

17de ZITTING. — 16 JANUARIJ.

rijksveldwachters ongunstig zal werken op den toestand der maréchaussée en dat dit corps dien ten gevolge van lieverlede zal te niet gaan, wordt door den ondergeteekende niet gedeeld. Immers komen voor de betrekking van rijksveldwachter in de eerste plaats in aanmerking gepaspoorteerde maréchaussées, die zich door gedrag en ijver eene plaatsing bij de Rijksveldwacht hebben waardig gemaakt; en hoe meer het lot der rijksveldwachters alzoo wordt verbeterd, des te meer schijnt te mogen worden verwacht dat sollicitanten naar die betrekking ook den weg zullen inslaan die ter bereiking van hun doel de meeste zekerheid aanbiedt. Maar daarenboven meent de ondergeteekende dat, waar de noodzakelijkheid der voorgestelde verhooging niet wordt betwist, die niet achterwege mag blijven omdat ook het lot van anderen wellicht verbetering zal behoeven. Overigens maakt het bij den ondergeteekende een punt van onderzoek uit of en in hoeverre eene nieuwe regeling van de politie in het algemeen wenschelijk is, en zal daarbij van zelf de verhouding van de maréchaussée tot de Rijksveldwacht, even als die van de Rijks- tot de gemeente-politie, in nadere overweging komen.

Wat de voorgestelde uitbreiding der Rijksveldwacht betreft is het juist dat voor de gestichten Ommerschans en Veenhuizen 44 man noodig geacht zijn. Het aantal politie-beambten in die gestichten bedraagt ook thans 44, en de ondervinding heeft doen blijken dat dit getal noodig is. De ondergeteekende heeft daarom geene vrijheid gevonden om voor alsnog de sterkte van het politiepersoneel te verminderen. Mogt ten gevolge van de voorgestelde verbetering van dit politietoezicht of om andere redenen vermindering der sterkte mogelijk worden, de ondergeteekende geeft gaarne de verzekering dat niet meer personeel voor de gestichten zal worden gebruikt dan volstrekt noodig is.

8. Ook de ondergeteekende deelt in de meening dat in het belang van de openbare gezondheid maatregelen dienen genomen te worden tegen vervalsching van levensmiddelen, en hij herhaalt de toezegging in de andere Kamer gedaan dat hij daaromtrent met zijnen ambtgenoot van Binnenlandsche Zaken in overleg zal treden.

9. Niets zal den ondergeteekende aangenamer zijn dan nog in den loop dezer zitting gevolg te kunnen geven aan zijne toezegging tot uitbreiding van de wet van 19 September 1874 (*Staatsblad* n°. 130), omtrent overmatigen arbeid en verwaarloozing van kinderen. Aangaande de hoofdpunten die bij eene nieuwe wettelijke regeling in aanmerking komen, is het advies gevraagd van de kamers van koophandel en van de voornaamste maatschappijen van landbouw.

10. Eene herziening van het Koninklijk besluit van 10 October 1870 betreffende de uitoefening van de zalmvisserij is in overweging.

11. Moet en kan, in den tegenwoordigen stand van zaken, de rechtsgrond, waarop de kerkelijke regeling van het beheer der goederen en fondsen in de gemeenten kan gebouwd worden, bij de wet worden aangewezen en daardoor op de vrijheid van inrigting en bestuur ten aanzien van het Nederlandsch Hervormde kerkgenootschap worden teruggekomen?

De Regering heeft tot dusver gemeend die vraag ontkenkend te moeten beantwoorden. De Staat zou toch, bij zoodanige wettelijke regeling, tot vóór 1853, zelfs tot vóór 1848 teruggaan en, op kerkelijk gebied weder den voet zettende, door de wet en alzoo in het hoogste ressort uitspraak doen in eene kerkelijke aangelegenheid, wellicht eene beslissing uitlokken over den eigendom der kerkelijke goederen van één kerkgenootschap.

Tot welke gevolgen zulks zou kunnen leiden zal wel niet behoeven te worden aangetoond. In dien geest is nog onlangs door den ondergeteekende aan het hooge bestuur der Nederlandsch Hervormde Kerk geschreven, met uitnoodiging de punten te willen aangeven, tot welke uitvoering naar zijn oordeel van Regeringswege zou kunnen

worden medegewerkt, zonder aan de verleende vrijheid te kort te doen.

