

27ste ZITTING. — 26 MEI.

Mededeeling van ingekomen stukken.

27^{ste} ZITTING.

ZITTING VAN VRIJDAG 26 MEI.

(GEOPEND TEN 2 URE.)

Ingekomen: 1°. verslag van de Maatschappij tot exploitatie van de Staatsspoorwegen; 2°. verzoekschriften. — Beraadslaging over en aanneming van de wets-ontwerpen: 1°. tot aanvulling der wet van 24 Junij 1854 (*Staatsblad* n°. 92), betreffende het verleen van pensioen aan mindere geëmploijeerden, werklieden en bedienden, op daggeld werkzaam bij de inrigtingen van 's Rijks zee- en landmagt, niet begrepen in de wetten van 28 Augustus 1851 (*Staatsblad* n°. 127 en 129), en op 's Rijks jagen en werkvaartuigen, mitsgaders aan hunne weduwen en kinderen; 2°. tot onteigening van perceelen ten behoeve van de verruiming van de rivier de Waal bij Zalt-Bommel; 3°. tot onteigening van perceelen ten behoeve van den spoorweg van Heerenveen naar Leeuwarden; 4°. tot naturalisatie van J. H. vom Rath en negen anderen; 5°. tot onteigening van perceelen ten behoeve van den spoorweg van Eindhoven naar de Belgische grenzen in de rigting van Hasselt; 6°. tot onteigening van perceelen ten behoeve der verbetering van den Neder-Rhijn boven Wijk bij Duurstede. — Verslagen uitgebragt over verschillende wets-ontwerpen. — Regeling der orde van werkzaamheden.

Voorzitter: de heer **Philipse**.

Tegenwoordig, met den Voorzitter, 28 leden, te weten de heeren:

van Vollenhoven, Michiels van Kessenich, Cost Jordens, Blankenheym, van Rhemen van Rhemenshuizen, Messchert van Vollenhoven, van Meeuwen, van Swinderen, van Nispen van Pannerden, Taets van Amerongen, Hengst, 't Hooft van Benthuizen, van Weel, van Eysinga, Tonckens, van Aylva van Pallandt, Viruly, van der Lek de Clercq, Fransen van de Putte, Smit, van Heeckeren van Wassenaer, Beerenbroek, Hein, van Sasse van Ysselt, van Andringa de Kempnaer, Geertsema en Cremers;

en de heeren Ministers van Marine, van Justitie en van Binnenlandsche Zaken.

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

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

1°. van de directie der Maatschappij tot exploitatie van de Staatsspoorwegen twee exemplaren van het verslag der Maatschappij over de jaren 1863 en 1864.

De geleidende missive wordt voor kennisgeving aangenomen en de exemplaren van het verslag zullen in de boekery der Kamer geplaatst worden.

2°. een verzoekschrift van den raad der gemeente Zwolle, houdende bezwaren tegen de ontwerpen van wet, regelende het geneeskundig Staatstoezicht, enz.

Dit adres zal worden verzonden naar de Commissie voor de Verzoekschriften.

Aan de orde is de behandeling van:

I. Het WETS-ONTWERP TOT AANVULLING DER WET VAN 24 JUNIJ 1854 (*Staatsblad* n°. 92), BETREFFENDE HET VERLEENEN VAN PENSIOEN AAN MINDERE GEEMPLOJEERDEN, WERKLIEDEN EN BEDIENDEN, OP DAGGELD WERKZAAM BIJ INRIGTINGEN VAN 's RIJKS ZEE- EN LANDMAGT, NIET BEGREPEN IN DE WETTEN VAN 28 AUGUSTUS 1851 (*Staatsblad* n°. 127 en 129), EN OP 's RIJKS JAGTEN EN WERKVAARTUIGEN, MITSGADERS AAN HUNNE WEDUWEN EN KINDEREN.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Huyssen van Kattendijke**, *Minister van Marine*: Mijnheer de Voorzitter, het valt niet te ontkennen, dat het aangevoerde in het Verslag dezer Kamer, het afwijken namelijk bij partiele wetten van het hoofdbeginsel der pensioenwet, werkelijk een bezwaar is. Maar ik verzoek de Kamer niet uit het oog te verliezen, dat dit, wat het tegenwoordig wets-ontwerp betreft, een *tijdelijk* bezwaar is; het is hier een overgangsmaatregel, waarbij in een veel grooter bezwaar wordt voorzien, namelijk om regten, die vóór 1854 waren verkregen en die door de wet van 24 Junij 1854 over het hoofd waren gezien, wederom te herstellen. Ik stel dus veel prijs op, dit wets-ontwerp door deze Vergadering aangenomen te zien.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wets-ontwerp strekkende tot aanvulling der wet van den 24sten Junij 1854 (*Staatsblad* n°. 92), betreffende het verleen van pensioen aan mindere geëmploijeerden, werklieden en bedienden, op daggeld werkzaam bij inrigtingen van 's Rijks zee- en landmagt, niet begrepen in de wetten van 28 Augustus 1851 (*Staatsblad* n°. 127 en 129), en op 's Rijks jagen en werkvaartuigen, mitsgaders aan hunne weduwen en kinderen, in hoofdelijke stemming gebragt, wordt met algemeene (28) stemmen aangenomen.

II. Het WETS-ONTWERP TOT ONTEIGENING VAN PERCELEN TEN BEHOEVE VAN DE VERRUIMING VAN DE RIVIER DE WAAL BIJ ZALTBOMMEL.

De heer **van Aylva van Pallandt**: Het is niet lang geleden, dat ik, bij de behandeling van de wet tot vaststelling van de begroting voor de Staatsspoorwegen voor 1865, eenige beschouwingen en bezwaren heb in het midden gebragt, die mij er toe leidden om mijne goedkeurende stem aan dat wets-ontwerp te onthouden. Ik zou gewenscht hebben dat ik niet nader op dit onderwerp had behoeven terug te komen; maar zoowel het rapport van de inspecteurs van den Waterstaat, dat gedrukt bij de stukken is gevoegd, als het verslag door de Tweede Kamer uitgebragt en de Memorie van Beantwoording daarop, dringen mij, nog een oogenblik de aandacht der Vergadering te vragen. Nu echter de Minister van Binnenlandsche Zaken belet wordt bij deze discussie tegenwoordig te zijn, neem ik de vrijheid aan den heer Voorzitter te vragen, of er ook bezwaar zou zijn, de discussie over dit wets-ontwerp uit te stellen tot dat de Minister hier zal kunnen tegenwoordig wezen.

De **Voorzitter**: Mijn antwoord op deze vraag is dit, dat mij geene bezwaren tegen het voorstel van den heer van Pallandt bekend zijn; doch mij is ook niets anders aangaande de afwezigheid van den Minister van Binnenlandsche Zaken bekend, dan dit, dat wij de eer niet hebben Zijne Excellentie hier tegenwoordig te zien.

LXXVI. *Onteigening van perceelen ten behoeve van de verruiming van de rivier de Waal bij Zalt-Bommel.* (Beraadslaging.)

Onderscheidene leden ondersteunen het voorstel van den heer van Aylva van Pallandt.

De heer **van Rhemen van Rhemenshuizen**: Indien ik de vrijheid mag nemen aan het door mijnen geachten mede-afgevaardigde gezegde een woord bij te voegen, dan zou ik wenschen op te merken, dat bij mij hetzelfde verlangen bestaat met opzigt tot het wets-ontwerp betreffende den spoorweg van Heerenveen naar Leeuwarden. Bij de behandeling van dat wets-ontwerp wenschte ik van mijne zijde enkele inlichtingen aan den Minister van Binnenlandsche Zaken te vragen.

De **Voorzitter**: Ik moet den laatsten spreker doen opmerken, dat het door hem genoemde wets-ontwerp nog niet aan de orde is.

De heer **van Nispen van Pannerden**: Mijnheer de Voorzitter, zou het niet mogelijk zijn een dag te bepalen, waarop wij rekenen kunnen den Minister van Binnenlandsche Zaken tegenwoordig te zien, bijv. aanstaanden Maandag, en dus nu de beraadslaging te verdagen tot dien dag: de Minister treedt de zaal binnen, het is dus niet noodig daarover te spreken.

Op dit oogenblik treedt de heer Minister van Binnenlandsche Zaken de zaal binnen.

De **Voorzitter**: Daar wij thans de eer hebben den heer Minister van Binnenlandsche Zaken hier tegenwoordig te zien, geloof ik dat het voorstel van den heer Aylva van Pallandt als vervalten is te beschouwen. Ik geef dus het woord aan dien heer over het wets-ontwerp.

De heer **van Aylva van Pallandt**: Dan herhaal ik, Mijnheer de Voorzitter, hetgeen ik reeds gezegd heb, dat, nadat de aanmerkingen, welke ik bij de behandeling der begroting voor de Staatsspoorwegen voor 1865 had moeten maken, mij geleid hadden om tegen die wet te stemmen, ik mij gevleid had dat ik bij de behandeling van het tegenwoordige wets-ontwerp, dat toen reeds was ingekomen, niet genoodzaakt zou zijn geweest andermaal het woord te vragen. Maar en het bij de gedrukte stukken gevoegde verslag der inspecteurs van den Waterstaat, en het verslag der Tweede Kamer met het daarop gegeven antwoord, nopen mij nog eenige oogenblikken te spreken.

De Vergadering zal zich herinneren, dat mijne bezwaren bij die behandeling der begroting voor spoorwegen de volgende waren: vooreerst, dat er een post op voorkwam voor de verlegging der dijken, dien ik meende dat er niet op behoorde, omdat die post naar mijne bescheiden meening niet in verband stond met den aanleg van de Staatsspoorwegen of de daartoe betrekkelijke werken; en ten tweede, dat er een post niet op werd gevonden, dien ik er op had gewenscht te vinden, betreffende de verhooging der dijken.

