

4DE ZITTING. — 24 SEPTEMBER.

*Interpellatie betreffende de overeenkomst tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij.*4^{de} ZITTING.

ZITTING VAN VRIJDAG 24 SEPTEMBER.

(GEOPEND TEN 11 URE.)

Voortzetting der beraadslaging over de interpellatie van den heer Duymaer van Twist en de gedane motie; aanneming dezer motie.

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

Tegenwoordig, met den Voorzitter, 35 leden, te weten de heeren:

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

en de heeren Ministers van Binnenlandsche Zaken, van Financien en van Buitenlandsche Zaken.

De notulen van het verhandelde in de vorige zitting, van 23 September, worden gelezen en goedgekeurd.

Aan de orde is de voortzetting der behandeling van de INTERPELLATIE VAN DEN HEER DUYMAER VAN TWIST, OMTRENT DE IN JUNIJ EN JULIJ GESLOTEN OVEREENKOMST TUSSEN DEN STAAT EN DE NEDERLANDSCHE RHIJNSPOORWEGMAATSCHAPPIJ en de door hem gedane MOTIE, luidende:

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

De heer **Heemskerk**, Minister van Binnenlandsche Zaken: De geachte interpellant heeft mij gisteren op welwillenden toon gevraagd of ik, na zijne toelichting, nog eenig bezwaar vond in de ongewone wijze van interpellieren. Ik kan hem,

voor zoover hem dit belang inboezemt, daaromtrent volkomen geruststellen. Ik hecht niet aan eene quaestie van vorm; ik achtte mij alleen verplicht op die ongewone wijze de aandacht te vestigen, om daardoor, zoo noodig, de lengte mijner redevoering te verklaren. Dit punt is hiermede afgehandeld.

In de korte rede van den geachten interpellant van gisteren komt eene andere zaak voor, die, naar ik meen, ook de aandacht der andere geachte leden dezer Kamer zal hebben getrokken. Mij althans trof ze zeer. Ik lees in het verslag der kamerzitting van de *Nieuwe Rotterdamsche Courant*: „Spreker zal onbewimpeld zijne meening zeggen. Toen hij Dingsdag opstond was het reeds zijne bedoeling eene motie voor te stellen. Toen hij heden opstond, was dit insgelijks zijne bedoeling, maar hij wenschte eerst de verdediging af te wachten, enz.” Uit deze woorden, die mij ook niet waren ontgaan, blijkt het niet onbelangrijk feit dat de geachte spreker zijn voorstel — dat ik niet zal kwalificeren; de Kamer apprecieert de kracht der woorden — reeds ontworpen had vóór het doen der interpellatie; vóór dat wij wisten wat hij zou vragen, vóór hem bekend was wat wij zouden antwoorden. Ik meen daaruit de gevolgtrekking te moeten maken, dat de motie is eene politieke motie, wel in eenig, maar slechts in een zeer zijdelingsch verband met het besproken onderwerp. Ik word hierin versterkt door de ongenegenheid van den geachten spreker om te treden in de punten, door mijn ambigenoot en mij over het fond der zaak in het midden gebragt, wat bij eene interpellatie ook eene ongewone zaak is. De geachte spreker heeft daarvoor natuurlijk zijne goede redenen; even als hij zijne redenen zal hebben om eene politieke motie voor te stellen bij het begin der parlementaire zitting. Ik kritiseer dit niet, maar constateer het alleen.

Thans wensch ik een enkel woord te wijden aan de aanmerkingen van den geachten spreker uit Rotterdam, den heer Pincoffs, over het fond van de zaak. Ook die geachte spreker heeft — mag ik het zoo noemen? — een superbe *dédain* voor de bijzonderheden. Die beteekenen niets, het is zelfs niet de moeite waard op de kaart te kijken. Voor iemand, met de locale toestanden bekend, is dit laatste misschien ook onnoodig, maar de kaart kan haar nut hebben voor anderen. Dat de locale bijzonderheden niets ter zake afdoen, kan ik inderdaad niet toegeven, want juist die hebben aanleiding gegeven tot de transactie. Voor het transigeren bestond anders geene aanleiding. De zaak is klaar als helder water, in dien zin dat de Regering in het ongelijk is, wanneer men de voorstelling aanneemt die sommige organen van de pers daarvan hebben gegeven: dat de aansluiting verzekerd was en dat de Regering die heeft prijs gegeven voor iets anders, dat wellicht niet zóó goed is.

Als de Regering dit had gedaan, zij zou geen oogenblik langer verdienen aan het bewind te blijven; doch het geval was geheel anders: de zaak pericliteerde, zij was geheel uit haar verband gerukt, en ten gevolge daárvan is de transactie gesloten, waarbij wel degelijk moest worden gelet op de locale toestanden.

De geachte spreker zegt dat ik had behooren te bewijzen dat de Rhijnspoorwegmaatschappij in de onmogelijkheid was gebragt om de verbindingslijn, waarvoor zij zich in 1867 had verbonden, te maken. Wat verstaat de geachte afgevaardigde door onmogelijk? Het is niet technisch onmogelijk den spoorwegdijk te leggen, en bruggen over Rotte, Schie en Slaakvaart te maken; maar dit is legaal onmogelijk wanneer de wetgevende magt de daartoe noodige onteigening weigert, en dit heeft zij gedaan: zij heeft feitelijk de onteigening geweigerd, waaromtrent de Regering zich met de Rhijnspoorwegmaatschappij had verstaan. Mijn beweren was ook — en dit werd niet gesolveerd door den geachten afgevaardigde — dat juist hetzelfde motief van het amendement-Tak zou leiden tot de aanneming van dergelijk amendement, wanneer de lijn volgens het contract van 1867 ware voorgesteld, want ook daarbij moet men over de Schie en op een noordelijk punt aan den Hollandschen spoorweg aansluiten. Er was dus wel degelijk een legale onmogelijkheid geschapen, en het is

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

niet zeer redelijk, nu eenvoudig te spreken als bevond zich de quaestie nog in den toestand van verleden jaar toen de onteigeningswet werd aangeboden.

De geachte afgevaardigde trachtte verder mijn ambtgenoot en mij met ons zelve in tegenspraak te brengen; bij mij gold het de bewering dat ik nog had aangedrongen op het steeds voortbestaan van een groot algemeen belang bij de aansluiting tusschen de Rhijn- en de Hollandsche spoorwegen. Zeer zeker drong ik den 18den November daarop aan, en moest ik nog tien zulke amendementen bestrijden, ik zou het nog tienmaal doen. Dat was toen een zeer goed argument, het was gericht tegen het nog niet aangenomen amendement-Tak.

De geachte spreker bezigde eene vreemde uitdrukking: „deze Kamer is mede *schuld*ig aan het amendement Tak”. Maar heeft dan iemand gesproken van *schuld*? Lag in dat amendement iets laakbaars? Geenszins, het was eenvoudig de uiting van een gevoelen afwijkende van dat der Regering; maar als feit betekende het: het op losse schroeven zetten der geheele verbinding. Wie vóór deze verbinding was moest de voorgedragen onteigeningswet, waaromtrent eenstemmigheid bestond tusschen Regering en spoorwegmaatschappij, aannemen; wie de verbinding niet, niet aldus of nu niet wilde moest zich met het amendement vereenigen.

Ik verdedigde de verbinding, gelijk zij kon tot stand komen, en de Rhijnspoorwegmaatschappij moge vroeger zonden begaan hebben, zij was toen, in 1874, bereid die verbinding daar te stellen. Ik heb dat plan als het door mij best geoordeelde, verdedigd, maar de Tweede Kamer stelde den voorsteller van het amendement in het gelijk, en nu was de aangewezen weg der Regering op de gisteren ontvouwde redenen om, bij de onvolkomen zekerheid wat de Rhijnspoorwegmaatschappij zou doen, te trachten de wet tot bekrachtiging te brengen.

In die positie moest de Regering trachten te vinden, wat men in het Engelsch noemt: *the next best*, en het is, wat ook de geachte spreker zeggen moge, met eenige billijkheid niet anders uit te leggen, dat, hetgeen de Regering hier verdedigt, niet in haar oog het beste is, maar *het beste wat te krijgen was*, het *next best*. Wat de Regering het beste oordeelde, was na 18 November niet meer te krijgen, misschien in vervolg van tijd, maar nu was er niets anders te doen.

Men kan toch niet denken dat binnen weinige maanden de wetgevende magt zoo geheel van opinie zal veranderen.

Wanneer men nu aan iemand, die zelf erkent datgene te hebben verkregen wat slechts in de gegeven omstandigheden het beste is, verwijt: „gij hebt vroeger zelf gezegd dat dit *niet* het beste was”, is zulks dan een billijke maatstaf, waarnaar eene handeling moet worden beoordeeld?

Zoo wel de heer Pincoffs als de geachte interpellant zijn nog eens teruggekomen op het denkbeeld, dat in deze zaak — hetgeen voor de Regering het minst aangenaam om te hooren is — de *toeleg* zou hebben bestaan om de wetgevende magt te houden buiten hetgene, waarover zij behoort te beslissen.

Even als mijn ambtgenoot ontken ik dien *toeleg* ten stelligste. Deze heeft niet bestaan. Bij iedere overeenkomst, welke de Minister geroepen is te sluiten, heeft hij te overwegen of zij, krachtens de magt des Konings, door de Grondwet omschreven, kan worden aangegaan, of dat de goedkeuring der wetgevende magt daarbij noodig is?

Dit is ook hierbij geschied en niets anders.

Het is ons oordeel geweest en nog, dat, behoudens de onteigening, de overeenkomst de goedkeuring der wetgevende magt niet noodig had.

Worden dan de Staten-Generaal hierdoor niet geplaagd voor een *fait accompli*? Voorzeker, even als bij elke concessie. Zoo is het gegaan met de concessie Sloet-De Bordes voor de lijn Leiden-Woerden; die van Otlet en Wilmer voor de lijn Rotterdam-Munster; ook de vroegere concessien aan de Rhijnspoorwegmaatschappij zijn alle verleend door de uitvoerende magt, behoudens alleen de onteigeningen en quaestie van subsidien. Anders heeft de wetgevende magt over die concessien nooit rechtstreeks te beslissen.

De geachte spreker preciseert zijn bezwaar door te wijzen

op art. 7 van het contract van 1867, en dat te vergelijken bij art. 4 van het tegenwoordig contract.

In het contract van 1867 staat dat als de Rhijnspoorwegmaatschappij voor de lijn Gouda-den Haag geen onteigeningswet kreeg de zaak in haren vorige toestand terugkeert. Dat staat niet in dit contract. Hier staat alleen de gewone reserve voor de lijn Leiden-Woerden en voor de verbindingenlijn te Rotterdam, die later kan worden gelegd. Er is niet ééne clausule voor beide. Waarom moet dat anders? Waarom moet bij de onteigening voor eene lijn noodwendig eene beslissing worden genomen ten opzichte van eene andere lijn?

In 1867 was het werkelijk noodig dergelijke bepaling te maken, toen transigeerde men over een proces dat de Staat gewonnen had in tweede instantie. De Staat had bijna een executoire titel om de Rhijnspoorwegmaatschappij te dwingen die aansluiting te Rotterdam te maken. Toen werd bedongen en de weg, en de verbinding den Haag-Gouda. Ook dat contract ontmoette hier veel kritiek, maar dat behoort tot de geschiedenis.

Nu is het geheel iets anders. De Rhijnspoorwegmaatschappij zegt nu: ik ben gereed, ik heb mij bereid verklaard, ik heb het geld gegeven, ik heb de werkrachten, de plaats is aangewezen, die en die perceelen heb ik noodig, geef mij de onteigeningswet. Die wet wordt niet gegeven, niet compleet. De aansluiting ontbreekt er aan. Op dien grond verlangt nu de Rhijnspoorwegmaatschappij transactie te sluiten.