Of onder die punten eene voorziening ten aanzien van het stemregt zal begrepen zijn, behoort te worden afgewacht, daar eene regeling van dat regt ook allereerst van de Kerk moet uitgaan.

*De Minister van Justitie,*  
VAN LYNDEN VAN SANDENBURG

De Commissie van Rapporteurs heeft gemeend met de mededeeling van deze antwoorden aan de Vergadering haar Eindverslag te kunnen sluiten.

Aldus vastgesteld door de Commissie van Rapporteurs den 16den Januarij 1877.

BORSIUS.  
HARTSEN.  
HEIN.  
PICKÉ.

#### VOORLOOPIG VERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS over het ontwerp van wet tot vaststelling der begrooting van uit- gaven voor den aanleg van Staatsspoorwegen, dienst 1877.

§ 1. Bij de overweging in de afdeelingen van deze begrooting werd door onderscheidene leden op nieuw de wenschelijkheid betoogd, dat Gedeputeerde Staten der provincien in de gelegenheid wierden gesteld, om over de voorgenomen rigting eener spoorweglijn hun gevoelen kenbaar te maken, vóór dat die rigting zij uitgebakend, in kaart gebragt en voorloopig vastgesteld. Men wenschte dat, niet om provinciale of gemeentebelangen bij de beslissing den doorslag te doen geven; integendeel het algemeen belang blijve daarbij steeds op den voorgrond gesteld; maar om bij het vaststellen der rigting zooveel mogelijk aller belangen tijdig en volledig te leeren kennen. De zamenstelling der collegien van Gedeputeerde Staten geeft waarborg dat het advies dier collegien tot het bereiken van het beoogde doel bevorderlijk zal zijn. Daarbij kunnen tijdverlies en kosten worden bespaard; en ook indien somtijds eenig tijdverlies van dit vooraf hooren het gevolg mogt wezen, dan weegt dit bezwaar niet op tegen het voordeel eener goede keuze van rigting. De Regering neemt wel is waar geen eindbeslissing, vóór dat Gedeputeerde Staten omtrent de voorloopig aangenomen rigting zijn gehoord; maar zoo als deze raadpleging thans geschiedt, kan zij feitelijk veelal niet meer dan eene formaliteit geacht worden.

De Minister, die toch zelf niet alle geopperde bezwaren *in loco* kan gaan onderzoeken en beoordeelen, moet grootendeels afgaan op het advies der ambtenaren met de openeming belast, van wie zelden verwacht of gevergd kan worden, dat zij zullen afwijken van de naar hunne opvatting verkieslijke rigting door hen zelve ontworpen. Ten minste in den regel vindt dit geen plaats, tenzij zij gesteld worden voor geheel onwederlegbare argumenten, wat zelden voorkomt, omdat de meeste plannen uit verschillende oogpunten kunnen worden beschouwd en beoordeeld. De wet van 28 Augustus 1851 (*Staatsblad* n°. 125) weehoudt de Regering *niet*, ook in een vroeger stadium van het onderzoek, Gedeputeerde Staten te hooren, wanneer, zooals men meent dat hier het geval is, dat niet anders kan te weeg brengen dan eene meer wenschelijke uitvoering der voorgenomen zaak; terwijl de bezwaren die men tegen dat vroeger inwinnen van advies kan aanvoeren, niet opwegen tegen de voordeelen daaraan verbonden.

Indien de boven aangeprezen gedragslijn ware gevolgd, zou daarvan onder anderen, naar het gevoelen van onder-

scheiden leden, de gunstige werking inzonderheid zijn bespeurd bij het traceren der lijn Zwaluwe-'s Hertogenbosch.

§ 2. Een ander punt, dat in verschillende afdelingen door onderscheidene leden werd besproken, was het onvoldoende der aansluitingen op onze spoorwegen, zoowel bij het binnenlandsch als internationaal verkeer.