Het district Tielerwaard heeft een adres ingediend waarbij voornamelijk te kennen werd gegeven, dat men die verhooging der dijken wenschte en noodig achtte, en daarvoor dus niet alleen subsidie van het Rijk vroeg, maar zelfs wenschte dat zij door het Rijk zouden daargesteld worden, omdat men meende, dat het gevaar, hetwelk er zou kunnen ontstaan, het gevolg was van een door het Rijk aangelegd werk. Toen is door den Minister van Binnenlandsche Zaken te kennen gegeven, dat dat gevaar volgens de meening van deskundigen niet bestond, en dat dit werk, die verhooging en verzwaring van de dijken, niet kon plaats hebben, omdat het belang van de Maas daartegen zou opkomen. Nu vind ik in het rapport van de heeren inspecteurs van den Waterstaat onder andere dit: „Vooral achten wij dit middel [het middel van verruiming van de rivier] beter, omdat bij ons de overtuiging bestaat, dat de kosten tot verhooging van dijken te belangrijk zijn, om die voor eene niet op goede gronden steunende veronderstelling aan te wenden.”

Hoe is het mogelijk dit in deze zaak te bewijzen? Wij gaan uit van het denkbeeld dat elke belemmering, die men in eene rivier brengt, aanleiding kan geven tot gevaar, door opeenstapeling van ijs en dien ten gevolge tot verhooging van den waterspiegel, die tot een doorbraak en overstroming aanleiding geven kan. Dat dit denkbeeld zoo ongegrond niet is, heeft, geloof ik, de Minister zelf toegegeven in het antwoord op het verslag der Tweede Kamer. In dat verslag was beweerd, dat die verlegging van den dijk bij Tuil den Noorderdijk bij Haften in meer gevaar zou brengen, en de Minister heeft daarop geantwoord:

„De Noorderdijk bij Haften wordt beschermd door den op den uiterwaard aan te leggen spoorwegdam, en zal dus geene

bijzondere voorzieningen vereischen om tegen den aandrang van ijs en water beveiligd te worden.”

Nu ben ik het met den Minister eens, dat die aan te leggen dam zal zijn eene soort van krib, en dat er dus speciaal voor dien dijk bij Haften geen gevaar zal wezen; maar het blijkt toch uit het gegeven antwoord, dat de Minister ook overtuigd is, dat er aandrang van ijs en water zal komen, en dat die aandrang moet afgewerd worden door den dam op den uiterwaard.

De inspecteurs zeggen verder:

„Wij kunnen echter geene verhooging van den waterstand, en dus ook deze uitwerking ten gevolge van den aanleg van de brug aannemen: het is dus niet de vrees om de Maas met te veel water te bezwaren, die ons tegen de verhooging gestemd doet zijn, maar wel de overtuiging van het nuttelooze, om de polderdistricten te gemoet te komen in de kosten van dijksverhooging, omdat deze het als noodig doen voorkomen, zonder dat dit beweren op goede gronden steunt en door de ondervinding wordt gestaafd.

„Wij durven gerustelijk, ten gevolge van de meer en meer verkregen ondervinding en overtuiging, de verantwoordelijkheid op ons nemen van de gevaren, die ten deze door den bruggebouw zouden kunnen ontstaan.”

Ik heb grooten eerbied voor de kennis van die inspecteurs van den Waterstaat, en geloof ook dat zij in vele opzichten rijk zijn in ondervinding, maar ten deze kan ik niet nagaan, waar zij die ondervinding zouden hebben opgedaan voor zoover het ons land betreft. Men moge opmerkingen hebben gemaakt ten aanzien van bruggen over den Boven-Rhijn en de werking daarvan; doch in ons land zijn geene opmerkingen van dien aard te maken geweest, of, zoo zij nog te maken waren, was de slotsom deze, dat de brug over den IJssel een nadeeligen invloed heeft uitgeoefend op ijs en water.

Hier te lande is de toevoer van ijs en water zooveel grooter dan op den Boven-Rhijn, dat ik niet geloof dat voorbeelden, van daar ontleend, hier kunnen gelden. Ik bewonder dus den moed der heeren inspecteurs van den Waterstaat, die in dezen zoo stellig spreken en eene zoodanige verantwoordelijkheid durven op zich nemen.

In § 2 van het verslag der Tweede Kamer wordt gezegd: „In art. 60 der wet van 28 Augustus 1851 (*Staatsblad* n^o. 125) is wel bepaald dat dijks- en soortgelijke lasten en alle belastingen hoegenaamd, waarmede het onteigende goed is bezwaard of die daarvan worden betaald, op de onteigende partij overgaan, maar in het onderhavige geval worden de te onteigenen perceelen, na verlegging van de dijken, van binnendijsche gronden buitendijsche, zoodat zij niet meer voor polderlasten kunnen worden aangeslagen, en alzoo die last zwaarder wordt voor de binnendijsche blijvende gronden.”

Daarop heeft de Regering geantwoord: „De verlegging der dijken zal waarschijnlijk eene andere verdeling der lasten voor de binnendijsche gronden ten gevolge hebben. De dijk echter zal door de verlegging korter worden en voor het vervolg minder dan thans aan onderhuid kosten: het is dan ook niet denkelijk dat door de verlegging de binnendijsche landen eene verzwaring van lasten zullen ondergaan.”

Ik geloof dat dit antwoord niet slaat op de gemaakte aanmerking. Voor de dijken betalen niet bepaald de in den polder gelegen landen; daar kunnen ook landen bij betrokken zijn, in geheel andere polders gelegen. Hier was quaestie van de lasten voor de polders der derde klasse, de dorpspolders; en nu is het toch duidelijk, dat, als men bijv. van een polder van 100 bunders uitgestrektheid er 25 afneemt, de last zal gedragen worden door 75 bunders in plaats van door 100, en dat dit dus een last is welken men legt op die landen waartoe men, naar ik meen, niet bevoegd is als men geene schadevergoeding geeft.

Ik zou welligt nog meer aanmerkingen kunnen maken, maar ik zal er mij van onthouden, en eindigen met een wensch, namelijk dat de ondervinding moge leeren, dat de bij mij bestaande bezwaren en de ontstane vrees ongegrond waren en dat het hun, die in dezen geadviseerd hebben (want de Minister van Binnenlandsche Zaken moet natuurlijk op die adviezen afgaan), niet naderhand zal berouwen dat zij een advies hebben uitgebragt, gelijk in het aangehaalde en meerdere andere stukken staat uitgedrukt.

De heer **van Nispen van Pannerden**: Toen in de maand Januarij jl. de vraag besproken werd, of de verhooging van de dijken, daar waar spoorwegbruggen over onze rivieren moesten gelegd worden, wenschelijk was, heeft de Minister van Binnenlandsche Zaken, het eerst sprekende over de dijken van de Lek en meer in algemeenen zin, gezegd: „Zal nu de Minister, ondanks het stellig oordeel van de deskundigen, dat verhooging van de dijken onnoodig, ja geldverkwisting is, niettemin welwillend genoeg zijn toe te geven in de bezorgdheid van de dijksbesturen en

LXXVI. *Onteigening van perceelen ten behoeve van de verruiming van de rivier de Waal bij Zalt-Bommel. (Beraadslaging.)*

van de ingelanden? Ik zal op denzelfden weg als tot nu toe voortgaan. Ik zal niet meer toestaan dan noodig is. Ik zal den hoogen eisch binnen de nauwste perken brengen. Ik blijf genegen tot dusverre, even als vroeger, aan die bezorgdheid te gemoet te komen. Het moreel is ook iets waard, al kan men op de beste gronden en volgens de meest zekere autoriteiten aannemen, dat geen reden voor vrees bestaat, — de vrees bestaat nu eenmaal. Bij de nieuwigheid der werken, bij de groote voldoening, die men zal smaken wanneer ze zijn uitgevoerd, bijv. de brug te Bommel, een der grootste spoorwegbruggen, met de wijdste opening, op het vasteland, bij het genot van de vruchten dier werken voor het verkeer, wensch ik niet dat zich vrees pare, al is die ongegrond. Ik zal het mijn pligt achten tegen bekommering te waken zooveel ik kan, en wanneer ik al meenen mogt dat de gewenschte uitgave streng genomen niet noodig is, ik zal ze noodig rekenen om die vrees weg te nemen. Ik zal gaarne zien, dat het verlangen, waarmede men de voltooiing dier werken verbeidt, ongemengd blijve."

Speciaal met betrekking tot de verhooging bij Bommel zeide de Minister vervolgens: "Genegen intusschen aan de bezorgdheid, eer dan aan eene stoute, hoewel door de ondervinding gestaafde stelling toe te geven, zal ik niet dan na nieuw onderzoek beslissen."

Ik zie met leedwezen uit de stukken, die tot dit wets-ontwerp betrekking hebben, dat de Minister nu genegen is om aan die stoute stelling toe te geven en geen geld voor verhooging van de dijken wil besteden.

Ik bekken het, de Minister heeft over die gewichtige vraag het gevoelen van den inspecteur van den Waterstaat ingewonnen. Ik zeg hem dank dat hij het rapport van die ambtenaren heeft overgelegd; maar ook na lezing van dit rapport ben ik niet overtuigd dat het gevoelen, door den Minister omhelsd, op goede gronden steunt. Ik voor mij heb steeds gedacht en blijf volharden bij het gevoelen, dat daar, waar pilaren in eene rivier worden gebouwd, altijd daardoor aanleiding zal worden gegeven, vooreerst tot eenige vermindering van ruimte, en ten tweede tot belemmering, en daardoor alzoo vermeerderd gevaar voor ijsvertopping kan ontstaan.