De geachte spreker heeft, schoon het niet erkennende, gevoeld dat ik hem die objectie zou maken, en gezegd: waarom dan den raad van den heer Stieltjes niet gevolgd? Gij zegt zelf dat hij een kundig technicus is — Ja, de heer Stieltjes is een kundig technicus, maar — het is niet aangenaam in deze Vergadering te spreken van leden der andere Kamer, die men hoogachting toedraagt; evenwel de personen zijn hier reeds besproken, — de heer Stieltjes geeft zich niet uit voor jurist. En tegen zijn plan is een juridisch bezwaar. De heer Stieltjes adviseerde toch: de Regering zou eene nieuwe onteigeningswet aanbieden voor het deel spoorweg tusschen de Schie en het aansluitingspunt van den Hollandschen spoorweg. Dan had zij dat terrein aan de Rhijnspoorwegmaatschappij in gebruik moeten geven. In de eerste plaats geloof ik gerust te kunnen zeggen dat wanneer de Regering een wets-ontwerp aan de Staten-Generaal had aangeboden om eene zoodanige uitgave te doen tot aankoop van grond van staatswege voor eene zaak, waartoe de Rhijnspoorwegmaatschappij verplicht was, zulk een wets-ontwerp groote bezwaren zou hebben ontmoet. Maar wanneer zulk een wets-ontwerp al ware doorgegaan, hoe moest men dan den grond aan de Rhijnspoorwegmaatschappij geven? In erfpacht? Dan had men even juist hetzelfde bezwaar dat door den heer Tak en hen die 't met hem eens waren, gemaakt is, dan was de Rhijnspoorwegmaatschappij meesters op dat terrein, en dat wilde men niet; men wilde haar geen duim gronds afstaan aan deze zijde der Schie. Wanneer men het terrein in gebruik had willen geven in dien zin, dat het Rijk het elk oogenblik kon terugnemen, zou dit voor de Rhijnspoorwegmaatschappij totaal onaannemelijk geweest zijn. Men kan van eene maatschappij niet vergen dat zij groote onkosten maakt op een terrein, dat haar elk oogenblik kan ontnomen worden.

Ik blijf er bij dat het gevoelen van den heer Stieltjes omtrent de commerciele waarde van het algemeen verkeer van de verbindingenlijn wel gewigtig is, maar dat men niet te veel gewigt moet hechten aan zijn verder advies, want dat deze verbinding in elk geval tot veel grooter moeilijkheden zou geleid hebben.

Er is gisteren met een enkel woord gesproken van een miljoen, dat in de schatkist had kunnen vloeijen. Ik spreek dit tegen op dezen grond, dat, van welke zijde men de zaak ook beziet, het onmogelijk is te beweren dat de Rhijnspoorwegmaatschappij, waarmede dit jaar de overeenkomst gesloten is, zich in mora bevond, waardoor de Staat gerechtigd zou zijn dat miljoen te vorderen. In mora is de Maatschappij zeker niet, want — en daarvan heeft

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

de geachte spreker geen notitie genomen — ik heb medegedeeld dat er overeenstemming was tusschen mijn ambtsvoorganger en de Maatschappij, om voor de vroeger overeengekomen lijn eene andere in de plaats te stellen, waartoe de Maatschappij zich bereid verklaard had. Had zij dit niet gedaan, dan was zij zeker in mora. Het is eene regtsvraag hoe de Maatschappij weder op nieuw in mora zou komen.

Wat ook eene dwaling is, is de bewering, gisteren geuit, dat de uitvoering der verbindtenis om een spoorweg te maken door Rotterdam te gelijk kan worden geëischt met het miljoen waarborgkapitaal. Dat kan nooit. Art 1342 van het Burgerlijk Wetboek beslist dat punt uitdrukkelijk. Kwam het tot een nieuw proces en een nieuw vonnis, was de Maatschappij eerst in mora en daarna gecondemneerd, dan zou, als er geen transactie was, de Staat het regt hebben om of zich het waarborgkapitaal toe te eigenen of op kosten van den veroordeelde zelf de verbindingslijn te doen aanleggen.

Omtrent de waarde der aquivalenten die overeengekomen zijn, zal ik niet veel zeggen, want die waarde bedraagt, naar iedere schatting, veel meer dan een miljoen.

Maar, zegt men, — althans men liet het doorschemeren, — die lijn Leiden-Woerden zou toch wel zijn verzekerd geweest.

De vroegere onderhandelingen, volgens welke de heeren Sloet en de Bordes zouden zijn geholpen met 3 per cent garantie, waren totaal afgesprongen, en de zaak ware bepaald mislukt. Ik heb dit uit den mond der leden zelf vernomen, wanneer de Rhijn-spoorwegmaatschappij niet tusschenbeide ware getreden krachtens deze verbinding met eene garantie van $4\frac{1}{2}$ per cent en dit is over ruim drie miljoen nog al geen onbeduidende zaak.

Nu zou men kunnen zeggen dat, als de Staat eens tegen $4\frac{1}{2}$ per cent had gegarandeerd of de lijn Leiden-Woerden voor eigen rekening had gemaakt, de moeilijkheden in dat geval zouden ontwaken zijn. Het is zoo, die solutie ware mogelijk geweest, maar finantieel kwam die op hetzelfde neer, als het alternatief dat de Staat altijd nog de verbinding te Rotterdam kan maken hetzij aan den Hollandschen of aan de Staatspoorweg. Ook op dit punt is de interpellant het antwoord schuldig gebleven en hij houde het mij ten goede, indien ik meen dat hij in zijne eerste rede niet zeer billijk was in zijn oordeel over de acte geveld, als hij beweerde dat het geven van eene andere concessie tot 1880 zou zijn uitgesloten geweest. Zijn oordeel was in dit geval onbillijk, want die concessie is niet uitgesloten en de Staat of een ondernemer kan dat altijd nog doen. Op de vraag van den heer Hein kan ik gerust antwoorden, dat de verplichting tot kosteloos brievenvervoer onbepaald aan de Rhijn-spoorwegmaatschappij is opgelegd en dat deze zich daartoe verbond tot dat de lijn te Rotterdam eventueel door haar zal gelegd worden; dat dus de verbinding niet beperkt is tot 1880 maar tot dat feit, en mogt zich dat nooit voordoen, dan tot den duur van het leven der Rhijnspoorwegmaatschappij, welks uiterste termijn volgens hare statuten tot 1898 loopt.

De heer **Hartsen**: De Kamer heeft te discutiëren over eene motie van orde. Die motie luidt: » De Eerste Kamer der Staten-Generaal, haar 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. »

Niet behoorlijk is behartigd. Ik geloof dat het moeilijk zou zijn over eene regering uit te spreken een ernstiger kritiek, een strengere censuur.

Ik wil in gemoede vragen of het goed is dat de Kamer, van haar standpunt, op dit oogenblik onder de bestaande omstandigheden zoodanige censuur uitspreke. Ik zou het betwijfelen indien bij mij grond bestond voor de meening dat inderdaad de Regering in gebreke was gebleven 's lands belang te behartigen. Ik ontken het, nu daarvan het bewijs niet is geleverd. Ik schroom niet als mijne overtuiging uit te spreken dat de bewering als zou 's lands belang niet zijn behartigd, ongegrond is. Welke zijn de bezwaren die men tegen deze zaak gemaakt heeft? Dat gehandeld is in strijd

met het algemeen belang, door op te geven de verplichting van de Rhijnspoorwegmaatschappij, tot aansluiting te Rotterdam aan den Hollandschen spoorweg; dat de Regering zich bereid heeft verklaard om eene geldsom terug te geven, die bij den Staat gedeponceerd was, tot waarborg dat het uit te voeren werk zou worden tot stand gebracht; dat er schijnbare toelag zou bestaan, om de overeenkomst met de Rhijnspoorwegmaatschappij in te voeren, buiten de medewerking van de Staten-Generaal.

Na hetgeen herhaaldelijk door de Ministers gezegd is, hetgeen uit de verhouding van de zaak ook duidelijk blijkt, zal ik over de quaestie van het miljoen geen woord zeggen. Het komt mij voor dat, wanneer men zich tegenover den Staat verbindt tot het maken van een werk, en tot garantie eene som geld deponeert, die som aan den eigenaar moet teruggegeven worden, wanneer de Staat hem van zijne verbindtenis ontslaat.

Ik wensch te vragen aan hen, die zoo groot bezwaar hebben tegen het besluit dat de Regering genomen heeft, en tegen de handeling door haar volbragt, niet alleen of dat oordeel billijk, maar ook of het juist is.

Ik geloof niet dat het noodig is, ter beoordeeling van deze zaak, om tot een retrospect te komen van 30 of 11 jaar minder geleden, maar ik vraag: welke de loop van de zaak geweest is gedurende de laatste maanden, en dan is het toch duidelijk, dat door het amendement, hetwelk de Tweede Kamer in November 1874 in de toen voorgestelde ontieningswet gebragt heeft, het amendement Tak, de geheele verhouding verstoord is geworden. Het was in *confesso* en in de Tweede Kamer, en hier, in de maand November, dat door het amendement Tak de uitvoering van het werk onmogelijk was geworden, dat de toen gemaakte overeenkomst in hare grondslagen was verstoord.

Nu vraag ik, is het zoo te veroordeelen dat men onder die omstandigheden heeft uitgezien naar eene transactie, om die zoo lang slepende quaestie tot een einde te brengen? Ik geloof het niet, Mijnheer de President.

Men kan die transactie en hare resultaten meer of minder gelukkig vinden, maar dat 's lands belang daarbij niet behartigd is, is niet aan te nemen. Men moet niet vergeten, dat in het lange tijdperk van 30 jaar, de belangen geheel zijn veranderd, en dat voor Rotterdam een geheel andere toekomst daarligt, zoo als gisteren, en ik geloof zeer te regt, door den Minister van Financien werd betoogd.

Men moet niet uit het oog verliezen dat het algemeen belang bij de aansluiting van de spoorwegen is veranderd, en ik durf zeggen verminderd; dat thans het belang van Rotterdam bij de aansluiting niet groot is, dat het gemeentebestuur van die stad tegen de uitvoering daarvan altijd bezwaar gemaakt heeft; de Minister heeft dit gisteren uitvoerig aangetoond.

Ik geloof dus niet dat men, door te komen tot eene transactie, althans tijdelijk de aansluiting der spoorwegen prijs te geven, zoo verkeerd heeft gehandeld; dat die transactie geen waarde zou hebben kan ik niet aannemen. Ik geloof toch dat de waarde niet is te ontkennen van de verbindtenis tot kosteloos brievenvervoer evenmin als van de zekerheid van den aanleg der lijn Leiden-Woerden. De woorden door den Minister van Binnenlandsche Zaken gesproken, hebben voor mij eene nieuwe kracht aan die beschouwing gegeven. Ik heb ook verkeerd in de meening, dat die spoorweg toch wel uit eigen krachten zou worden gemaakt, en het blijkt nu dat dit het geval niet zou zijn geweest.

Men heeft gisteren het gevoelen van den heer Stieltjes aangehaald en de Minister is daarop teruggekomen en diens bewering is volkomen juist, dat de aansluiting der beide spoorwegen niet meer zoozeer was eene zaak van algemeen belang, als eene zaak en belang van de Rhijnspoorwegmaatschappij! Omtrent de refutatie daaromtrent gisteren gegeven door den heer Pincoffs, uit dezelfde rede van den heer Stieltjes, houde hij mij ten goede dat ik de bemerking maak, dat de door hem aangehaalde woorden slaan op eene andere zaak, op den aanleg van den eventuelen spoorweg van den Hoek van Holland.

Ik geloof dus dat men geen ongelijk heeft gehad met de

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

aansluiting voor een equivalent op te geven, terwijl men aan de Rhijnspoorwegmaatschappij de bevoegdheid heeft gelaten om, in haar belang, later, op elk tijdstip, tot 1880 toe, die aansluiting uit te voeren.

Wat nu betreft den toelag om de zaak te doen buiten medewerking van de Staten-Generaal, ik geloof dat het geen wederlegging behoeft dat die toelag niet bestaat.

In hoever men in alle opzichten staatkundig gehandeld heeft door niet te beproeven om de zaak in zulk eene verhouding te laten blijven, dat er geen aanleiding gegeven kon worden tot eenig *froissement*, tot verschil van gevoelen, is eene andere vraag, maar het komt er dan nog op aan of men anders heeft kunnen handelen, en, daargelaten of het feit geheel juist is, of de Regering niet heeft gestaan voor verhoudingen, die het haar ondoenlijk maakten, die verdenking te ontkomen. Ik kan mij evenwel verklaren, dat men zich daarover in de Staten-Generaal gevoelig toont, en ik begrijp dat men aan de Regering verzoekt om bij dergelijke zaken een anderen weg te volgen.

De motie echter — ik behoeft niet verder in de details der zaak zelve te treden — de motie is voor mij onaannemelijk, en ik kan, met het oog op de verhouding, op het tijdstip waarin wij ons bevinden, daarvan niet anders zeggen dan dat ik van oordeel ben dat bij het formuleren dier motie het algemeen belang niet behoorlijk behartigd is.

De heer **Duymaer van Twist**: Tot mijn leedwezen, Mijnheer de President, gevoel ik mij genoodzaakt nog een woord in het midden te brengen.

In de eerste plaats heb ik een woord tot den Minister van Binnenlandsche Zaken te rigten. De Minister is begonnen met de voorlezing eener passage uit de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* betreffende het gisteren door mij gesprokene.

Aangenomen nu, dat ik juist gezegd heb datgene wat in die *courant* staat, zie ik niet dat daarin iets gelegen is dat berispelijk zou zijn. Ik ben bereid mede te deelen hoe bij mij de gedachtenloop over deze geheele zaak geweest is.

Toen die overeenkomst door de Regering met de Rhijnspoorwegmaatschappij gesloten, mij bekend werd, heb ik daarover nagedacht in verband met het gebeurde omtrent de aansluiting. Daardoor heb ik voor mij de overtuiging verkregen, dat bij die overeenkomst het algemeen belang niet behoorlijk was behartigd. Met die overtuiging kwam ik hier in den Haag, en toen ik vernam dat ook bij anderen gelijke bezwaren bestonden, ontstond bij mij de meening dat de Minister in de gelegenheid behoorde te worden gesteld om mij en anderen van dwaling te overtuigen.

Eene interpellatie scheen mij daartoe het middel. Verleende de Kamer daartoe verlof, dan konden de bezwaren worden uiteengezet; de Minister kon inlichtingen geven en wellicht het raadsel oplossen, hoe door de overeenkomst het algemeen belang kon gezegd worden behartigd te zijn.

Ik heb dus den Minister in de gelegenheid gesteld om mij te overtuigen dat ik dwaalde; maar de rede van den Minister heeft mij niet alleen niet overtuigd van dwaling, maar ten sterkste in mijne meening bevestigd. En toen, maar ook toen eerst, heb ik de motie voorgesteld, uitdrukkende wat van den aanvang af mijne meening was geweest, ten einde de Kamer te doen verklaren, of zij al dan niet deelde in mijne meening, dat met deze overeenkomst 's lands belang niet behoorlijk behartigd was.

Ziedaar de eenvoudige loop der zaak: is daar nu iets kwaads of verkeerd in? Moest de motie zijn voorgesteld vóór de inlichtingen van den Minister?

Misschien heb ik reeds te veel gezegd over dit tamelijk onverschillig punt. Maar waar ik ernstig tegen opkomen moet is, dat de Minister goedgevonden heeft te zeggen: „het is eene politieke motie”.

Ik begin, Mijnheer de President, met den Minister te verzoeken, klaar water te schenken. Wat bedoelt de Minister met *politieke motie*? Bedoelt de Minister dat ik eene poging heb willen wagen, om deze Kamer te overreden een votum uit te brengen, dat zou gelijk staan met een *consilium abeundi* voor deze Regering? om eene politieke crisis uit te lokken? Is dat de bedoeling, ja of neen?

Zoolang de Minister zich niet nader heeft verklaard, weet ik geen andere beteekenis te hechten aan dat woord *politieke motie*, dan die ik zoo even heb genoemd.

Welnu, Mijnheer de President, als dat de bedoeling is, dan zal ik even rondborstig verklaren: ik heb er niet aan gedacht zulk eene politieke motie voor te stellen.

Wat is het geval? Wanneer mijne motie door de Kamer wordt aangenomen, blijkt er dan een verschil tusschen deze Kamer (en deze Kamer dan nog alléén) en de Regering over een beginsel van algemeen regeringsbeleid? In het minst niet. Het algemeen regeringsbeleid is hier niet ter sprake, in de verste verte niet. Wanneer mijne motie wordt aangenomen, zal het blijken, dat tusschen de betrokken Ministers en deze Kamer verschil van gevoelen bestaat omtrent één zeer speciaal punt, namelijk over de vraag, of bij de besproken overeenkomst 's lands belang zoodanig behartigd is als het behoorde. De Ministers meenen van ja, en wordt mijne motie aangenomen dan zal de Kamer van eene andere opinie doen blijken. Is het eene reden om eene ministeriele crisis uit te lokken, een ministerie te doen aftreden, wanneer er tusschen eene der beide Kamers en de Regering verschil van gevoelen bestaat omtrent een speciaal punt, dat met de beginselen van algemeen regeringsbeleid niets te maken heeft?

Indien dat het geval ware, had de Regering reeds verschillende gelegenheden gehad om heen te gaan, meer dan eene. Maar, ik zal er slechts eene noemen omdat die met deze zaak in betrekking staat. Wat is in 1874 in de Tweede Kamer gebeurd? Toen bracht de Regering daar een ontwerp van wet in omtrent dezelfde aansluiting te Rotterdam, waarmede zij meende dat 's lands belang behoorlijk was behartigd. De Tweede Kamer was van een ander oordeel en op voorstel van een der leden werd door de Kamer een amendement in het plan der Regering gebragt. De Kamer was dus van oordeel, dat met het Regeringsvoorstel, zoo als het oorspronkelijk was ingediend, 's lands belang niet behoorlijk was behartigd, maar met het amendement wel behoorlijk zou behartigd worden.

Daar was nu wel geene motie voorgesteld, maar in waarheid heeft de Tweede Kamer toen ook beslist, dat met eene handeling van de Regering het algemeen belang niet behoorlijk was behartigd. Niemand heeft er toen echter, voor zoover ik weet, aan gedacht, dat in dat votum een *consilium abeundi* gelegen was. Waarom dan wel, wanneer de Kamer, deze motie aannemende, hetzelfde verklaart?

Ik mag wel verschooning vragen dat ik zoo lang over dit punt gesproken heb, want het is eigenlijk eene quaestie die door de Kamer niet te beslissen is, maar alleen door de Regering, welke handelingen van de Vertegenwoordiging eene ministeriele crisis kunnen uitlokken. Ik heb echter gemeend met nadruk een woord er over te moeten zeggen, omdat ik de aantijging ernstig heb willen weerspreken, dat mijne motie zou zijn wat de Minister noemde eene *politieke motie*, opgevat in den zin zoo als ik dat in den aanvang van mijne rede gezegd heb. Ik zeg nog eens: „ik heb er niet aan gedacht”.

Nog één punt. Ik heb gisteren beweerd dat volgens de overeenkomst die wij hier bespreken, iedereen en ook de Staat, uitgesloten was om de besproken verbinding te Rotterdam te maken vóór 1 Juli 1880, dat is zoo lang als de Maatschappij volgens art. 2 het regt behoudt om te verklaren dat zij van hare bevoegdheid wenscht gebruik te maken. De Minister zeide gisteren dat hij art. 2 anders opvatte en beklagde zich dezen morgen dat ik daarop niet had geantwoord. Te regt, ik had het vergeten. Maar nu zal ik zeggen: indien de Minister gelijk heeft, dan zal ik er mij over verheugen; ik heb met groot genoegen de uitlegging van den Minister gehoord, en ik neem daarvan acte; zij kan later te pas komen. Maar dan blijft er nog eene andere vraag over: geeft de Rhijnspoorwegmaatschappij aan art. 2 dezelfde interpretatie als de Minister? Anders zij wij er niet veel verder mede. Zie, Mijnheer de Voorzitter, er is iets dat mij eene andere interpretatie schijnt toe te laten. Art. 2 zegt: „De maatschappij behoudt evenwel de bevoegdheid tot het maken

4DE ZITTING. — 24 SEPTEMBER.

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

en exploiteren der vertakking te Rotterdam." Welke vertakking? Wordt bedoeld de vertakking, gelijk die is bepaald en omschreven in het contract van 1867, dus slechts die ééne wijze van vertakking? Dan heeft de Minister gelijk. Maar ik kan bezwaarlijk aannemen, dat de Rhijnspoorwegmaatschappij die vertakking zou hebben bedoeld, omdat de Maatschappij die vertakking voor onmogelijk houdt, nu er sedert 1867 te Rotterdam zoo veel is gegraven, gemetseld en getimmerd. Maar wat dan? Kan men niet beweren, dat er in art. 2 sprake is van de vertakking in het algemeen, en niet van eene vertakking op deze of gene wijze? En ware dit juist, wat zou er uit volgen? Stel, de Staat bijv. begint te Rotterdam eene vertakking te maken op deze of gene wijze voor Junij 1880; zal dan niet de Rhijnspoorwegmaatschappij kunnen komen zeggen: niet te haastig! Gij treedt in mijne bevoegdheid; wellicht zou ik ook juist deze vertakking willen maken; ik zal mij daarom trent verklaren voor 1 Junij 1880. Kan men nu, zoo als de Minister zegt, inderdaad gerust wezen, dat de Maatschappij de interpretatie van den Minister aanneemt, dat dit niet zal gebeuren, dan is dit bezwaar in zoverre opgelost, dan is men vrij en hangt men niet af van de welwillendheid der Rhijnspoorwegmaatschappij.

Ik heb slechts een enkel woord te antwoorden aan ons geacht medelid uit Amsterdam. Die geachte afgevaardigde noemde mijn voorstel eene motie van orde. Maar eene motie van orde is het niet. Dan zou het gevolg der motie moeten zijn dat de beraadslaging over het in behandeling zijnde onderwerp geschorst werd, en nu de beraadslaging over de motie aan de orde kwam. Dat was de bedoeling niet en is ook niet geschied. De motie was in de orde. En over de motie zal aan het einde der beraadslaging gestemd worden.

Kan men erger beschuldiging uitspreken, vraagt de geachte spreker, dan in het voorstel vervat is? Zonder twijfel. Maar ik kan verklaren dat ik getracht heb wat ik meende de waarheid te zijn, zoo zacht mogelijk uit te drukken. Had ik gezegd dat door de overeenkomst 's lands belang niet is behartigd, ik zou veel sterker uitdrukking gebezigd hebben, maar ik heb gezegd: niet behoorlijk behartigd, dus niet zoo als de zaak had behooren behartigd te worden. Ik heb nog niet gehoord, hoe men, de waarheid willende zeggen, die zachter kan uitdrukken.

De heer **Borsius**: Het is een ernstig oogenblik wanneer men, als volksvertegenwoordiger, zich geroepen ziet zijne stem uit te brengen over eene motie, als thans aan onze beraadslaging is onderworpen. Men moet zich daarbij losmaken van alle persoonlijke consideraties, van alle gevoel van achting en waardering voor persoonlijke kunde en talenten, om zich uitsluitend te bepalen bij het onbevange uitspreken van een oordeel over de zaak in quaestie.

Het heeft mij leed gedaan dat heden morgen door den Minister van Binnenlandsche Zaken een ander element in het debat is gebracht en dat gesproken is van eene politieke motie. Daarom cedeerde ik met genoegen het woord aan den geëerden voorsteller toen hij het vóór mij verzocht, omdat ik begreep dat hij die qualificatie krachtig zou tegen spreken. Maar toch acht ook ik mij verplicht thans met niet minderen ernst te verklaren dat mijne beschouwing geheel gerigt is op de zaak, afgescheiden van de personen, en dat, welke personen ook op de Ministers plaats zouden gezeten zijn en welke rigting ook door hen vertegenwoordigd ware, mijn oordeel dan en heden hetzelfde zou zijn, en ik dit steeds even onbeschoemd zou durven uitspreken.