Nu beroepen de inspecteurs zich op de verkregen ondervinding; doch het is te regt gezegd door den heer van Aylva van Pallandt, dat in dit land de ondervinding van spoorwegbruggen zich bepaalt tot die te Westervoort. En nu blijkt uit het officieel rapport van Gedeputeerde Staten, dat de ervaring, bij die brug opgedaan, niet pleit voor het stelsel van de inspecteurs, want dat in de ure des gevaars, bij den laatsten of voorlaatsten gewichtigen ijsgang, het water boven die brug 90 of meer duim hooger stond dan beneden die brug.

Waarschijnlijk echter zullen die staatsambtenaren ook doelen op de ervaring in andere landen verkregen. Maar is het wel juist om die ervaring voor ons laag gelegen land in te roepen? Hebben de rivieren elders niet veel meer verval en daardoor veel sterkere stroomkracht? Zou dus hetgeen men in andere landen, ook zonder nadeel te duchten, meent te kunnen toegeven, ook zeker in ons land kunnen en moeten toegegeven worden? Ik geloof het niet.

Maar zal ik daarom nu aan dit wetsvoorstel mijne stem onthouden? Geenszins, Mijne Heeren. Ik wensch de rivier ook te verruimen. Ik zal dus de wet goedstemmen. Maar ik heb dit korte woord in het midden moeten brengen, opdat, indien het eenmaal mogt blijken dat zij die van de spoorwegbruggen gevaren duchten juist hadden gezien, ik verantwoord moge zijn, door daarop nu de aandacht te hebben gevestigd.

Nu nog een punt hetwelk reeds door den geachten afgevaardigde die voor mij het woord voorde behandeld is, doch hetwelk ik meen in eenigzins anderen zin te mogen bespreken. Het punt is aangevoerd in § 3 van het verslag dezer Kamer, waar men leest: "Nog werd ten slotte door een lid gewezen op de bezwaren welke zullen kunnen ontstaan, wanneer de verlegging der dijken eene andere verdeling der lasten voor de binnendijksche gronden ten gevolge zal hebben; en hij was van oordeel dat het gevoelen der Regering, dat de overgebleven binnendijksche gronden door de verlegging der dijken geen verzwaren van last zouden ondergaan, op weinig voldoende gronden rust."

Onder de stukken die betrekking hebben tot dit wets-ontwerp en ter griffie dezer Kamer zijn nedergelegd, vind ik een bezwaarschrift van den dijkstoel van den Bommelerwaard. Daarin is opgegeven, dat de gronden, in dat district gelegen, groot zijn 8801 bunders; dat die gronden belast zijn met eene schuld voor het verzwaren der dijken van f 227 000; en dat zij daarenboven nog zijn belast met een kapitaal, hetgeen het gevolg is geweest van de oprigting van een stoomgemaal, hetwelk voor iederen bunder op eene som van f 41 moet worden gerekend. Wanneer men nu van dien Bommelerwaard 50, 60, 70 of 100 bunders afneemt en die buitendijks

brengt, dan is het toch zeker waar, dat, als er geene schadevergoeding door het Rijk wordt gegeven, de overige gronden bezwaard zullen blijven met den schuldenlast van f 227 000 en den last van f 41 per bunder, dien zij nu niet alleen voor zich zelve zullen moeten dragen, maar ook voor die gronden die nu buitendijks komen te liggen en dus geen nut meer van de dijken en van het stoomgemaal zullen hebben. Nu verlang ik niet, dat de Minister dadelijk eene beslissing neme, maar ik wensch er zijne aandacht op te vestigen, want het zou eene groote onbillijkheid zijn, den Bommelerwaard den last te doen dragen van gronden, die nu buitendijks zullen komen te liggen.

De heer **Thorbecke**, Minister van Binnenlandsche Zaken. *[Deze rede zal nader worden medegedeeld.]* I.

De heer **van Aylva van Pallandt**: Ik heb mij onduidelijk uitgedrukt, of de Minister heeft mij verkeerd begrepen. Het onderhoud van de dijken is eene geheel afzonderlijke quaestie; voor dat onderhoud zijn perceelen bezwaard. Maar er zijn buitendien lasten die op de dorpspolders rusten, ten behoeve van die polders zelve van het district, en de uitgaven blijven dezelfde, niettegenstaande nu bijv. over 75 bunders zal moeten worden omgeslagen wat vroeger over 100 bunders geschiedde; en dus worden die 75 zwaarder belast dan tot dusverre het geval was. Doch dit heeft met het onderhoud der dijken niets gemeen; dat heeft plaats door de landen die er mede bezwaard zijn. Het kon zijn, dat landen, die geheel buiten den polder van Tuil zijn gelegen, met dat onderhoud belast waren. Maar wanneer de dijk verlegd wordt en landen worden weggenomen, zullen de landen, die overblijven, zwaarder door de polderlasten gedrukt worden.

Ik moet nog eens terugkomen op een punt, dat ik straks slechts gedeeltelijk heb aangeroerd. Ik heb omtrent de inspecteurs van den Waterstaat voorgelezen, dat zij het verzwaren van de dijken ontraden om de groote kosten. Indien ik mij wel herinner, is dat argument vroeger nooit bijgebracht. Men zeide toen, dat het niet kon, omdat de Maas er door benadeeld zou worden. Het is dus nu eene geldquaestie geworden, want er wordt in het rapport der inspecteurs gezegd: "Wij zien er uit dien hoofde geen bezwaar in om dijksverhoogingen langs de Waal in de nabijheid van den overlaat toe te staan, wanneer de betrokken polderbesturen daarvan alleen de kosten willen dragen."

Ik herhaal, vroeger heb ik dat argument nooit hooren bijbrengen, maar alleen het bezwaar hooren maken dat de Maas benadeeld zou worden. Nu wordt het echter toegestemd, mits geene kosten van het Rijk gevorderd worden. Dat is dus eene geheele verandering van positie.

De heer **van Nispen van Pannerden**: Ik zeg den Minister dank, dat hij het door mij aangevoerde bezwaar van den Bommelerwaard boven den Meidijk in nadere overweging wil nemen. Ik houd mij verzekerd, dat als hij slechts eenige oogenblikken aandacht wil schenken aan het bezwaar zoo als ik de eer heb gehad het voor te dragen en zoo als het in het adres is uiteengezet, hij overtuigd zal zijn, dat het niet mogelijk is de andere landen van den Bommelerwaard te belasten met hetgeen die landen, die nu buitendijks komen te liggen, zouden moeten bijdragen.

Nu nog een woord over den last in het algemeen. Het is van den Minister niet te vergen, dat hij met de inrigtingen van onze polders nauwkeurig bekend zij, maar het zij mij dan vergund er nog een woord over te zeggen. Onze polders hebben een districtlast, een dorpspolderlast en een dijklast. Die dijklast rust meestentijds op bijzondere eigendommen en daar, waar hij er niet op rust, op den dorpspolder.

Nu is het toch zeer mogelijk dat, als men ook mogt beweren dat die algemeene lasten van het district niet belangrijk verzwwaard zullen worden wanneer er geen schulden zijn, de lasten van een dorpspolder door een maatregel, als hier aan de beide zijden der rivier plaats heeft, op de onbillijkste wijze kunnen worden verzwwaard. Ik vestig hierop de aandacht, opdat de lasten van de dorpspolders worden nagegaan alvorens de zaak beslist worde, en de Minister daardoor de gelegenheid verkrijge om zich zelf te overtuigen, of niet de billijkheid medebrengt schadevergoeding te geven.

De heer **Thorbecke**, Minister van Binnenlandsche Zaken. *[Deze rede zal nader worden medegedeeld.]* II.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wets-ontwerp tot onteigening van perceelen ten behoeve van de

LXXXV. *Onteigening van perceelen ten behoeve van den spoorweg van Heereveen naar Leeuwarden.* (Beraadslaging.)

verruiming van de rivier de Waal bij Zaltbommel, in stemming gebragt, wordt met 26 tegen 2 stemmen aangenomen.

Tegen hebben gestemd de heeren Taets van Amerongen en van Aylva van Pallandt.

III. Het WETS-ONTWERP TOT ONTEIGENING VAN PERCEELLEN TEN BEHOEVE VAN DEN SPOORWEG VAN HEERENVEEN NAAR LEEUWARDEN.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **van Andringa de Kempener**. [*Deze rede zal nader worden medegedeeld.*]

De heer **van Rhemen van Rhemenshuizen**: Ik zal de aandacht der Vergadering niet zoo lang bezig houden als de geachte vorige spreker. Ik wensch slechts bij gelegenheid der behandeling van dit wets-ontwerp met een enkel woord eene inlichting van den Minister te vragen en een verzoek tot hem te rigten.

De Minister zal zich herinneren, dat ik, bij de discussien over de begroting voor de Staatsspoorwegen, heb gewezen op de kostbaarheid en de geringe ruimte van de stationsgebouwen op de lijn van Arnhem naar Zutphen. De Minister heeft destijds gemeend dat bezwaar te moeten ontkennen; later heb ik echter met genoegen en belangstelling vernomen, dat hij eene locale inspectie heeft gehouden en zich dus met eigen oogen heeft kunnen overtuigen van de juistheid der door mij geopperde bezwaren. Het gevolg daarvan is dan ook geweest, dat reeds thans en wel met 1^o. Junij aanstaande de publieke aanbesteding der vergroting van die gebouwen, die eerst voor drie maanden in gebruik zijn gesteld, zal plaats hebben. Ik geloof dat dit het beste bewijs is voor de gegrondheid van de bedenkingen, vroeger door mij gemaakt.