Ik heb mij afgevraagd bij de beoordeeling der feiten: is er niet ergens een leiddraad te vinden, dien men bij de beoordeeling der feiten veilig volgen kan? En dan meen ik dien gevonden te hebben, namelijk *analogie* in de wet van 22 April 1855, art. 18. Ik zeg *analogie*, want hier kan geen sprake zijn van toepassing der wet op de ministeriele verantwoordelijkheid om meerdere redenen, maar ook om deze alles afdoende, dat hare toepassing alleen door den Koning en de Tweede Kamer kan gevorderd worden. In dat art. 18 vind ik een rigtsnoer in geval die wet toe-

gepast wordt; zij moet de feiten toetsen aan het regt, de billijkheid, de zedelijkheid en het staatsbelang.

Ik heb mij geroepen geacht diezelfde beginselen ook nu ter vestiging mijner overtuiging toe te passen; het zij mij vergund het resultaat daarvan als motivering van mijne stem mede te deelen.

Het regt. Ik betwist der Regering het regt deze transactie alleen als uitvoerend gezag, zonder medewerking der wetgevende magt, tot stand te brengen. Ik ontleen deze stelling daaraan, dat bij de wet van 28 Mei 1852 verleend is een subsidie van een millioen en eene rentevergoeding aan de Rhijnspoorwegmaatschappij, doch op voorwaarden; en onder deze behoort het stipt nakomen van alle hare verbindtenissen, dus ook die betreffende de aansluiting te Rotterdam.

Die voorwaarde maakte een deel uit van het contract, en is dus onafscheidelijk van de goedkeuring aan art. 11 van het contract, bij de genoemde wet gegeven.

Dit gevoelen werd in de Tweede Kamer verdedigd bij de behandeling der onteigeningswet voor den spoorweg Gouda's Hage door den heer Geertsema, en hier gisteren mede omhelsd door de heeren Duymaer van Twist en van Eysinga.

Nu heeft de Minister van Financien gisteren gezegd dat het verlenen en wijzigen van concessien een Koninklijk regt is, en in dien zin sprak ook heden de Minister van Binnenlandsche Zaken. Men heeft altijd begrepen dat het is eene bevoegdheid van het uitvoerend gezag, behoudens de verantwoordelijkheid der betrokken Ministers, en wanneer het niet geldt het belang van 's Rijks schatkist; maar gewoonlijk pleegt men toch daarbij op te nemen de ontbindende voorwaarde van nadere goedkeuring door de wetgevende magt. Het bewijs is te vinden in stuk n°. 9 van het nieuwe zittingjaar, zijnde het contract ter verlenging van de concessie aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, waarbij de verlenging afhankelijk wordt gesteld van die goedkeuring.

Nu vraag ik: waarom ook hier, waar prijs gegeven wordt een regt op het waarborgfonds, niet gelijke reserve »behoudens goedkeuring der wetgevende magt» gemaakt?

Ik meen dus dat een regt om deze overeenkomst zóó te sluiten, niet bij het uitvoerend gezag alleen gelegen is.

De billijkheid. In den regel gaat beoordeeling van den een, gepaard met benadeeling van een ander en ik meen dat het niet moeilijk valt te betoogen dat de benadeelde hier is de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij. Deze heeft steeds prijs gesteld op de aansluiting te Rotterdam; van daar het contract tusschen de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij en de Rhijnspoorwegmaatschappij van 1862, dat evenwel vervallen is door de verwerping der voordragt tot verleening van een subsidie van 14 ton aan eerstgemelde voor de spoorversmaling.

Dat die Maatschappij er steeds het hoogste belang aan hechte, is trouwens ook erkend door dezen Minister van Binnenlandsche Zaken in de zitting van 21 December 1867, toen hij te kennen gaf: »Heeft nu de Hollandsche Spoorwegmaatschappij verloren het uitzigt op de door haar gewenschte verbinding te Rotterdam? In geen deele. Zoo dra de lijn Dordrecht-Rotterdam is vastgesteld, zal iedere Regering er wel voor zorgen, de Rhijnspoorwegmaatschappij te sommen om de noodige verbinding te maken.»

De zedelijkheid. Gelukkig is in ons vaderland over goede trouw, waar het geldt 's Konings Ministers, geene quaestie. Door niemand zal in de verste verte daaromtrent de allerminste twijfel worden geopperd. Maar welken indruk maakt deze zaak? Deze, dat zij is een constitutioneel reageren tegen eene wet, die door een amendement zeer is gewijzigd.

Het wets-ontwerp houdende onteigening voor die verbinding te Rotterdam is gewijzigd door het amendement 'Tak; de Minister heeft niet alleen het wets-ontwerp toen niet ingetrokken, maar ook, nadat deze Kamer in de gewisselde stukken had verklaard, dat het wets-ontwerp juist door dat amendement aannemelijk geworden was, heeft hij de aanneming van het wets-ontwerp zoo als het daar lag in deze Kamer niet ontraden.

Is de toestand, zoo als de Minister zegt, nu zóó ver-

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

anderd dat daardoor de geheele zaak vervallen is? Ik meen dit te mogen betwijfelen. De Rhijnspoorwegmaatschappij kan zich nu nog, nu de grenslijn der onteigening beperkt is aan de Schie, even goed verbinden met het station van de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij; want de Schie was reeds het einde van het eene gedeelte der onteigening. De Rhijnspoorwegmaatschappij zou bij de ontworpen verbinding, al ware het amendement verworpen, toch hebben moeten gebruik maken, bij den overtocht van de Schie, van de brug der Staatsspoorwegen; het stukje van den Staatsspoorweg kwam daar altijd tusschenbeide.

Maar ook nu nog zou de Rhijnspoorwegmaatschappij, hare verbinding makende aan gene zijde van de Schie en gebruik makende van de Staatsspoorwegbrug die ingerigt is voor twee spoorwegen, evenzeer direct kunnen aankomen in het station. Wanneer nu nog bij eventuele verwerping van het equivalent (aan te bieden onteigeningsvoorstel Leiden-Woerden) de zaak teruggebracht ware tot haar vorig standpunt, dan zou een groot bezwaar van velen tegen deze transactie zijn vervallen. Als in de overeenkomst ware opgenomen dat zij geheel verviel wanneer dat zoogenaamde equivalent niet tot stand kwam door verwerping der onteigeningswet, dan ware het iets anders. Maar door nu in art. 4 te bepalen dat ook dan het waarborgkapitaal zou teruggegeven worden aan de Maatschappij en zij ontheven zou blijven van hare verplichting tot het maken van de Rotterdamsche verbinding, vraag ik of in art. 4 niet een constitutionele dwang wordt uitgeoefend op de Vertegenwoordiging, die toch voor een alternatief geplaatst wordt om niets anders te kunnen doen dan de wet aan te nemen, of al de kans op die verbinding te zien verdwijnen.

Het Staatsbelang. Het Staatsbelang geloof ik hier te mogen overzetten in algemeen belang, 't geen vrij wel 't zelfde is. Met betrekking tot dit punt heb ik drie stellingen, die voor mij althans overtuigend zijn.

De eerste is dat het altijd eene zaak van algemeen belang is de verschillende spoorweglijnen op één punt te verbinden om eenheid van verkeer en vermindering van overladen te bevorderen.

Ten tweede: De Rhijnspoorwegmaatschappij heeft niettegenstaande hare verbindtenis en in latere jaren niettegenstaande hare bebelangrijke cautie, het gedurende 30 jaren altijd weten te ongaan om de verbinding in Rotterdam te maken, en nu die PLIGT is overgegaan in eene enkele BEVOEGHEID, zal zij die verbinding NOOIT maken.

In de derde plaats meen ik dat het algemeen belang van de verbinding zich zoo luide zal doen hooren dat er wel niets anders zal overblijven dan de noodzakelijkheid voor den Staat om de verbinding zelf te maken uit eigen zak, terwijl deze, hangende de verbindtenis die nu is prijs gegeven, daarvoor ook na behoorlijke in morastelling, de poenaliteit, het millioen had kunnen bezigen. Dat millioen zal nu ook uit de schatkist moeten komen, nu het waarborgkapitaal is prijsgegeven. En met betrekking tot de ontkenning van den Minister dat dat millioen verbeurd zou kunnen zijn, veroorloof ik mij de vrijheid Zijne Exc. te doen opmerken dat hij in de zitting van 21 December 1867, ons geacht medelid den heer Fransen van de Putte, die de onteigening voor de lijn den Haag-Gouda bestreed, beantwoordende, zeide: »De uitvoering van de verbinding is verzekerd door een waarborgkapitaal. Hierop zegt de geachte spreker: dat waarborgkapitaal is niet groot genoeg, wanneer de Maatschappij niet tot de uitvoering wil overgaan. Ik moet den geachten spreker doen opmerken, dat nooit bij eenige spoorwegconcessie een waarborgkapitaal is gesteld dat betrekkelijk zoo groot was als dit. Het waarborgkapitaal van 2, 3 of 4 ton voor werken die 3, 4 à 5 millioen kunnen kosten, is volstrekt niets ongewoons en wordt zeer dikwijls bij concessien gesteld. Men kan den eisch niet stellen, dat het waarborgkapitaal, waarvan, het is waar, de eigenaar de renten trekt, maar waarover hij toch niet de vrije beschikking heeft, zóó groot zou moeten wezen dat het zou kunnen voorzien in de kosten van het geheele werk. Hier is het waarborgkapitaal buitengewoon hoog en aanzienlijk, dat in zekere eventualiteit zeer zeker zal worden besteed

om de verbinding te maken, voor zoover de Staat er dan belang bij heeft. Deze eventualiteit staat dan in verband tot het tracé van de lijn Dordrecht-Rotterdam. Maar hetzij men het als pand, hetzij men het als poenaliteit beschouwt, het is in allen gevalle een enorme waarborg. Daarbij is nu gevoegd de poenaliteit voor vertraging, gelegen in het kosteloos brievenvervoer.»

Toen verklaarde de Minister zeer pertinent dat, bij nalatigheid van de Rhijnspoorwegmaatschappij, het millioen waarborgkapitaal kon aangewend worden om te helpen dragen de kosten van de verbindingslijn.

Ziedaar, Mijnheer de Voorzitter, de beschouwing der feiten naar aanleiding van de vier gegevens. De door mij verkregen resultaten maken het mij tot mijn leedwezen tot pligt om vóór de motie te stemmen.

De heer **Cremers**: Volgens artt. 1 en 4 van de bekende overeenkomst, zal de Rhijnspoorwegmaatschappij een millioen behouden niet al een, maar zal hij ook ontheven zijn van de verplichting om de meer genoemde vertakking te Rotterdam te maken.

Mij herinnerende hoe vroeger de Minister van Binnenlandsche Zaken zich heeft uitgelaten over het groote algemeen belang, dat hij in de vertakking te Rotterdam zag, beken ik dat het mij zeer bevreemd heeft dat de Minister die lijn nu heeft losgelaten.

Ik zou echter zeer gewenscht hebben dat het oogenblik waarop wij ons oordeel over deze zaak moeten uitspreken, tot later ware uitgesteld. Er was dan meer tijd geweest om al hetgeen in deze ook vroeger is voorgevallen, te kunnen nagaan. Men had, mijns inziens, kunnen wachten, zonder eenig nadeel, tot de onteigeningswet voor de lijn Leiden-Woerden tot ons gekomen was, en was dat ontwerp door de Tweede Kamer verworpen, dan zou er nog gelegenheid geweest zijn om den Minister hier ter verantwoording te roepen.

Wij staan nu echter voor eene motie, en wij moeten beslissen, ja of neen. Wij kunnen ons er niet aan onttrekken.

De motie houdt in dat het algemeen belang door de Regering niet behoorlijk is behartigd.

In welk opzicht is dit algemeen belang niet behartigd?