Nu heb ik evenwel gehoord — indien ik mij vergis zal de Minister mij wel te regt wijzen, — dat die gebouwen, aan de tusschenstations aan de beide zijden verbreed maar niet geheel zullen worden opgetrokken; alleen beneden zullen ze worden vergroot. De Minister zal zich toch ook wel overtuigd hebben, dat de bovengedeelten, die tot woning van den stationschef en zijn gezin strekken, ook veel te klein zijn, en dat een betrekkelijk klein gezin daar geen geschikte huisvesting in vinden kan. Ik geloof dat ook thans, even als de vorige maal, de zuinigheid de wijsheid bedriegen zal, en na korten tijd die woningen met dubbele kosten zullen moeten worden opgetrokken. Dit zal dan weer leiden tot uitgaven die vermeden konden worden. Misschien ben ik verkeerd onderrigt, en de Minister zal mij verplichten mij hieromtrent te willen inlichten.

Gelijk destijds uit het antwoord van den Minister bleek, was er een zeker type voor de verschillende klassen van gebouwen bij al de Staatsspoorwegen aangenomen. En nu strekt mijn verzoek dat de Minister toch van dat ongelukkige type ook bij deze lijn en bij alle andere lijnen afscheid neme. De Minister zal nu wel overtuigd zijn, dat dit type althans wat de ruimte betreft onvoldoende en ongelukkig gekozen is.

De heer **van Eysinga**: Vooral hetgeen de eerste spreker, die over dit ontwerp het woord voerde, in het midden heeft gebragt, geeft mij aanleiding om er ook een enkel woord van te zeggen.

Ik acht het met hem een gelukkig verschijnsel, dat de rij van onteigeningswetten ten behoeve van de Staatsspoorwegen hoe langer zoo kleiner wordt, zoodat wij nu genaderd zijn tot eene der laatste van dezelve. Zooveel is zeker, dat wanneer uitvoering zal gegeven zijn aan deze onteigeningswet en de werken voor deze lijn tot stand zullen zijn gebragt, wij dan eene aaneengeschakelde aansluiting van het noorden naar het zuiden van ons land zullen hebben. Een der bezwaren, die de eerste geachte spreker in 't midden bragt, was, dat de weg, zoo als die thans wordt aangelegd, niet met de noodige spaarzaamheid wordt tot stand gebragt. Ik geloof echter, dat men daarop reeds vooraf had moeten rekenen toen men afstand deed van het denkbeeld van concessie en dat groote werk voor rekening van den Staat nam. Ik zal er dus ook niet meer van zeggen.

Zoo als ik reeds zeide: wanneer de bij deze wet voorgeschreven aanleg tot stand zal gebragt zijn, zal de aansluiting tusschen Noord en Zuid zijn geregeld; maar dan zal het ook des te meer noodig zijn die punten te verbeteren waar de aan- en afvoer van reizigers en producten vooral plaats heeft. Wanneer ik dit zeg heb ik het oog op een aangeboden ontwerp van wet, dat ten gevolge zal hebben een belangrijk subsidie voor eene haven, die ik als eene weldaad voor het Rijk zal beschouwen; maar dit doet mij dan ook met te meer aandrang en te meer vrijmoedigheid den blik tot

andere punten des lands uitstrekken, en daarom neem ik deze gelegenheid te baat om ook op eene haven in Friesland te wijzen, die door de aansluiting waarop ik zoo even wees dubbele waarde zal erlangen. Ik hoop, dat de aandacht der Regering daarop gevestigd blijve, met dat gevolg, dat ook voor die haven zoo veel worde gedaan als het groote belang der zaak vordert en de toestand van 's Rijks finantien toelaat.

Ik wil te dezer gelegenheid ook niet verzwijgen, dat men beweert, (want ik moet bekennen er persoonlijk niet mede bekend te zijn) dat de gebouwen op de spoorweglijnen in het zuiden des lands met zekere weelde worden opgetrokken, terwijl ik daartegenover bij ervaring weet dat de gebouwen op de noordelijke lijnen inderdaad de noodige ruimte missen, hetgeen bij het gebruik aanleiding tot velerlei bezwaren geeft. Ik geloof ook op dat punt de aandacht van de Regering te mogen vestigen, met bijvoeging van den wensch, dat in die gebreken worde voorzien.

De heer **Thorbecke**, Minister van Binnenlandsche Zaken: [*Deze rede zal nader worden medegedeeld.*] III.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wets-ontwerp tot onteigening van perceelen ten behoeve van den spoorweg van Heereveen naar Leeuwarden, aan de stemming onderworpen, wordt met algemeene stemmen (26) aangenomen.

Bij deze stemming waren de heeren van Vollenhoven en Hein afwezig.

IV. De wets-ontwerpen tot het verleenen der hoedanigheid van Nederlander aan:

J. W. vom Rath,	wonende te Amsterdam (Noordholland);
C. B. H. von Rosenberg,	„ in Nederlandsch Indie;
Mr. F. J. Tyndall de Veer,	„ te Ginneken (Noordbrabant);
C. J. J. de Lew,	„ „ Arnhem (Gelderland);
W. A. Boland,	„ „ Dinxperlo;
H. J. M. Minke,	„ „ Avereest (Overijssel);
P. X. Schroeder,	„ „ Heerlen (Limburg);
H. G. Nootbaar,	„ „ Samarang (Nederl. Indie);
J. B. van Hoetegem,	„ „ Kapelle (Zeeland);
J. W. A. Roëssner,	„ „ Soerabaja (Nederl. Indie);

Deze wets-ontwerpen worden achtereenvolgens zonder beraadslaging met algemeene (26) stemmen aangenomen.

Bij deze stemmingen waren de heeren van Vollenhoven en Hein afwezig.

V. Het WETS-ONTWERP TOT ONTEIGENING VAN PERCEELLEN TEN BEHOEVE VAN DEN SPOORWEG VAN EINDHOVEN NAAR DE BELGISCHE GRENZEN IN DE RIGTING VAN HASSELT.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Fransen van de Putte**: Ik heb het woord niet gevraagd om dit ontwerp te bestrijden. Integendeel. Ik juich elke onderneming toe leidende tot verbetering van het internationaal verkeer vooral met het oog op Neêrlands handelsbelang. Maar ik wensch een woord te spreken over en de aandacht van den heer Minister weinige oogenblikken te bepalen bij de *verandering* in den *considerans* gebragt, waarbij ik de juistheid van het in de plaats gestelde woord meen te mogen betwijfelen.

Aangenomen dat het daáruit geligte woord NOODIG het gevolg zou kunnen hebben zoo als dat in het Eindverslag der Tweede Kamer gelezen wordt:

„ De formule in den *considerans*, dat de aanleg van een spoorweg van Eindhoven naar de Belgische grenzen in het publiek belang *noodig* is, kwam aan sommigen te absoluut voor. Uit dat gezegd ware af te leiden, dat indien eens de te Luik gevestigde maatschappij met opzigt tot het leggen van den weg in gebreke bleef deze van Staatswege zou moeten worden volvoerd. Liever zou men daarom de formule gevolgd, in een geheel gelijksoortig geval

namelijk in de onteigeningswet voor den spoorweg van Almelo naar de grenzen in de rigting van Salzbergen gebruikt. In den aanhef dier wet, den 22sten April 1864 vastgesteld en onder n°. 26 in het *Staatsblad* opgenomen, wordt de aanleg van den weg in het publiek belang *wenschelijk* verklaard."

Zoo ben ik bescheidenlijk van meening, dat het daarvoor in de plaats gestelde woord *wenschelijk* niet wel te rijmen is met de Grondwet en de daaraan ontleende wet tot onteigening.

In art. 147 der Grondwet 1ste en 2de alin. leest men vooreerst: »Niemand kan van zijn eigendom worden ontzet, dan ten algemeenen nutte, en tegen voorafgaande schadeloosstelling." En ten tweede: »De wet verklaart vooraf dat het algemeen nut de onteigening vordert." En in den tekst van het eenig artikel van het ontwerp, staat dan ook: »dat het algemeen nut" enz. Maar deze zinsnede, dunkt mij, sluit niet op het *wenschelijke* nu in den considerans opgenomen. De overweging of considerans van eene wet wordt toch geacht den grondslag te vermelden waarop de wet rust, en nu kan ik in het gevoelen niet deelen dat de wetgever de onteigening kan uitspreken op grond van *wenschelijkheid*, wel op dien van *nut* in het publiek belang. Tusschen deze beide toestanden toch is er een aanmerkelijk verschil.

Bij de beraadslaging over de ontwerpen van wet op de spoorwegen zeide deze Minister ten aanzien van het *wenschelijke*: »dat dan wel iederen burgemeester een spoorweg voor zijn huis zou wenschen." Ik voeg er alleen de vraag bij, wat tal en soort van onteigeningen den wetgever zouden kunnen voorgelegd worden, wanneer de *wenschelijkheid* als *basis* aangenomen wordt of blijft? Ik behoef daarover wel niet uit te weiden om er het onhoudbare van aan te toonen.

Bij de beraadslaging over dit ontwerp van wet: *Bijblad* bladz. 790, zeide de Minister dan ook alleen: »Ik geloof inderdaad dat het beter is, in plaats van »noodig," »wenschelijk" te lezen. Ik stel dat voor. Waarschijnlijk heeft men overgeschreven uit de wetten tot onteigening ten behoeve van de Staatsspoorwegen; bij concessien heeft men in den regel het woord »wenschelijk" gebruikt."