Er is voornamelijk gesproken van het algemeen belang, gelegen in de communicatiemiddelen. Bij de overeenkomst toch wordt de Maatschappij ontheven van het maken van de bekende vertakking, maar neemt zij de verplichting op zich tot het maken van eene nieuwe lijn Leiden-Woerden. Ligt in deze verwisseling strijd met het algemeen belang? Sommigen zeggen: de vertakking zal nu in 't geheel niet komen. Ik neem de vrijheid van die meening te verschillen. Ook de geachte interpellant is van zijn gevoelen teruggekomen. Die tak kan ten allen tijde of door de Regering of door de Rhijnspoorwegmaatschappij gemaakt worden, wanneer het algemeen of het eigenbelang dit vordert.

Onlangs heb ik de havenwerken te Vlissingen bezigtigd, waaraan millioenen zijn ten koste gelegd in 't belang der schepen die er tot nog toe maar niet willen komen. De Minister van Binnenlandsche Zaken heeft zich niettegenstaande dat verschijnsel op andere plaatsen uitgelaten dat hij voor die schepen die niet komen willen, een dok wil laten bouwen opdat, als zij eens mogten komen, zij daarin hersteld kunnen worden. Waar zulke uitgaven dus gedaan worden met het oog op de onzekere toekomst, daar zullen de Regering en de Kamers, indien er behoefte mocht blijken aan het bestaan van de aansluiting waarover wij spreken, daarvoor de gelden niet weigeren.

Maar aangenomen dat de vertakking wegvalt, is dan nog het algemeen belang door deze ruiling benadeeld? Wat is grooter algemeen belang, de lijn Leiden-Woerden of deze vertakking?

Ik zou dit punt zeer gaarne langzaam overwegen en door deskundigen zien opgehelderd, want ik kan niet medegaan met hen die zeggen: het is een werk van oneindig algemeen belang omdat het 30 jaren lang als zoodanig is beschouwd geworden. Het tegendeel is, dunkt mij, waar. Indien het belang er van reeds zoo lang ware gevoeld, zou het werk

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

reeds uitgevoerd zijn; het lange tijdsverloop wekt dus juist mijn twijfel.

Maar, zeggen anderen, de Minister zelf erkent dat het een groot algemeen belang is. Ik spreek dat niet tegen, maar als ik den Minister beschuldig van het niet behartigen van 's lands belangen, mag ik mij, om dit te bewijzen, niet beroepen op inconsequentien in zijne woorden. Vergeten wij voorts niet dat in 130 jaren veel is veranderd; dat de uitvoering moeilijker en kostbaarder is geworden. Wat in 1867 goed was en door de wetgevende magt bekrachtigd werd, is, zoo als te regt door den Minister werd gezegd, thans niet meer te verwezenlijken en zou eene daad van vandalisme worden met het oog op het aantal kostbare gebouwen die zouden moeten afgebroken worden. Men vergete niet dat de rivier reeds op drie plaatsen overbrugd is. Op mijne vraag: wat is toch thans nog het groote algemeen belang? ontving ik tot antwoord: de directe correspondentie zonder overlading tusschen Gonda en Dordrecht. Ik heb geen grond het tegen te spreken, en kan dit niet als een oneindig algemeen belang beschouwen.

De reden waarom ik liever later zou beslissen, is nog grooter geworden door de mijns inziens onjuiste beschouwingen, die ik van sommige geachte medeleden heb gehoord ter adstructie van de motie.

Gisteren is gezegd: de opoffering is te groot; de Staat verliest niet alleen een millioen, maar zij zou ook, wanneer deze overeenkomst niet gesloten ware en de Rhijnspoorwegmaatschappij had aan hare verplichtingen niet voldaan, het millioen hebben behouden, en tevens de Maatschappij hebben kunnen verplichten tot de uitvoering van de aansluiting.

Ik weet dat dit in 1867 is gezegd; ook nu is het stellig gezegd: maar ik stel daar tegenover, dat bij elke verbindtenis met strafbepaling, wanneer eenmaal de boete is ingevorderd, de verbindtenis is vervallen, en men nimmer de boete kan in den zak steken, en dan zeggen: nu zijt gij nog verplicht het werk uit te voeren; men heeft dan de keuze tusschen de twee en nimmer beide te zamen.

Ik weeg de belangen van de vertakking, met de belangen van de lijn Leiden-Woerden. Gisteren is door een der geachte afgevaardigden gezegd, dat in dit equivalent eigenlijk niets gelegen is, want dat die lijn Woerden-Leiden in ieder geval toch zou gekomen zijn; deze lijn, zeide hij, legt niets tegenover de opoffering van de vertakking in de schaal.

Met alle bescheidenheid, en alle achting voor zijn oordeel, zeg ik voor mij: die lijn was zeker mogelijk, maar dat zij komen zou was niet waarschijnlijk, wanneer men nagaat, wat er in den laatsten tijd al voorgesteld en onderhandeld is, zonder eenig gevolg. Wij hebben nu de zekerheid verkregen, en in deze zekerheid ligt een equivalent.

De Minister van Financien is hierbij ingeroepen, ter zake van woorden, die hij bij eene andere gelegenheid, in eene andere betrekking, over deze zaak gezegd heeft.

Het ligt niet in mijn weg om te beweren dat des Ministers woorden overeenkomen met die van het lid van Gedeputeerde Staten. Ik zou eerder zeggen neen, maar al mogt dat zoo zijn, wat doet dit hiertoe? Ik vraag niet naar zijne consequentie, alleen naar den grond van de zaak, en dan is er een belangrijk equivalent.

Indien men mij nu vraagt hoe groot de opoffering is, zou ik dit liever niet thans reeds, maar eerst later beantwoorden. Dewijl ik gedwongen ben moet ik thans ontkennend antwoorden op de vraag of de Regering het algemeen belang niet heeft behartigd met opzigt tot de communicatie-middelen.

Er is evenwel een ander punt dan dat der communicatiemiddelen, de geachte spreker uit Friesland heeft het gister in het sterkste licht gesteld, dat de Regering krachtens de wet niet bevoegd was om het millioen op te offeren en de Maatschappij vrij te laten omtrent de aansluiting, buiten medewerking der wetgevende magt. De daad der Regering was inconstitutioneel, zeide hij. De geachte spreker uit Zeeland heeft heden hetzelfde beweerd.

Maar is er niet strijd tusschen die twee beschuldigingen? Indien de Regering, zoo als men meent, niet bevoegd is te doen wat zij gedaan heeft, dan is de Staat niet gebonden, dan blijft het millioen in de schatkist en de verplichting

tot aansluiting bestaan. Daaren tegen, is de Regering bevoegd, dan vervalt alle quaestie van inconstitutionaleiteit en blijft alleen de vraag of de Regering van hare bevoegdheid gebruik heeft gemaakt in strijd met het landsbelang.

Of de Regering de communicatiemiddelen heeft benadeeld, daarover heb ik mijne meening gezegd.

Toch weegt dit punt, door den geachten afgevaardigde uit Friesland in 't midden gebragt, bij mij zeer.

Vooraf wensch ik te zeggen, dat ik mij in mijn oordeel daarover geheel vereenig met den uitleg, door den geachten voorsteller van de motie gisteren aan het door hem gebezigde woord *toeleg* gegeven.

Het is niet tegen te spreken, dat de Regering de Staten-Generaal gebragt heeft in dezen toestand: Zij kunnen de lijn Woerden-Leiden aannemen of niet; in elk geval wordt het waarborgkapitaal van één millioen teruggegeven en is de Rhijnspoorwegmaatschappij van hare verplichting tot aansluiting met de Hollandsche lijn ontslagen. Nu heeft de voorsteller der motie dit genoemd: een *toeleg* van de Regering, en hij hield bij zijne uitlegging dat woord vol; maar hij zeide toen, indien ik hem wel begrepen heb: »toeleg, geen boos opzet. Er is geene beoordeeling daarmee beoogd. Het is eene daad, die gij, Ministers, gedaan hebt overeenkomstig uwe overtuiging omtrent het algemeen belang »

Mijne opvatting nu is in dezen zelfden geest. Indien ik in de daad zag, hetgeen andere geachte sprekers er in meenen te zien: *wetschennis*, *inconstitutionaleiteit*, dan zou ik krasser motie voorstellen dan die nu voor ons ligt. Ik zie dat echter op dit oogenblik niet, al kan ik de theorie van den Minister niet ten volle beamen.

En toch, er is iets anders, waarover het moeilijk te spreken valt en waarover ik toch een woord wensch te zeggen.

Iedere Regering moet handelen in overleg met de Staten-Generaal. De Minister, die niet kan of niet wil in acht nemen de regtmatische susceptibiliteit van de Kamers, handelt niet in 't algemeen belang.

De *regtmatische* susceptibiliteit, zeg ik; want door daden in dezen geest te plegen wordt te veel de gedachte bij ons opgewekt: »wij worden hier geplaatst voor een *fait accompli*, en wie weet welke voldoenden zaken ons nog in de toekomst te wachten staan».

Zoo iets stemt tot een voor het overleg schadelijk wantrouwen.

In dezen zelfden geest heb ik, even als de geachte afgevaardigde uit Zeeland, met droefheid de woorden gehoord, door den Minister straks aan den geachten voorsteller van de motie toegevoegd: het is eene *politieke* motie.

Ik weet niet welke gevolgen sommigen aan de aanneming van deze motie zullen willen hechten. Het staat in de eerste plaats aan de Regering te beslissen, welke gevolgen de aanneming hebben zal. Maar hoe die ook mogen zijn, zoo die anders mogten zijn dan de geachte voorsteller zich voorgesteld heeft, ik voor mij heb de volle overtuiging dat, ik mag het zeggen, de *insinuatie* van den Minister van Binnenlandsche Zaken ten aanzien van de bedoeling geheel en al ongegrond was. Ik meen dat ieder Minister wijs zal doen de susceptibiliteit van de Kamer en van de leden in acht te nemen, en dat hij dit niet doende, werkelijk het belang van het land niet behoorlijk behartigt.

Ik zou evenwel ook op dit punt een nader beraad wenschelijk achten, want er is zoo veel voorgevallen. Er is eene concessie van 1845, eene wet van 1852, waarop ook de heer Borsius heeft gewezen, eene overeenkomst die in 1867 is gesloten, eene wet waarop in de Tweede Kamer een amendement van den heer Tak is aangenomen, een amendement, waardoor de wet volgens de Ministers getronqueerd, volgens den geachten spreker uit Rotterdam verbeterd is, terwijl volgens den geachten spreker uit Amsterdam de uitvoering der wet er geheel door onmogelijk is gemaakt, eene meening die ik volstrekt niet kan onderschrijven. Na hetgeen dus is voorgevallen, zou ik zeggen, wanneer ik op het oogenblik beslissen moest: Wij zijn in den toestand gebragt dat wij Leiden-Woerden kunnen nemen of niet, maar in ieder geval is het millioen weg

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

en is de Maatschappij van hare verplichting ontheven. De Kamers hadden in de antecedenten allen grond om te verwachten, dat zij daarin vooraf zouden worden gekend, en de Regering die dat gedaan heeft, zonder er vooraf de Kamers in te kennen, heeft mijns inziens niet juist gehandeld. Indien de motie luidde: „De Kamer betreurt de wijze waarop art. 4 der overeenkomst is tot stand gebracht en gaat verder over tot de orde van den dag”, zou ik er op dit oogenblik mijne stem zeker aan geven; ik voel mij voor alsnog bezwaard, om de motie in den omvang, zoo als zij is voorgesteld, en die zoowel de communicatiemiddelen als al het andere omvat, met mijne stem te bekrachtigen.

De heer **Pincoffs**: Ik zal, na al hetgeen reeds over deze zaak is gezegd, trachten zoo kort mogelijk te zijn, maar de Vergadering zal het mij wel ten goede willen houden, dat ik, na de uitvoerige repliek die de Minister van Binnenlandsche Zaken de goedheid heeft gehad aan mijne rede van gisteren te wijden, enkele punten nader meen te moeten behandelen.

Voordat ik daartoe overga, wensch ik kortelijk te antwoorden aan den eenigen verdediger der overeenkomst, dien wij tot nog toe in ons midden gehoord hebben, ons hooggeacht medelid den heer Hartsen. Ik zeg bijna „onvoorwaardelijken”, want wij hebben van dat lid geen kritiek op die overeenkomst gehoord. Ik zal niet zeggen, dat het bij hem met betrekking tot de overeenkomst was: *tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes*; maar hij heeft toch bijna onvoorwaardelijk goedgekeurd wat geschied is.