Ik voor mij neem aan dat Zijne Excellentie daarbij meer afkeurend heeft gedacht over het woord *noodig* dan over de portée van het in de plaats gestelde woord »wenschelijk". Men heeft aanleiding voor die verandering gevonden uit hoofde dat het woord »wenschelijk" opgenomen is in de onteigeningswet Almelo-Salzbergen.

Maar al heeft dit eens of meermalen plaats gehad, daaraan is men niet gebonden. Wanneer de Minister de juistheid mijner meening mogt kunnen beaamen, zou in het vervolg in den considerans van wets-ontwerpen tot onteigening, zij het dan ook, des beter geacht, alleen voor onteigeningen ten gevolge van verleende concessien, de formule bij voorbeeld kunnen luiden: »dat de aanleg in het publiek belang *nut* is."

Ik heb gemeend juist in het *publiek belang* op deze woordverandering de aandacht van den heer Minister te mogen inroepen, voor het *vervolg* nuttig ook bij de behandeling van het ontwerp op de concessien, dewijl ze mij toeschijnt ook meer bepaald in harmonie te zullen zijn met de Grondwet en die tot onteigening.

De heer **Thorbecke**, Minister van Binnenlandsche Zaken. [*Deze rede zal nader worden mededeeld.*] IV.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wets-ontwerp tot onteigening van perceelen ten behoeve van een spoorweg van Eindhoven naar de Belgische grenzen in de rigting van Hasselt, in stemming gebracht, wordt met algemeene (25) stemmen aangenomen.

Bij deze stemming waren afwezig de heeren van Vollenhoven, Hein en van Nispen van Pannerden.

VI. Het WETS-ONTWERP TOT ONTEIGENING VAN PERCEELLEN TEN BEHOEVE DER VERBETERING VAN DEN NEDER-RHIJN BOVEN WIJK BIJ DUURSTEDEN.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Taets van Amerongen**: Mijnheer de Voorzitter, blijkens het verslag der Commissie van Rapporteurs gaven in de afdelingen eenige leden te kennen »dat het wellicht meer wenschelijk en raadzaam ware geweest, indien de verbetering van den Neder-Rhijn boven Wijk bij Duurstede ware uitgesteld tot dat men de uitwerking en den invloed zal hebben leeren kennen van

den bruggebouw over de Lek bij Kuilenburg." Om er meer van te zeggen is mij ondoenlijk. Ik blijf bij mijn gevoelen dat ik meermalen te kennen gaf, dat ik liever had gezien dat de verbetering van het riviervak ware uitgesteld tot dat men de uitwerking van de brug te Kuilenburg had gezien. Ik zal mij dus met dit wets-ontwerp niet kunnen vereenigen.

De heer **Thorbecke**, Minister van Binnenlandsche Zaken. [*Deze rede zal nader worden mededeeld.*] V.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wets-ontwerp tot onteigening van perceelen ten behoeve der verbetering van den Neder-Rhijn boven Wijk bij Duurstede wordt in stemming gebracht en met 23 tegen 1 stem aangenomen.

Tegen stemde de heer Taets van Amerongen.

Bij deze stemming was ook nog de heer van Swinderen afwezig.

De **Voorzitter**: De Commissie van Rapporteurs over de wets-ontwerpen tot regeling van het gebruik van het koloniaal batig slot van 1862 en tot vaststelling van de Reglementen op het beleid der regering in de kolonien Suriname en Curaçao, zijn gereed met hare verslagen. Ik stel voor deze verslagen te doen drukken en ronddeelen en de openbare beraadslagingen over die wets-ontwerpen te bepalen op Dingsdag des middags ten half twee ure.

De heer **van Nispen van Pannerden**: Ik wensch aan de Vergadering in overweging te geven om de behandeling van deze wets-ontwerpen te bepalen op aanstaanden Maandag.

Dit voorstel wordt ondersteund.

De **Voorzitter**: Ik geloof niet, dat eene vervroegde openbare behandeling van deze wets-ontwerpen ons iets zal baten voor eene spoediger afloop der verdere werkzaamheden, met het oog vooral op het suikertractaat.

De heer **van Meeuwen**: Als die vervroegde behandeling niets afdoet aan den spoediger afloop der werkzaamheden, ware het dan niet beter aan de Kamer eenig reces te gunnen, bijvoorbeeld tot Woensdag na Pinksteren, vooral met het oog op de werkzaamheden die nog bij de andere Kamer aanhangig zijn.

De **Voorzitter**. Ik geloof dat er voor de eerste dagen voor de Kamer genoeg werkzaamheden zullen zijn. Ik heb het voornemen tegen morgen ten drie ure eene vergadering te beleggen, wanneer ik een voorstel zal doen tot verdere regeling der werkzaamheden.

De heer **Cremers**: Door u is aangekondigd het voornemen, Mijnheer de Voorzitter, eene vergadering te beleggen tegen morgen over den verderen loop der werkzaamheden. Mag ik vragen, of uw voorstel, om de behandeling van het koloniaal batig slot en de West-Indische regerings-reglementen te doen plaats hebben op Dingsdag, in verband staat met het voorstel dat morgen omtrent de verdere regeling der werkzaamheden zal worden gedaan. Dit zou van invloed zijn op mijne stem.

De **Voorzitter**: Neen dit is niet het geval.

De heer **van Nispen van Pannerden**: Ik heb het gewaagd het voorstel te doen om de behandeling der door den Voorzitter genoemde wets-ontwerpen te bepalen op Maandag. Ik heb dit gedaan nadat de Minister van Binnenlandsche Zaken de beleefdheid had mij te zeggen, dat het antwoord op de geneeskundige wetten morgen zal inkomen. Ik meen dus dat het in het belang van den regelmatig loop onzer werkzaamheden nuttig is, dat de discussien over het koloniaal batig slot en over de West-Indische regerings-reglementen reeds Maandag aanvangen.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het voorstel van den Voorzitter, strekkende om de beraadslaging over de wets-ontwerpen tot regeling van het gebruik van koloniaal batig slot over 1862 en tot vaststelling der reglementen op het beleid der regering in de kolonien Suriname en Curaçao,

te doen bepalen op aanstaanden Dingsdag, ten 1½ ure, in stemming gebragt, wordt met 16 tegen 10 stemmen verworpen.

Tegen hebben gestemd de heeren: van Sasse van Ysselt, Geertsema, Cremers, Michiels van Kessenich, Cost Jordens, van Rhemen van Rhemenshuizen, van Nispen van Pannerden, van Swinderen, Taets van Amerongen, Hengst, van Eysinga, Tonckens, Fransen van de Putte, Messchert van Vollenhoven, van Heeckeren van Wassenaer en Beerenbroek.

Voor hebben gestemd de heeren: van Andringa de Kempenaer, Blankenheym, van Meeuwen, 't Hooft van Benthuisen, van Weel, van Aylva van Pallandt, Viruly, van der Lek de Clercq, Smit en de Voorzitter.

Bij deze stemming waren afwezig de heeren: van Vollenhoven en Hein.

Ten gevolge van deze stemming is alsnu, naar luid van het voorstel van den heer van Nispen van Pannerden, bepaald, dat de beraadslaging over de genoemde wets-ontwerpen zal plaats hebben op Maandag, den 29sten Mei, ten één ure.

Daarna wordt de Vergadering gescheiden.

VERSLAGEN, UITGEBRAGT IN DE ZITTING VAN 26 MEI.

VERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS over het ontwerp van wet tot nadere regeling van het gebruik van het Koloniaal batig slot over 1862.

1. Ofschoon bij de overweging van dit wets-ontwerp verschillende punten betreffende het beleid der Regering over onze bezittingen in Oost-Indie in de afdeelingen zijn ter sprake gekomen, was men vrij algemeen van oordeel, dat het thans niet wenschelijk zou zijn het debat over de koloniale politiek te heropenen. Intusschen moest die terughouding, evenmin als de stemming over dit wets-ontwerp, voor den daarbij betrokken Minister of voor de overige leden van het Kabinet aanleiding geven, om daaruit eenige gevolgtrekking op te maken omtrent adhaesie aan of afkeuring van de wijze, waarop thans onze overzeesche bezittingen worden bestuurd.

2. Niettemin meenden zeer vele leden bij deze gelegenheid den Minister te mogen herinneren eene door hem in eene vorige vergadering afgelegde verklaring, waarbij de indiening der zoogenaamde cultuurwetten tegen de eerstvolgende, dat is de tegenwoordige, bijeenkomst der Eerste Kamer werd toegezegd.

3. Afgescheiden van elk politiek of koloniaal vraagstuk, maar eenvoudig met het oog op de belangen van 's Rijks schatkist, mogten onderscheidene leden hun minder gunstig oordeel over de nieuw ingevoerde wijze van koffijveilen niet terughouden. Met leedwezen hadden zij opgemerkt, dat de Minister bij de nieuwe wijze scheen te willen volharden; want die leden achtten de nieuw ingevoerde koffijveilingen niet voordeelig voor den verkooper. Men wees er op, hoe de koffijprijs 46 c. bedroeg bij de invoering der nieuwe wijze van veilen, en hoe die prijs na die invoering teruggelopen was tot 40½ tot 41½. Zoodra was echter in het najaar van 1864 niet aangekondigd, dat er vóór de maand Februarij van 1865 geen veiling van koffij meer zou zijn, of onmiddellijk deed de invloed van die langeren termijn zich gevoelen en de koffij liep op tot den prijs van 45 à 46 c., niettegenstaande te gelijker tijd het disconto toen in Engeland op zijn hoogst stond. Zoodra echter zijn de veilingen van het Gouvernement niet weder aangevangen, of de koffij is van lieverlede tot 43 à 44 c. teruggevallen, ondanks de handel, door minder productie op Java, tegen het aanstaande najaar een aanzienlijk tekort in het artikel koffij voorziet. Vroeger dan ook, bij de halfjaarlijksche veilingen, was de koffij niet alleen een consumtie-, maar ook een speculatie-artikel: met zes maanden vóór zich, durfde de speculant de kansen van die tijdruimte wagen; thans waagt men geen kansen over slechts ééne maand verdeeld, en de koffij is geworden een eenvoudig artikel van consumtie.