Ik moet echter zeggen, dat de geachte spreker, die anders de zaken zoo grondig behandelt, zich ditmaal (misschien was het wel eenigzins te wijten aan de moeilijkheid der taak die hij op zich had genomen) de zaak wel wat gemakkelijker heeft gemaakt. Van het belangrijke punt van het miljoen dat tot waarborgkapitaal strekt en dat naar mijne opvatting aan den Staat toekwam, niettegenstaande de tegenspraak van den Minister, heeft hij zich eenvoudig afgemaakt met te zeggen: de heeren Ministers hebben daarover zóó duidelijk gesproken, dat ik bij dit punt niet verder behoef stil te staan. En ten opzichte van den toelag, niet in een insinuerenden zin, maar in den zin dat men weet wat men doet door art. 4 in het contract te brengen, zegt de geachte spreker woordelijk: de zaak van den toelag is door de Ministers zóó duidelijk toelicht, dat ik er niets verder van behoef te zeggen. Ik beken, tegen die argumentatie kan ik met geen mogelijkheid strijden. De geachte spreker duide het mij dus ten goede, als ik hem op die beide quaestien, de hoofdquaestien, die de gansche zaak beheerschen, niet antwoord, en de overige punten behandel daar, waar de Minister van Binnenlandsche Zaken ze zelf ter sprake heeft gebracht.

De Minister is begonnen mijne rede te beantwoorden, door te zeggen dat ik getoond had een *superbe dédain* voor de bijzonderheid der zaak. Is dit den Minister ernst? Ik meen dat ik die bijzonderheden van A tot Z met den Minister behandeld heb, voor zoover zij betrekking hebben op de zaak die ons bezig houdt. Nu heeft de Minister gisteren kunnen goedvinden — zeer zeker tot onderrigting der Kamer, en ik ben er hem dankbaar voor — om gedurende bijna een uur de geschiedenis der zaak, vóór dat het contract van 1875 in de wereld kwam, met overlegging van kaarten, die interessant zijn, uiteen te zetten, maar ik zou tegenover de Kamer indiscreet zijn geweest indien ik, na al hetgeen ik reeds had gezegd, ook nog op al die bijzonderheden, die met de eigenlijke quaestie niets gemeen hebben, ware teruggekomen.

Er zijn, dunkt mij, twee hoofdpunten die de gansche quaestie als het ware beheerschen. De Minister heeft gisteren, nadat ik gesproken had, kategorisch verklaard, dat in de omstandigheden waarin wij nu zijn, het miljoen niet in de schatkist zou zijn teruggevloeid. Dat is een cardinaal punt. Ik ben geen regtsgeleerde, maar de zaak heeft mij van den aanvang af bijzonder geïnteresseerd: ik heb daarom alles nagezien en er eene studie van gemaakt. En nu heb ik onder anderen gezien dat in de zitting van

1859 — 1860 over eene dergelijke zaak eene sterke motie in de Tweede Kamer is voorgesteld door den heer de Brauw; (de Minister heeft daarop reeds gisteren gedoeld); hangende de discussien werd de zitting verdaagd en den volgende dag heeft de heer Heemskerk verklaard, dat hij zich den tijd der schorsing ten nutte had gemaakt, om drie uitstekende autoriteiten, die hij niet noemde, te raadplegen. Dit vond ik een uitstekend voorbeeld. Ik meende dat wanneer een zoo bekwaam regtsgeleerde als de heer Heemskerk dit gedaan heeft, een leek als ik het ook doen mogt. Ik heb mij den tijd na de zitting van gisteren ten nutte gemaakt en ik heb niet drie, maar vijf onzer uitstekendste regtsgeleerden buiten de Vertegenwoordiging staande geconsulteerd. Hun eenparig advies is geweest dat de Rhijnspoorwegmaatschappij niet gebonden was eene getronqueerde wet uit te voeren, maar dat zij daarom in geen deele ontheven was van de verplichting om aan te sluiten, dat zij moest weten hoe zij zou voldoen aan hare verplichting, en dat voor het geval zij binnen den bij het contract bepaalden tijd niet had aangesloten, het miljoen onvoorwaardelijk in de schatkist zou vloeijen. Een van die regtsgeleerden maakte ééne opmerking, dat het dan alleen eene question de proces zou kunnen worden wanneer de Rhijnspoorwegmaatschappij onomstootelijk had bewezen dat het onmogelijk was de verbinding te Rotterdam te maken, maar dat de Rhijnspoorwegmaatschappij bij voorbeeld volledig afstand had gedaan van dit beweren door in het contract de bepaling op te nemen dat zij de tot 1 Januarij 1880 de bevoegdheid behoudt de aansluiting te maken. In den regel reserveert men zich niet de bevoegdheid iets te maken hetgeen men zelf verklaart onmogelijk te zijn. Ik geloof dus dat mijn sustenu van gisteren juist is: dat het miljoen is prijs gegeven en dat, ofschoon zij weigerde eene getronqueerde wet uit te voeren, zij toch verplicht bleef tot het maken der aansluiting en dat, nu men daarop niet heeft aangehouden, het miljoen — ik zeg niet ten geschenke is gegeven — maar gecedeerd zonder goedkeuring der Vertegenwoordiging tegenover een equivalent, dat geen equivalent is.

De Minister zegt: de morele onmogelijkheid bestond, want de heer Pincoffs is triomfantelijk gekomen in de Kamer met een advies van den heer Stieltjes. Niemand heeft hogere achting voor den heer Stieltjes dan ik, maar de Minister heeft volkomen gelijk, dat de heer Stieltjes geene juridische specialiteit is. Als zoodanig heeft hij zich dan ook nooit uitgegeven, als zoodanig heb ik hem ook niet geciteerd. Maar toen beide Ministers, volkomen te regt, den heer Stieltjes als spoorwegautoriteit citeerden, heb ik geantwoord dat juist de heer Stieltjes het te volgen middel aan de hand had gegeven en heb diens advies daarover in de Tweede Kamer voorgelezen. De Minister zegt: dat kon niet; de Schie ging nog, maar verder ging het niet, of de Staat had moeten onteigenen en het terrein geven aan de Rhijnspoorwegmaatschappij. Nu zegt de Minister dat de Vertegenwoordiging waarschijnlijk de gelden voor die onteigening niet zou hebben toegestaan. Ik verschil met den Minister in opvatting. Ik geloof dat de Vertegenwoordiging met graagte de noodige gelden zou hebben toegestaan. Dit is echter een meeningverschil, dat nu niet beslist kan worden, omdat de vraag niet aan de Vertegenwoordiging is voorgelegd. De Minister zeide verder: hoe zou ik het terrein in gebruik hebben moeten geven? In erfpacht? Maar dan blijft de zaak dezelfde. In precario? Dat zou de Rhijnspoorwegmaatschappij niet gewild hebben. Er is echter nog een derde middel, Mijnheer de Voorzitter, en daarin zit de knoop van de geheele zaak. Waarom is in de andere Kamer het amendement Tak ingediend en aangenomen? Omdat men wist, dat de Rhijnspoorwegmaatschappij sedert jaren er op uit was om van den Hoek van Holland eene lijn te maken. Om dit te vermijden had de Tweede Kamer reeds vroeger bijna eenparig uitgemaakt, dat de aansluiting van die lijn moest plaats hebben in het centraal station. Door afstand van grond aan de Rhijnspoorwegmaatschappij kon deze wellicht later trachten op indirecte wijze te verkrijgen wat de Kamer op directe wijze bepaald verklaard had niet te willen. Die

4DE ZITTING. — 24 SEPTEMBER.

Interpellatie betreffende de overeenkomst tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij

geschiedenis is geen geheim; zij is in de Kamer openlijk ter sprake gebracht.

Ik geloof dat de Minister zeer wel weet dat daarin de reden van het amendement lag; en nu moest de Minister den grond niet in erfpacht, niet in precario gegeven hebben maar eenvoudig in gebruik afstaan op voorwaarde, dat daar nimmer dat afzonderlijk station werd gebouwd voor het doel dat men wilde verhinderen. Dan ware voldaan aan het verlangen van de meerderheid der Kamers en de Rhijnspoorwegmaatschappij gebaat geworden; en wanneer deze dan geen nevenbedoelingen had zou zij die regeling met beide handen hebben aangegrepen. Ziedaar de toelichting van den heer Stieltjes en het geheim der gansche zaak.

Ik zal nu de quaestie der details niet verder ophalen: ten aanzien van den Minister zal ik niet zeggen dat hij de hoofdquaestie, art. 4, behandelde met een *superbe dédain*; maar zeker heeft de Minister al zeer ligt heengeloopt over dat artikel, waarop het toch eigenlijk in hoofdzaak aankomt. Ik maakte gisteren den Minister een tegenstelling tusschen art. 4 van deze en art. 7 der vorige concessie, waaraan de Minister thans eene uitlegging gaf van uitsluiting van spoorwegen of dergelijke. Neen, ik heb dit gezegd: in 1867 heeft deze Minister een contract gesloten met de Rhijnspoorwegmaatschappij, waarbij onder zekere voorwaarden werd geregeld de aansluiting te Rotterdam, en wel anders dan vroeger was geschied. In dat contract is duidelijk voorzien het geval dat, als de Vertegenwoordiging vrij mogt willen worden van de bepaling door een Minister met de Rhijnspoorwegmaatschappij gemaakt, zij alsdan eenvoudig de onteigeningswet had te verwerpen. In 1875 heeft dezelfde Minister een contract met die Rhijnspoorwegmaatschappij aangegaan, volgens welks art. 4 de Vertegenwoordiging weder moet beslissen omtrent eene onteigening, doch waarbij het eenvoudig daarop neerkomt, dat de Vertegenwoordiging niet meer heeft te beoordeelen of die onteigening het gevorderde offer wel waard is, maar alleen dit: wilt gij den weg Leiden-Woerden neem dien dan, en de Rhijnspoorwegmaatschappij krijgt het miljoen; zoo niet, dan krijgt zij dat miljoen toch en zij is tevens ontslagen van de aansluiting. Een Minister die zelf de overeenkomst van 1867 heeft gesloten, die alle omstandigheden der zaak kent, die weet hoe herhaaldelijk op de aansluiting prijs gesteld werd, en zelf verklaarde daarop prijs te stellen, die Minister had dergelijke bepaling in het contract niet moeten, niet mogen brengen.

Ware de Vertegenwoordiging niet uitgesloten dan zoude zij, wanneer de lijn Leiden-Woerden ter beoordeeling van de Staten-Generaal werd voorgedragen, hebben kunnen beslissen of in die lijn lag een equivalent voor het niet maken der aansluiting te Rotterdam. Dan had men de zaak rijpelijk kunnen overwegen en was men op zuiver terrein, en wanneer men dan die wet wilde verwerpen om de aansluiting te Rotterdam niet te verliezen en men had toch de lijn Leiden-Woerden, die goed en wenschelijk is, willen hebben, dan had men die van Staatswege kunnen maken en ze aan de Hollandsche Spoorwegmaatschappij volgens het nieuwe contract ter exploitatie kunnen geven. En als nu wordt gesproken van een toelag om de Vertegenwoordiging van de beoordeeling dier zaak uit te sluiten, dan neem ik geen woord terug van het door mij gezegde. Ik heb te hooge achting voor de kunde der beide Ministers, dan dat ik zou meenen dat zij bij het sluiten van het contract niet wisten dat door art. 4 de onmogelijkheid wordt geschapen van een onbevangen beoordeeling. Ik zeg dus nogmaals dat de bedoelde toelag bestond zonder dat ik daarmede iets beleedigends bedoel. Meent de Minister nu dat hij, op zijne wijze, daardoor 's lands belangen bevordert, ik ben van tegenovergestelde overtuiging.

Eindelijk heeft de Minister kunnen goêdvinden in het begin zijner redevoering te spreken van *politieke motie*.