Die leden herhaalden dan ook, dat zij, voor het belang des verkoopers, in casu 's Rijks schatkist, de nieuwe wijze van koffijveilen niet voordeelig achtten, en dat zij deze voor de geldelijke belangen

van den Staat zoo gewichtige aangelegenheid aan de nadere overweging der Regering aanbevelen.

Nadat deze bedenkingen aan de Regering waren medegedeeld, is van haar ontvangen de navolgende

MEMORIE VAN ANTWOORD.

1. Terwijl het regeringsbeleid over 's Rijks bezittingen in Nederlandsch Indie in de maand Januarij van dit jaar uitvoerig in deze Kamer werd besproken, schijnt heropening van het debat, die vrij algemeen niet wenschelijk is geoordeeld, ook den Minister op dit oogenblik weinig geschikt ter verkrijging van eenig vruchtbaar resultaat. Onthouding van discussie kan inderdaad geen grond zijn tot gevolgtrekking omtrent goed- of afkeuring der wijze waarop thans het regeringsbeleid wordt gevoerd. Evenmin ware uit de stemming te dien aanzien iets af te leiden, daar toch de wets-ontwerpen tot nadere regeling der koloniale batige sloten steeds met eenparigheid van stemmen plegen te worden aangenomen.

2. De ondergeteekende herinnert zich niet omtrent het tijdstip der indiening van de zoogenaamde cultuurwetten bepaalde toezeggingen te hebben gedaan. Dat die tot dusver niet plaats had is daaraan toe te schrijven, dat, na de ontvangst der uitvoerige Indische adviezen, gelegenheid werd gevonden om vele belangrijke punten, met de voorgenomen wettelijke regeling in verband, te bespreken met den vice-president van den Raad van Nederlandsch Indie, een zeer onlangs afgetreden lid van dat hooge Staatscollegie en sommige hoofden van gewestelijk bestuur, met verlof hier te lande aanwezig. Een zoo uitnemend middel tot betere voorbereiding der aanstaande overwegingen mogt gewis niet ongebruikt blijven. De Minister heeft nogtans de gegronde hoop, dat een voorstel tot regeling der gewichtige aangelegenheden nog in den loop dazer zitting de Vertegenwoordiging zal bereiken.

3. De ondergeteekende had na het aangevoerde in de zitting der Tweede Kamer van 6 Maart j.l. niet vermoed dat nog onderscheidene leden een min gunstig oordeel zouden uiten over de nieuwe wijze van koffijveiling. Te minder kon hij dit verwachten met het oog op den gunstigen uitslag der dezer dagen gehouden veiling. De daling der prijzen, waarop door die leden gewezen wordt, is ook op andere markten dan de Nederlandsche waargenomen, zoodat mag worden betwijfeld, of de verkooper de verkregen voordeelen zou genoten hebben, ware het stelsel der halfjaarlijksche veilingen in werking gebleven. Dat speculatie op den duur kan aanzetten tot het bieden van hooge prijzen is niet wel denkbaar, tenzij de koopers winsten vinden in de wisseling der consumtieprijzen. In die winsten moet noodwendig de verkooper deelen, naar mate hij er, door zijne wijze van veilen, in slaagt, zijne waar meer onmiddellijk onder het bereik van den verbruiker te brengen.

De uitkomsten, tot nog toe onder de werking der nieuwe regelen verkregen, geven der Regering geen aanleiding om tot het verlaten stelsel terug te keeren.

's Gravenhage, den 24sten Mei 1865.

De Minister van Kolonien,

I. D. FRANSEN VAN DE PUTTE."

De Commissie van Rapporteurs heeft gemeend dit antwoord, te zamen met de aanmerkingen der afdeelingen, aan de Vergadering te moeten mededeelen.

Aldus vastgesteld door de Commissie van Rapporteurs, den 26sten Mei 1865.

SMIT;
HARTSEN.
TONCKENS.
VIRULY.

27STE ZITTING. — 26 MEI.

LXXXV. *Onteigening van perceelen ten behoeve van den spoorweg van Heereveen naar Leeuwarden.* (Beraadslaging.)

(SUPPLEMENTBLAD.)

REDEVOERING, *uitgesproken door den heer*
van Andringa de Kempnaer *in de zitting*
van den 26sten Mei 1865.

[Zie bladz. 214.]

Dit ontwerp is een van de laatste, waarmede wij ons zullen bezig houden om het groote werk, waartoe de Vertegenwoordiging in 1860 met de Regering besloot, tot een goed einde te brengen.

Ik heb in Januarij van dit jaar, bij de behandeling der begroo-ting voor de Staatsspoorwegen, onbewimpeld mijn gevoelen gezegd over den tragen gang van het werk onzer spoorwegen en over de, mijns inziens, ondoelmatige middelen, gebezigd om dat werk spoedig tot een goed einde te brengen.

Met belangstelling heb ik inzage genomen van de stukken be-trekkelijk deze voordragt, die ter griffie van deze Kamer zijn neder-geleegd, en ik ben tot de overtuiging gekomen, dat de rigting welke nu, met opzigt tot de lijn waarop dit wets-ontwerp betrekking heeft, besloten is, niet overeenkomt met eene *eerlijke* uitvoering van de wet van 1860.

Ik maak er der Regering echter geen verwijt van, wanneer zij de overtuiging heeft dat de nu voorgestelde rigting beter en voor-deeliger is voor het algemeen belang dan de rigting, die bij de discussie over de wet van 1860 was opgegeven. Ik ben echter overtuigd dat het *wijzigen* van die eerstbedoelde rigting zeer ten nadeele strekt van eene belangrijke koopstad van Friesland.

Ik herinner dat bij de behandeling der wet van 1860 door de Regering was toegezegd eene meer westelijke rigting, zoodat de weg van Leeuwarden zooveel mogelijk langs Rauwerd gelegd en digter bij Sneek zou komen.

Ik zal mijne stem aan dit wets-ontwerp geven; maar het is mij niet onverschillig van de Regering te vernemen, of zij niet nader in overweging zou willen nemen, of niet Sneek inderdaad in billijkheid gerechtigd is om met het spoorwegnet verbonden te worden.

De inzage en raadpleging der stukken gaf mij ook de overtuiging, dat bij het werk geene de minste spaarzaamheid wordt in acht genomen. Ik had er reeds vroeger van gehoord; maar de inzage der stukken heeft mij overtuigd, dat er welligt veel bezuinigd kan worden. Deze weg wordt in verscheidene opzichten hoogst kostbaar ontworpen. Ik weet wel, dat men bij dergelijke groote ondernemingen niet kleingeestig moet zien op zaken van gering belang en die niet te vermijden zijn; maar ik geloof, dat de Mi-nister zich zal kunnen overtuigen, dat in dezen wel wat zeer los gehandeld is.

Er is nog een punt, dat wel in ons Verslag is besproken, doch daar, naar mijn oordeel, niet zoo duidelijk is uitgedrukt als het door de leden der sectie, waartoe ik de eer heb te behooren, werd uiteengezet. Het was niet de opmerking, zoo als men in het Verslag leest, „dat in het algemeen bij den aanleg van spoorwegen de bruggen over druk bezochte vaarten welligt met meer gemak voor de scheepvaart zouden kunnen worden *ingerigt*.” De inrigting van de bruggen zelve is hier niet het punt van verschil, maar wel dat die bruggen in den regel veel te laag liggen, heijz zij bestemd zijn om te bewegen of niet. De ondervinding heeft het reeds geleerd, dat in den weg van Leeuwarden naar Harlingen, die zulke goede uitkomsten oplevert, tien maal daags eene vaart afgesloten wordt, dat het kanaal is tusschen Sneek en Leeuwarden, en dat die brug zoo laag is gelegen, dat er zelfs des winters geene gewone vracht-

slede onder door kan gaan. Ik geloof, dat het van het hoogste be-lang is, de bruggen over druk bezochte vaarten, ook al kunnen zij afdraaijen, zoo hoog te leggen, dat niet te groote vaartuigen er met gestreken mast onder door kunnen varen. De communicatie zal er door bevorderd en noodeloos openen van de bruggen ver-meden worden.

Mijne aandacht is gevallen, bij het doorzien van de daartoe be-trekkelijke stukken, op de opgaven wegens den verkoop van do-meinen en domaniale tienden in 1864. Ik lees daar in § 2: „In de derde plaats heeft de verkoop van 43 roeden 21 ellen gronds, die voor de Staatsspoorwegen te veel onteigend waren, f 622 opge-bragt.” Ik vind het bedenkelijk wanneer men eerst te veel onteigent en dan, wanneer later blijkt dat het niet noodig was, het over-tollige verkoopt, en de gewezen eigenaar toe moet zien, dat een ander er bezitter van wordt. Ik acht dit niet overeenkomstig met de wet en de billijkheid.