De geachte interpellant, die gisteren en heden ons getoond heeft zoo doordrongen te zijn van de betrekking die hij bekleedt en van de waardigheid die hij zich zelven en dezer Vergadering verschuldigd is, heeft daarop reeds geantwoord. Zoo ook de heer Borsius.

Ik ga een stap verder. A priori verklaar ik, in het debat

aan deze motie geene politieke betekenissen te hebben gehecht. Ik verzoek den Minister te gelooven dat wanneer het mij zal convenieren om in deze Vergadering eene politieke motie voor te stellen, ik zulks rond en open zal doen, onverschillig welke de gevolgen daarvan zullen wezen; maar nimmer zal ik op die bedekte wijze eene motie bezigen om haar als politieke motie te doen dienen.

Ja, ik ontzeg den Minister het recht, dergelijke woorden in deze Vergadering te bezigen; ik acht zulk eene verkorting van het recht dezer Vergadering, omdat op die wijze het onbevangen oordeel over de zaken van algemeen belang beneveld en belemmerd wordt.

Door willekeurig eene politieke betekenissen aan eene motie te hechten, zou aldus over eene zaak, waaromtrent men dat niet verlangen zoude, eene politieke pressie kunnen worden uitgeoefend.

Bij niemand bestaat eenige politieke bedoeling, maar alleen de overtuiging dat niet gehandeld is overeenkomstig 's lands belang, dat niet gehandeld is zoo als had moeten gehandeld worden met het oog op de defere tie aan de Vertegenwoordiging verschuldigd. Het geldt hier geene quaestie van *susceptibiliteit*, maar het geldt hier de gewichtige quaestie dat de Vertegenwoordiging door art. 4 buiten de mogelijkheid gesteld is een deel harer pligten te vervullen.

Daarom stem ik voor deze motie. De gevolgen? Wanneer na het debat de Regering nog eene andere opvatting heeft, zou het mij voor haar leed doen, maar ook dan zal het mij niet wêrhouden vóór de motie te stemmen.

In eene zaak waarbij naar mijne innige overtuiging niet gehandeld is overeenkomstig 's lands belang, zeg ik: *« fais ce que dois, advienne que pourra »*.

De heer **Michiels van Kessenich**: Mijnheer de Voorzitter, gisteren en heden zijn door verscheidene geachte sprekers voldoende grieven tegen de overeenkomst door de Regering met de Rhijnspoorwegmaatschappij gesloten, te berde gebracht. De Ministers hebben die grieven wederlegd, en nu geloof ik dat ik mij hier kan onthouden van daarover in debat te treden.

Maar ik heb een hoofdbezwaar tegen de motie zelve. Ik meen dat deze Kamer een ligchaam is dat geplaatst is als medium tusschen de Tweede Kamer en de Regering en dat dit ligchaam alzoo — zoo als het dan ook altijd gedaan heeft — met bezadigdheid in alle zaken moet te werk gaan. Nu is er eene motie voorgedragen, dat is een verschijnsel dat, zoolang ik de eer heb lid dezer Kamer te zijn, zich hier niet heeft voorgedaan, en ik geloof ook niet dat het voor mijn tijd hier waargenomen is. Ik ben geen vriend van motien, maar er is er nu een; dus moeten wij er ons over uitspreken. Ik zou dus wel aan de Kamer in overweging willen geven of zulk eene motie voor deze Kamer niet praëjudiceert op de quaestie, want zoo als ik gisteren in de *Staatscourant* zag, is nu eerst die overeenkomst medegedeeld aan de Tweede Kamer. Die tak van de Vertegenwoordiging heeft daaromtrent dus niet gesproken en in den regel behandelen wij de quaestien eerst als de andere Kamer eene beslissing heeft genomen.

Nu wat den inhoud der motie betreft.

Ofschoon de geachte interpellant zeide dat hij die naar zijn oordeel zoo zacht mogelijk heeft gesteld, zoo vergunne hij mij met hem van gevoelen te verschillen. Ik vind haar scherp, en de bewoordingen sterk zelfs zoo sterk dat het wel eens zou kunnen gebeuren dat een Kabinet zich daardoor zou kunnen denken in eene politieke quaestie te bevinden. En of dat in de tegenwoordige omstandigheden wenschelijk zou zijn geloof ik niet.

Dan spreekt deze motie van 't algemeen belang. Zou echter het algemeen belang welligt er niet onder kunnen lijden wanneer deze motie werd aangenomen? Wij hebben toch reeds dikwijls ondervonden dat door te veel afwisseling van Kabinetten, de groote zaak niet bevordert is.

Ik constateer echter met veel genoegen dat de interpellant nu beden verklaard heeft, dat hij hoegenaamd geen politieke quaestie van deze motie heeft willen maken, dat hij daaraan zelfs niet eens heeft gedacht, en met evenveel

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

genoegen constateer ik dat de laatste geachte spreker in denzelfden zin eene verklaring heeft afgelegd.

Dit verzacht in zeker opzigt de motie, maar neemt niet weg dat, wanneer men eenvoudig aan de Regering had te kennen gegeven, dat wij misnoegd, teleurgesteld zijn, dit mijns inziens voldoende zou geweest zijn.

Zoo als de motie nu is, kan ik mij er niet mede vereenigen. Wordt zij niet in den door mij aangegeven geest veranderd, zal ik er moeten tegen stemmen, omdat ik het meer in 's lands belang acht den tegenwoordigen toestand te behouden.

De heer **van der Helm**, *Minister van Financien*: Vergis ik mij niet, dan loopt deze discussie ten einde, en in zekere mate kon dan ook deze materie als uitgeput beschouwd worden. Het zij mij echter vergund — en ik geloof thans daartoe minstens evenveel recht te hebben als gisteren de geachte afgevaardigde uit Friesland — een enkel feit te constateren, namelijk dat noch gisteren, noch heden met één enkel woord is wederlegd, hetgeen door mij gezegd is over het al of niet groot of minder belang van de aansluiting te Rotterdam op dit oogenblik, en ook met het oog op de toekomst.

Ik had bepaald verwacht eene wederlegging door den geachten afgevaardigde uit Zuidholland, die herhaaldelijk hier het woord voerde.

Ik heb geluisterd, maar daaromtrent niets vernomen; alleen hoorde ik op dit punt een tegenspraak van hem in zoverre ik den heer Stieltjes als eene autoriteit had aangehaald.

Ik verzoek nogmaals in het *Bijblad* na te slaan de discussie door dien heer in November over deze zaak gevoerd, dan zal men zien dat hij die in de laatste jaren te Rotterdam gevestigd en belast met alles wat met de nieuwe plannen van die stad in verband staat, dus eene exceptionele specialiteit op dit punt, in die discussie niet ééns maar tot drie malen toe heeft gezegd dat de aansluiting van de Rhijnspoor aan de Hollandsche spoor te Rotterdam een groot deel van hare waarde heeft verloren: dus dat de omstandigheden die bestonden tijdens de sluiting van het contract in 1867, voor het grootste gedeelte gewijzigd waren. Men zie *Bijblad* blz. 247.

Een tweede punt. Ik heb geluisterd maar van niemand vernomen dat van geringe waarde is te achten het maken van de lijn Leiden-Woerden. Neen, ik bedrieg mij. Ik hoorde, dat er in der tijd iemand was geweest die met gering-schatting van die lijn heeft gesproken, een toenmalig lid van Gedeputeerde Staten van Zuidholland. De geachte afgevaardigde uit Zuidholland, die de handelingen dier Staten van Zuidholland van 1872 toevallig medegebragt heeft, vestigde er de aandacht der Kamer op.

Indien men, wat ik der Vergadering echter niet kan aanraden, de goedheid wil hebben die rede van 1872 na te lezen in verband met hetgeen er voorafgaat en volgt, dan zal men zien dat ik, want ik ben dat lid van Gedeputeerde Staten, toenmaals niet met gering-schatting op die lijn neerzag, maar dat ik bij de verdediging mijner stelling dat de spoorwegen niet moesten gesubsidieerd worden uit provinciale fondsen, toen ook de argumenten heb opgenomen, van de andere zijde in 't midden gebragt. Daaronder behoorde ook dit, dat vooral de ingezetenen der dorpen langs die lijn, het platteland, aan die lijn zoo groote behoefte hadden. En daarop heb ik in 't voorbijgaan gereleveerd dat het dan wel toevallig was dat er van wege dat platteland geen enkel adres ter kennis van de Vergadering was gekomen.

Waarom constateer ik nu deze twee feiten? Omdat de Kamer naar mijne meening tot nog toe de vraag geheel ter zijde heeft laten liggen, of het aequivalent gesteld tegenover het loslaten van de aansluiting te Rotterdam inderdaad van belang is, en een werkelijk aequivalent mag heeten.

Is er toch een redelijk aequivalent, dan is er gehandeld in het algemeen belang, althans zeker het algemeen belang niet verwaarloosd.

Gedurig is men echter teruggekomen op het denkbeeld,

als of de geheele zaak lag in art. 4 van de overeenkomst. Daar is het groote, het ware struikelblok.

Nu moet ik zeggen: het is mogelijk dat dit ook geweest is een totale dwaling van de Regering, maar ik moet toch deze opmerking maken: van den beginne af aan heb ik mij art. 4 aldus voorgesteld: het geval was letterlijk ondenkbaar, dat er ooit eene wetgevende vergadering zou zijn, die zou verklaren: de spoorweg Leiden-Woerden is geen zaak van publiek belang en daarvoor mag geen ont-eigening worden verleend, maar de Rhijnspoorwegmaatschappij, wetende hoe weinig populair ze is, geleerd door de ondervinding, die zij in de laatste jaren had opgedaan, had, als ik het zeggen mag, het vrij zonderlinge denkbeeld opgevat, dat de ont-eigening voor de lijn Leiden-Woerden zou kunnen worden afgestemd, niet wat de rigting aangaat, maar omdat er eene vergadering zou kunnen gevonden worden die zou zeggen, dat die weg niet van algemeen nut is, en omdat de Regering zulk een geval ondenkbaar achtte, zag zij er geen bezwaar in, deze clausule, die toch wel nooit zou behoeven te worden ingeroepen, in de overeenkomst op te nemen.

Wat nu in het algemeen de motie aangaat, zal ik, na al hetgeen gesproken is, verder geen woord daarbij voegen. De geachte interpellant heeft zelf verklaard in welken geest zijne interpellatie moest opgevat worden. Ik moet erkennen — dit zij in het voorbijgaan gezegd, — dat het mij wel eenigzins zonderling is voorgekomen, dat daarop direct is gevolgd een adhaesie-toelichting, zoo als wij die hoorden van den spreker uit Zeeland, die met zoovele woorden gezegd heeft dat, omdat de Eerste Kamer niet geroepen was, naar de wet van 1855, om te doen, hetgeen daar in die wet stond, hij analoge dit art. 18 van die wet hier zou toepassen, voor zover de Eerste Kamer daartoe bevoegd was: met andere woorden, dat hij, zoo hij maar kon, den Minister in staat van beschuldiging zou stellen.

De interpellant is geëindigd met te zeggen, dat de vraag: welke beteekenis of een motie had, zoo als hij die had voorgesteld, natuurlijk moest overgelaten worden aan de Regering. Dat is volkomen juist. Ik geloof dat dan ook verdere discussie over dit punt, op dit oogenblik althans, hier geheel ongepast zou zijn.

De **Voorzitter**: Ik stel voor de werkzaamheden voor eenige oogenblikken te schorsen.

De heer **Cremers**: Wij weten dat de Minister van Financien ten twee ure in de andere Kamer wordt verwacht. Het is mijns inziens gepast dat de beslissing over beraadslagingen waarin hij gemengd is, genomen worde in zijne tegenwoordigheid, en ik geloof dat dit thans tijd zal kunnen geschieden, indien wij zonder schorsing voortgaan. Ik neem de vrijheid dit voor te stellen.

De **Voorzitter**: Indien de Vergadering instemt met het gevoelen om de beraadslagingen niet af te breken, dan zal daarmede worden voortgegaan.

Dienovereenkomstig wordt besloten.

De heer **Heemskerk**, *Minister van Binnenlandsche Zaken*: Ik heb den geachten spreker uit Rotterdam hooren zeggen dat de Minister het recht niet had, over deze motie uit te spreken, datgene wat ieder daarover denkt.

Ik kan dit den geachten spreker niet toegeven. Tegenover eene motie zoo liefelijk en vriendelijk als deze is, zouden 's Konings Ministers hun gevoelen niet mogen zeggen! Men zal dan zeker van hen mogen schrijven, even als onder de afbeelding van zeker viervoetig dier:

Cet animal est très méchant;

Quant on l'attaque, il se défend.

De geachte interpellant acht zich zelf te gering, wanneer hij zulk een groote portee aan zijne motie ontzegt. De nederigheid is eene deugd, die niet ligt kan worden overdreven; maar het zou toch eene overdrijving van die deugd zijn, als iemand van de positie en den invloed van den

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

geachten interpellant ons zou willen doen gelooven, dat hij zoodanige motie voorstelt, zonder aan de mogelijke gevolgen daarvan te denken.

De geachte interpellant zeide, dat de Regering te overwegen heeft of een uitgebragt votum eene *politieke portee* heeft, ja dan neen. Zeer juist. Maar wie is het die de Regering voor die overweging stelt? Immers degen die de motie doet, die het scherpe oordeel uitspreekt?

Het is hier een geheel ander geval als bij de voorbeelden door den geachten spreker opgenoemd. Over een wetsontwerp moet ieder lid der Kamer stemmen, en als een lid van de Tweede Kamer meent dat een wets-ontwerp door amendementen kan verbeterd worden, moet hij die amendementen voorstellen. Doch wie noodzaakt een lid van de Kamer, zelfs als hij zich geroepen acht om eene interpellatie te doen, om eene motie voor te stellen?

Het spreekt echter van zelf dat ieder lid het *kan* doen.

De geachte spreker heeft, wat de zaak zelve betreft, gezegd: dat de Rhijnspoorwegmaatschappij dezelfde uitlegging geeft als ik aan art. 2 van het contract; aan de Maatschappij is volstrekt niet gevraagd, hoe zij daarover denkt. Maar de woorden van het contract zijn duidelijk. De woorden „de vertakking” in art. 2 bedoelen natuurlijk, even als in art. 3, de in art. 1 genoemde vertakking, dat is: het onderwerp van de overeenkomst.

De wet op de spoorwegen, zoowel de thans nog vigerende als die welke weldra in werking treden zal, zegt duidelijk dat iedere concessionaris moet toelaten dat over het gebied waarover zijne concessie zich uitstrekt, aansluiting en kruising plaats heeft. Dit kan de concessionaris niet weren.

De *casus positie* door den geachten interpellant gesteld, zou zeer in het voordeel van het Rijk wezen; namelijk dat de Staat voorgesteld had op eigen kosten de aansluiting te maken, terwijl de Rhijnspoorwegmaatschappij dan zou gezegd hebben: „Neen, wacht eens, ik zal het zelf doen”

De geachte afgevaardigde uit Zeeland heeft eene nog uitgebreider acte van beschuldiging uitgebragt dan de geachte interpellant zelf. Ik zal de Vergadering niet vermoeyen met eene wederlegging van al de aangevoerde punten. Alleen die betrekkelijk de wet van 1852 moet ik opnemen. Die wet is zoo duidelijk mogelijk; zij houdt in, dat de Rhijnspoorwegmaatschappij een millioen zal krijgen voor spoorversmalling op conditie van die tot stand te brengen en in het algemeen hare verplichtingen volgens concessie na te leven. Beteekent dit, dat als voorwaarde van het geven van dat millioen gesteld is de uitvoering van de geheele concessie van 1845, van het begin tot het einde? Als dat het geval is, 'tgeen ik echter er niet voor houd, dan heeft de toenmalige Regering reeds dadelijk de wet geschonden, want zij heeft het millioen in 1852 en 1853 uitgekeerd en toen was zelfs de lijn van Utrecht naar Rotterdam er nog niet.

Voor de concessie aan de Hollandsche Spoorwegmaatschappij is eene wet noodig; waarom niet voor deze? vroeg de geachte spreker. Om de eenvoudige reden dat de Hollandsche Spoorwegmaatschappij eene concessie krijgt betreffende Staatsspoorwegen: dat is domein.

Het geachte lid sprak ook over het waarborgkapitaal, en de geachte spreker uit Rotterdam is er op teruggekomen en heeft er bijgevoegd dat hij er regtsgeleerden over had geraadpleegd. Ik ben het met die regtsgeleerden over het algemeen wel eens, en ik wensch den geachten spreker geluk dat hij in zoo korten tijd zich zoo goed heeft doen inlichten. Maar is dat hier wel toepasselijk? Ik zou het betwijfelen. Dat het geval van verschuldigdheid van het millioen volgens het oude en het nieuwe contract kon voorkomen, sprak van zelf; maar ik ontken *dit*, dat de Staat tijdens het sluiten der transactie een *verkrege*n regt op het millioen had, want de Rhijnspoorwegmaatschappij was niet *in mora*, zij was diligent. De *alea judiciorum*, hoe onzeker het soms met processen kan loopen, is genoeg bekend, en ik zou de laatste wesen om daar niet op te letten; maar ik geloof toch, dat geen regter ter wereld zou kunnen uitmaken, dat de Rhijnspoorwegmaatschappij ten verleden jare, vóórdat de bewuste wijziging in het wets-ontwerp was gebragt, niet diligent was; want er bestond volkomen overeenstemming, alle stukken waren door haar geleverd,

zij was gereed en zij zou, als de wet aangenomen ware zoo als zij was voorgesteld, dadelijk de spade in den grond hebben gestoken.

Ik zal de beschouwingen over zedelijkheid en goede trouw, die de geachte spreker uit Zeeland heeft aangevoerd, geheel in het midden laten. Ik scheid die twee zaken niet af. Maar de geachte spreker gaf ééne stelling ten beste, namelijk dat de Rhijnspoorwegmaatschappij, volgens de wet van 1874, die hare kracht nog niet heeft verloren, even goed kan aansluiten aan den Hollandschen spoorweg. Dat betwijfel ik; het is zelfs fysiek onmogelijk. Ik begrijp wat de geachte spreker bedoelt. Hij bedoelt, dat, ondersteld dat die wet uitgevoerd ware, de wagens van den eenen weg op den anderen (over het tusschenliggende Staatsspoor) zouden kunnen rijden. Maar als de Rhijnspoorwegmaatschappij beperkt blijft tot de overzijde van de Schie en de Hollandsche spoorweg blijft waar zij is, dan is het volstrekt onmogelijk dat de *weg* aansluit.

Bij de verdere beschouwingen over het Staatsbelang zal ik niet stilstaan. Ik heb reeds de eer gehad te zeggen: de Regering kan gedwaald hebben, maar zij heeft naar haar beste weten en naar het licht dat haar geschonken is, gezocht naar hetgeen op één na het beste was, en dat is haar voorgekomen deze transactie te zijn. In November 1874 heeft zij verdedigd hetgeen zij toen het beste achtte en dit was het onteigeningsvoorstel van den Minister Geertsema; maar nu heeft zij getracht te vinden het beste op één na. Wil de Kamer nu daarover een oordeel uitspreken en valt dit zoo ongunstig uit als de geëerde inzender bedoelt, dan zal de Regering in overweging nemen wat haar te doen zal staan.

De heer **Huydecoper van Maarsseveen**: Ik heb gewacht tot op dit oogenblik om het woord te vragen, omdat hetgeen ik te zeggen heb, geen refutatie vordert: het zal eenvoudig een opgaaf zijn van de reden waarom ik tegen de motie zal stemmen. Die reden is, dat het voor mij, niettegensiaande al wat de geachte sprekers en voornamelijk die uit Zuidholland, hebben gezegd, nog niet duidelijk is bewezen, dat het belang van de aansluiting te Rotterdam, in verband met den afstand van het millioen, zwaarder moet wegen dan het equivalent, dat door de Regering is bedongen. Ik heb wel gehoord dat de Ministers in een betrekkelijk korten tijd van zienswijze zijn veranderd, maar dat is voor mij nog geen grond om er eene veroordeeling op te vestigen. Het doet mij in zoo ver leed, dat de motie niet in andere bewoordingen is vervat, want ik moet bekennen dat ik in het hoofdbezwaar, hetwelk tot deze motie heeft geleid, deel, namelijk het bezwaar tegen de wijze, waarop de overeenkomst is gesloten, waarmede ik bedoel, dat de wetgevende magt daar geheel is buiten gehouden. Dit keur ik af, maar voor mij is dit nog geen reden om vóór de motie te stemmen, daar ik het algemeen belang in deze zaak niet genoegzaam kan beoordeelen.

De heer **Cremers**: Ik wensch slechts, na het reeds gesprokene, te zeggen hoe en waarom ik stemmen zal. De geachte spreker uit Limburg zeide straks: deze Kamer staat tusschen de Kroon en de Tweede Kamer; zij moet niet beslissen vóór dat zij de Tweede Kamer gehoord heeft. Ik erken niet dat deze Kamer staat tusschen de Kroon en de Tweede Kamer. Al behandelen wij na de Tweede Kamer de wetten, wij hebben het voorrecht het eerst de Troonrede te beantwoorden en kunnen bij die gelegenheid alle onderwerpen ter sprake brengen. Ik zie dus geen bezwaar ook over deze zaken ons oordeel uit te spreken vóór wij dat van de andere Kamer hebben vernomen.

De geachte spreker wilde de zaak uitstellen. Dit was ook mijn wensch, maar de motie zal niet worden ingetrokken en daarom zijn wij verplicht er over te stemmen. Ik zal stemmen vóór de motie. Ware ze gesplitst, het zou mij aangenaam geweest zijn. Ware de vraag gesteld: heeft de Regering door de overeenkomst het belang van de communicatie, van handel en nijverheid en wat dies meer zij, benadeeld, ik zou antwoorden: neen. Heeft de Regering inconstitueel gehandeld en hare bevoegdheid overschreden?

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

Ik heb geen reden dit thans te verklaren. Maar niettegenstaande de toelichting van den Minister van Finantien omtrent de bedoeling van art. 4 blijf ik van meening dat de Regering beter had gedaan en meer had gehandeld in 's lands belang, indien zij deze Kamer de bevoegdheid had gelaten om te beslissen of men de lijn Leiden-Woerden wilde in plaats van de bestaande verplichting der Maatschappij. Ware art. 4 niet in de overeenkomst opgenomen, het zou oneindig beter geweest zijn. Ik zal dus ook met het oog op de uitlegging door den heer van Twist aan zijne uitdrukking gegeven, stemmen vóór de motie.

De heer **Hein**: Gaarne voldoe ik aan de parlementaire beleefdheid, die vordert dat ik den Minister dank zeg voor de gegeven inlichtingen. Ik kan er volkomen vrede mede hebben, maar uit nu alleen den wensch dat ook de Rhijnspoorwegmaatschappij aan art. 3, dat mij eenigzins twijfelachtig en onduidelijk toeschijnt, dezelfde uitlegging zal geven als thans door den Minister daaraan gegeven is.

De beraadslaging wordt gesloten.

De *motie* van den heer Duymaer van Twist, luidende:

„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”.

in stemming gebragt, wordt met 23 tegen 12 stemmen aangenomen.

Voor hebben gestemd de heeren: van Swinderen, Dumbar, Joost van Vollenhoven, Borsius, Pincoffs, den Tex, van Akerlaken, Schot, Blussé, Duymaer van Twist, Stork, Carsten, Verschoor, Nobel, Coenen, Hein, van Eysinga, Buchner, Smit, Cremers, de Raadt, du Marchie van Voorthuysen en Prins.

Tegen hebben gestemd de heeren: van Rijckevorsel, Hengst, Michiels van Kessenich, de Villers de Pité, Hartsen, Beerenbroek, 't Hooft, van Aylva van Pallandt, Vos de Wael, van Sasse van Ysselt, Huydecoper van Maarsseveen en de Voorzitter.

De vergadering wordt tot nadere bijeenroeping gescheiden.