Wanneer de Staat eenmaal eigenaar is geworden van gronden, onteigend *ten behoeve van spoorwegen*, dan mogen die gronden tot geen ander doel worden gebruikt. Het zou ondertusschen van invloed kunnen zijn als hieromtrent zekerheid bestond, want ik heb bespeurd — om weder terug te komen op de wet die ons thans bezig houdt — dat het terrein voor het station te Heereveen minstens 15 bunders groot is. Houdt men nu in het oog dat Hee-renveen geene dadelijke koopstad, ofschoon wel eene plaats van veel beweging is, dan acht ik dat terrein voor de noodige gebouwen buitensporig groot. Nu kon toch gebeuren dat men later aldus redeneerde: wij hebben gezien dat we aan de helft der gronden genoeg hebben; nu valt hier en daar een goed deel vrij en dat zullen wij onder's hands verkoopen. Ik kan niet denken dat daar-omtrent door den Minister van Binnenlandsche Zaken misbruik zal worden gemaakt; mijne bedenking is dan ook niet tegen hem gerigt, maar ik geloof dat zij den Minister tot de overtuiging zal leiden dat hier een weinig te hard wordt te werk gegaan, en regels moeten gesteld worden die de eigenaren des verkiezende weder in het bezit stellen.

Wanneer ik de gewisselde stukken raadpleeg dan meen ik ook dat er verschil is geweest over de plaatsing van het station, te Heereveen of wel te Haske. Ik geloof dat dit gebouw nu *veel* te ver van Heereveen komt, hetgeen daar geen aangename stem-ming heeft te weeg gebracht. Toen wij de wet aangaande den spoor-weg Heereveen—Meppel behandelden, heeft de Minister zeer juist gezegd, dat het beter is het station aan de noordzijde van de veenscheiding te plaatsen, omdat het kanaal zoo druk bevaren wordt en men dat niet te zeer mogt bemoeijelijken. Ik geef dit toe, maar nu wordt het station te ver geplaatst en in plaats van te gemoet te komen aan het bezwaar van Heereveen, wordt dit als het ware nog vergroot.

Ten slotte wensch ik bij deze gelegenheid nog eene zaak te be-spreken. Bij het einde van het vorige jaar heeft deze Kamer na drukke bezigheden besloten de begrooing der Staatsspoorwegen niet met een laakbaren spoel te behandelen, maar bepaald, dat wij ons in het nieuwe jaar weder zouden vereenigen tot eene rijpe overweging dier zaak. Ik heb daartoe medegewerkt en mij ver-heugd dat de zaak met bedaardheid werd behandeld, omdat wij daardoor den 9den Januarij eene zeer opmerkelijke rede van den Minister van Binnenlandsche Zaken mogten hooren. Het zal den Minister echter bekend zijn dat alleen de herinnering van dat ge-hoorde ons is overgebleven, dewijl wij nog niet in het bezit van die rede zijn. Ik bespeur aan eene beweging van den Minister dat hij daaromtrent anders denkt; doch ik moet nogtans verklaren die rede niet onder mijne stukken noch op de griffie dezer Kamer gevonden te hebben.

27STE ZITTING. — 26 MEI.

(SUPPLEMENTBLAD.)

REDEVOERINGEN, *uitgesproken door den heer Thorbecke, Minister van Binnenlandsche Zaken, in de zitting van den 26sten Mei 1865.*

[Zie bladz. 213.] I.

LXXVI. *Onteigening van perceelen ten behoeve van de verruiming van de rivier de Waal bij Zaltbommel.*

Ik vraag verschooning aan de Kamer, zoo ik oorzaak geweest ben van eenig verwijl. Ik mag de bekende reden inroepen die mij van hier verwijderd heeft gehouden en dus aannemen dat de Kamer die tot mijne verschooning zal willen laten gelden.

Wat de opmerkingen betreft der beide geachte sprekers, de heeren van Pallandt en van Nispen, over het onderwerp, in de eerste paragraaf van het Verslag behandeld, de dijksverhooging, tot beveiliging gevorderd van wege de vrees dat het leggen van, eene spoorwegbrug ijsverstopping zou kunnen doen vermeederen die vrees is nu niet voor de eerste maal stof van discussie, en ik ben hun dankbaar dat zij erkennen hetgeen de Minister in dergelijke zaak aan de geraadpleegde deskundigen verschuldigd is. Wanneer dezen namelijk een, twee of drie maal hebben onderzocht en steeds bij hetzelfde oor deel blijven, op welken grond zal de Minister een ander gevoelen tot rigtsnoer nemen? Volgens die deskundigen heeft de ondervinding tot dusverre niet bewezen dat eene spoorwegbrug het gevaar van ijsgang vermeedert.

Hadden zij alleen het oog op de bruggen van den Boven-Rhijn? »Wat bij deze waar kan zijn is daarom nog niet altijd waar voor rivieren als de onze.»

Ik durf niet stellig zeggen, op welke bruggen door hen voornamelijk is gelet, maar ik moet toch twijfelen of alléén op bruggen van den Boven-Rhijn gelet zij. Dat toch daar het afvoervermogen grooter is dan hier beneden is hun wel bekend. Elders evenwel zijn spoorwegbruggen waarvan de analogie met de onze wellicht zeer juist is. Hoe dit zij, mijne ingenieurs nemen aan, dat bij eene brug, waar de normaalbreedte der rivier betracht is, veel minder gevaar voor vastzetting van ijs bestaat dan op andere plaatsen der rivier.

Hetgeen ik gezegd heb — aangehaald door den heer van Nispen — omtrent de overwegingen, waaraan de noodzakelijkheid van dijksverhooging nog bleef onderworpen, had betrekking tot de dijken aan de Lek, en in zekere mate ook tot die aan de Waal. Het nieuwe onderzoek echter van den inspecteur en den hoofd-ingenieur heeft ten opzichte van de Waal de overwegingen doen eindigen. Ik durf althans nu daarop niet terugkomen. Wat de verhooging van de dijken langs de Lek betreft, is nog geene beslissing genomen, duurt het onderzoek voort, en blijf ik steeds tot verhooging overhellen. Het komt aan op de wijze hoe, en op de begroting daarvoor vast te stellen.

De heer van Nispen van Pannerden gelieve, gelijk hij zich ook reeds betoond heeft tegenover dit wetsontwerp, toegevend tegenover mij te zijn omtrent hetgeen betreft de ondervinding bij de brug te Westervoort. Ik herinner mij wel dat daarvan sprake is in het Verslag van Gedeputeerde Staten, maar het staat mij op dit oogenblik niet duidelijk voor den geest welke ondervinding daar wordt bedoeld. Ik herinner mij in het algemeen, dat sprake was van opstoppen in de bogt beneden de brug en van opstuwing tegen den dam op den uiterwaard, waar geen doorlaatopeningen zijn; doch dat is al. Ik wensch in dit opzigt voor diligent te worden gehouden.

Ten laatste § 3 van het Verslag: de bezwaren die kunnen ontstaan, wanneer de verlegging der dijken eene andere verdeling der lasten voor de binnendijksche gronden ten gevolge zal hebben.

Er wordt een groot stuk terrein afgesneden: de dijk, die nu in eene aanmerkelijke bogt loopt, wordt regt; het terrein derhalve, dat tusschen den nu bestaanden en den nieuwen dijk ligt, wordt uiterwaard. De vraag is: worden daardoor de lasten van de landen, die in het vervolg binnendijks zullen blijven, niet onbillijk verzwwaard?

De heer van Pallandt zegt: »de lasten, die men daar voor het onderhoud van den polder moet dragen, worden verhoogd.» Is dit inderdaad het geval? Het hangt af van de som die van

nu af jaarlijks voor het onderhoud van de dijken zal moeten besteed worden. Van de lengte van den dijk valt een gedeelte weg, en de onderhoudskosten worden dus minder. Naar de informatie, die mij zijn gegeven, zal de verhooging van den last, zoo die bestaat, zeer gering zijn en door de grootere veiligheid worden opgewogen.

Het bezwaar van den heer van Nispen van Pannerden is van een anderen aard. Hij gaat terug tot de schulden, gemaakt en voor dijksverzwaring en voor het stoomgemaal, en in die schuld zullen nu, zegt hij, de buitendijksche landen niet meer deelen. Ik wil gaarne onderzoeken, in hoe verre het billijk te achten zij, dat voor lasten, voortspruitende uit schulden die te voren rustten op alle landen en die voortaan slechts op een deel van die landen zullen blijven rusten, een maatregel tot schadevergoeding worde genomen.

[Zie bladz. 213.] II.

Ook de vraag van de dorpspolders zal ik gaarne nagaan, en onderzoeken, of de lasten van de dorpspolders dezelfde blijven wanneer een deel der gronden buitendijksche gronden worden. Is dit het geval, dan zou zulks aanleiding kunnen geven tot de vraag, of hier schadevergoeding dan wel eenige andere maatregel te pas komt.

De laatste opmerking van den heer van Pallandt. Vroeger, zeide hij, beweerde men niet te kunnen besluiten tot verhooging der dijken, omdat deze te veel geld zou kosten; nu zegt men niet tegen die kosten te hebben, mits zij worden gedragen door de polderbesturen.

Wat is hier in quaestie? Dijksverhooging met geevenredigde verzwaring wordt in het algemeen geacht eer- dan nadeelig te zijn. Maar het geldt hier de vraag, of de Regering, ten gevolge van het bouwen van eene spoorwegbrug over de Waal, zich daartoe verplicht behoort te rekenen.

Wanneer bij de Regering de vrees voor ijsgang niet bestaat, en zij veeleer gelooft dat de brug, behoorlijk gelegd over een verbeterd riviervak, die vrees zal doen verminderen, dan heeft de Regering voorzeker geen reden om aan de Staten-Generaal het voorstel te doen tot beschikbaarstelling van sommen ter verhooging of verzwaring der dijken langs de Waal. Deed zij dit, dan zou zij tevens de noodige sommen moeten vragen ter verhooging van de dijken aan de Maas.

Zie daar den stand, zoomen wil, den gang der quaestie, zonder dat er een dissonant is waar te nemen tusschen hetgeen vroeger beweerd werd en nu.

[Zie bladz. 214.] III.

LXXXV. *Onteigening van perceelen ten behoeve van den spoorweg van Heerenveen naar Leeuwarden.*

De heer de Kempnaer herinnert eene bedenking, bij de discussie over de wet van 1860 gemaakt, die eene toezegging van den Minister ten gevolge had, dat men bij het trekken van de lijn tusschen Heerenveen en Leeuwarden zou bedacht zijn op de meest westelijke rigting, en haar bijv. zou doen loopen over Rauwerd en aldus de hand reiken aan Sneek. Ik durf niet zeggen dat die toegevendheid in allen deele doordacht was. Bij doordenken toch zou men gezien hebben, dat men dan den weg van Harlingen naar Leeuwarden, en dus de correspondentie voor Leeuwarden, bedierf, zonder Sneek noemenswaard te baten. Hoe het zij, vroeger kan eenige reden bestaan hebben om aan dergelijk tracé te denken, thans echter niet meer, nu het plan van een spoorweg tot verbinding van Westfriesland met Noordholland bestaat, en, naar ik meen, een ander plan ter verbinding van Harlingen met Heerenveen zijne uitvoering nabij is.

»De weg wordt kostbaar aangelegd.» Wat zal ik daarop antwoorden? Ik geloof met den heer van Eysinga dat ieder, die de spoorwegwet van 1860 aannam, op kostbaarheid moest voorbereid zijn. Nog onlangs was ik in de gelegenheid het werk voor den spoorweg Almelo-Salzbergen na te gaan; onze deskundigen zeggen, dat daar zeer goed gewerkt is: men heeft gewerkt *en régie*. Daar zijn het de directeur en ingenieurs zelve welke de aannemers en arbeiders te werk stellen en de bouwstoffen gaan koopen; doch deze wijze van werken kan de Staat niet volgen. De Staat moet het werk aan publieke mededinging blootstellen, en het den-gene gunnen die behoorlijke waarborgen geeft en den minsten prijs vraagt. Evenwel, wat de geachte spreker zegt omtrent de kostbaarheid dier aannemingen, zal mij aanleiding geven om te vragen, of hier of daar wellicht meer besteed wordt dan noodig is.

„De bruggen liggen te laag”; en de heer de Kempenaer noemt het voorbeeld eener brug tusschen Harlingen en Leeuwarden. Ik zal daarop doen letten, want het zou inderdaad een bezwaar zijn. Had ik dat bezwaar niet van dien geachten afgevaardigde vernomen, ik zou het voor onmogelijk hebben gehouden, daar ik dikwijls in de gelegenheid was op te merken met hoe veel zorg die kleine bruggen worden ontworpen, en hoe zeer wordt gelet op de behoeften der scheepvaart, zoodat men, de streek niet kennende, ligt geneigd zou zijn aan weelde te denken.

„Er wordt soms meer grond onteigend dan voor de Staats-spoorwegen noodig schijnt te zijn. Daarin had de onteigeningswet moeten voorzien.” Het is niet anders mogelijk; men moet onteigenen met zekere ruimte. Hetgeen overschiet, hetgeen de Staats-spoorweg niet kan gebruiken, valt in het domein, en het is de taak van den Minister van Financien dat te verkoopen. Zoodanige stukken geraken buiten den kring van mijn beheer.

„Het terrein van het station te Heerenveen is groot”, zegt de geachte spreker. Ik durf er niet veel over zeggen: een stations-terrein is niet ligt te groot, vooral niet te Heerenveen, waar wij meer dan één spoortrein zullen zien aankomen; en dan is een groot terrein, dat in den beginne te groot scheen, later eene weldaad, ja eene behoefte.

De geachte spreker heeft den oorlog herinnerd, gevoerd tusschen twee gemeenten, die in Heerenveen aan elkander palen, Haskerland en Schoterland. Het is bekend, dat in den beginne bepaald was, het station te plaatsen in Schoterland; later heeft een nieuw onderzoek geleid tot verplaatsing aan de andere zijde. Volgens den geachten spreker is daarbij het belang van Heerenveen niet genoeg in het oog gehouden en ligt het stationsgebouw wat te ver van Heerenveen. Ik zal dit laten nagaan. Ik ben daar niet geweest, gelijk onlangs in andere gemeenten van ons land.

De redevoering, door mij op 9 Januarij in deze Kamer uitgesproken, moet gedrukt zijn. Er is niets tot dusver in de Eerste of Tweede Kamer door mij gesproken, tenzij heden morgen en wellicht gisteren, of het is gedrukt. Althans ik zou mij zeer moeten bedriegen indien dit niet zoo ware.

De heer van Rhemen is teruggekomen op de geringe ruimte der gebouwen, en ik moet herhalen hetgeen ik vroeger heb gezegd: de Commissie, belast met den aanleg der Staatsspoorwegen, heeft, toen men nog niet dat begrip van de toekomst onzer spoorwegen had, waaraan men zich later langzamerhand wel gewennen, de gebouwen te klein en in meer dan een opzicht niet doelmatig ontworpen, zoodat wat het laatste punt, de doelmatigheid, betreft, bij het eerste bezoek, dat ik aan eene lijn in aanleg heb gebragt, terstond door mij aan den eerstaanwezenden ingenieur is gezegd, dat met meer vrijheid kon te werk worden gegaan. Ik heb die vrijheid nogmaals geschonken bij den onlangs door mij afgelegden togt. Men moet niet zóó gebonden zijn, dat de weg tot verbetering en tot voorziening in plaatselijke behoeften gesloten zij. Men zal voortaan bij de gebouwen, inzonderheid de halten, eene min beperkte verwachting ten gronde leggen, en niet alom hetzelfde doen.

De vergrooing, die op de lijn Arnhem-Zutphen plaats zal hebben, heeft betrekking tot de dienstlocalen. Dat de bovenverdiepingen der stationsgebouwen, over welke gesproken is, bijzonder te prijzen zijn, geloof ik niet. Ik heb die zelf op de lijn Arnhem—Zutphen, welke ik met een extra-trein bereisde, gezien en met zorg nagegaan. Doch er zijn stationschefs met zeven of negen kinderen, en schoon de localiteiten eenigzins vergroot kunnen worden, zal dit niet wel mogelijk zijn naar de reden van zoo talrijke families. Ook mijns inziens evenwel had men die

gebouwen met eene kleine verhooging van kosten grooter en ruimer kunnen maken. Op de lijn Almelo-Salzbergen heb ik het aldus bevonden in de zoogenaamde halten. Doch de behoefte van de dienst is het eerste waarmede te rade wordt gegaan, en in die behoefte zal voortaan beter worden voorzien dan tot dusverre het geval was.

De heer van Eysinga dringt aan, dat men den spoorwegbouw in verband brenge met eene voortgaande verbetering van onze havens. Omtrent de haven, op welke de geachte spreker doelde, ik heb dit meermalen gezegd, zal het niet zeer lang meer duren of hij zal eene verbetering zien voordragen.

Heerscht er in het Zuiden weelde met opzicht tot de gebouwen? Ik kan moeilijk aannemen, dat men daar zonder vergunning van den Minister afgeweken zij van de typen en de begrotingen, welke zijn voorgeschreven. Ik zal nagaan wat in het Zuiden gedaan wordt. Wat ik daarvan gezien heb tusschen Breda en Bergen op Zoom getuigde evenmin van weelde, als tusschen Arnhem en Zutphen. De noodige ruimte in de gebouwen van de vijfde klasse ontbreekt, dat erken ik, en daarvoor zal gezorgd worden.

[Zie bladz. 215.] IV.

XCVI. Onteigening van perceelen ten behoeve van den spoorweg van Eindhoven naar de Belgische grenzen in de rigting van Hasselt.

Ik ben zeer geneigd te overwegen hetgeen de geachte spreker van mij verlangt. Indien iemand in de Tweede Kamer verlangd had, dat ik in plaats van het woord „wenschelijk” *nuttig* in de wet had opgenomen, ik zou geen het minste bezwaar gehad hebben. Nu is het onderscheid in acht genomen, dat tot dusverre in den regel werd betracht, wanneer wetten tot onteigening werden voorgedragen; gold het een werk, van Staatswege uit te voeren, dan werd de onteigening op grond van noodzakelijkheid bij de wet uitgesproken; wanneer het geconcessioneerde werken gold, koos de wet eene meer bescheiden uitdrukking. Maar dit neemt niets weg van de juistheid der reflexie van den geachten spreker; in beide gevallen moet het werk nuttig zijn in het algemeen belang. Ik denk intusschen, dat men wel aannemen mag, dat wanneer de Koning met de beide Kamers van de Staten-Generaal verklaart, dat de aanleg van een werk in het publiek belang „wenschelijk” is, zoodanig werk als nuttig mag worden beschouwd.

[Zie bladz. 215.] V.

LXXIX. Onteigening van perceelen ten behoeve der verbetering van den Neder-Rhijn boven Wijk bij Duurstede.

Het doet mij inderdaad leed dat de heer van Amerongen nog geen vrede kan hebben met dit werk, dat nu op zeer bescheiden voet begonnen wordt. Er is hier geen sprake van dat meer uitgebreide plan, hetgeen 12 of 13 jaren geleden aanbevolen werd. Nu wordt voorgedragen hetgeen op dit oogenblik noodzakelijk schijnt en zonder eenig rivierbelang in de waagschaal te stellen. De vrees voor de gevolgen van bruggebouw hangt samen met de wijze van beschouwing van spoorwegbruggebouw over onze rivieren, en ik durf, na al hetgeen daarover in deze zitting reeds is gezegd, de Kamer niet langer bezig houden.