Omtrent het binnenlandsch verkeer werd opgemerkt, dat de regeling der vertrek-uren op den Rijnspoorweg van 's Gravenhage naar Utrecht van dien aard is, dat de eerste uit 's Gravenhage vertrekkende trein te laat te Utrecht aankomt voor aansluiting met den Staatsspoorweg, voor de tusschenstations op den weg naar 's Hertogenbosch, wat schadelijk is voor handel en nijverheid. Vroeger was die regeling beter, en ook nu zijn Amsterdam en Rotterdam ten deze in gunstiger toestand. Evencens werd er op gewezen, dat de dienst op den Staatsspoorweg van Utrecht naar 's Hertogenbosch en van Zwolle naar Deventer benadeeld wordt door de vertrek-uren uit Kampen van de Centraalspoor. De eerste trein uit Kampen toch vertrekt te laat voor aansluiting met genoemde Staatslijnen, en het ware dus wenschelijk die treinen of vroeger te doen vertrekken of sneller te doen loopen.

Wat het internationaal verkeer betreft, daarover werd in het algemeen geklaagd dat de treinen dikwijls te laat voor aansluiting aankomen. Meer bijzonder werd gewezen op de belemmeringen, welke de nieuw opgerigte maatschappij *Zeeland*, eene voor het internationaal verkeer door ons land en over de zoo kostbare haven van Vlissingen, bij uitnemendheid belangrijke onderaeming, ondervond ten gevolge der vertraagde aankomst der spoorwegtreinen in internationaal verkeer. Zoo deze onderneming tot nog toe niet in allen deele aan de verwachtingen beantwoordde, mag dit voor een groot deel op rekening worden gesteld dier vertraagde aansluiting. Integendeel behoorde, naar het oordeel dier leden, alles wat strekken kan om het vervoer van goederen en passagiers over ons land in internationaal verkeer te bevorderen in het werk te worden gesteld, zoo door lage tariven als door eene active en naauwkeurige dienstregeling.

Zou, zoo werd door sommigen gevraagd, tegen al deze bezwaren niet grootendeels zijn te voorzien door strengere toepassing der wet regelende het gebruik en de dienst der spoorwegen, en de raad van toezigt, door verbetering aan te brengen, daarin niet de beste gelegenheid vinden om teekenen van leven te geven?

Aan bovenstaande opmerkingen knoopte zich eenigermate vast de klacht van sommige leden over oponthoud, hetwelk bij bezorging van goederen door den Staatsspoor te Utrecht aangevoerd zou worden ondervonden; — moet dit bezwaar ook toegeschreven worden, zoo werd gevraagd, aan zekere vooringenomenheid op het gemeenschappelijk station der verschillende maatschappijen voor de goederen aan ieder van haar ten vervoer toevertrouwd?

§ 3. Door verschillende leden werd aangemerkt, dat naar hun inzien de voorbereidende werkzaamheden aan de nieuw ontworpen spoorweglijnen niet met den gewenschten spoed worden uitgevoerd. Zij wenschten de aandacht der Regering hierop te vestigen. Spoed bij het ontwerpen en vaststellen der wetten strekkende tot onteigening is daarenboven om meer dan éene reden wenschelijk; zekere zucht bij sommigen om op vastgestelde lijnen terug te komen, onder anderen reeds, naar men meende, opgemerkt omtrent de rigting Dordrecht-Elst, en de overbrugging Baanhoek, wordt op die wijze het beste voorkomen. Is bovendien eenmaal de rigting eener lijn voor goed bepaald, dan kan met den aanleg van bruggen of andere werken, die in den regel de meeste vertraging geven, worden aangevangen. Door eenige leden werd bovendien de opmerking gemaakt, dat het aangenomen stelsel, ook bij den eersten aanleg van Staatsspoorwegen gevolgd, om op verschillende punten te beginnen, het spoedig werken verlamt, de mededinging der aannemers zoowel als de aan te wenden werkkrachten verzwakt.

§ 4. In meer dan éene afdeling werd gevraagd, of het

onderzoek der concessie-aanvraag van de heeren COHEN STUART, D'ENGELBRONNER C. S., in overleg met eene buitenlandse firma, thans bij de Departementen van Binnenlandsche Zaken en Finantien aanhangig, reeds zoover is gevorderd, dat daaromtrent door de Regering nadere mededeeling zou kunnen worden gegeven; meer bijzonder werd door sommige leden gevraagd of er bezwaar bestaat tegen de mededeeling der memorie door gezegde concessie-aanvragers tot toelichting hunner aanvraag aan de Regering overgelegd. — Men meende door kennisneming dier memorie beter in staat te zullen worden gesteld tot beoordeeling van de vraag, of ook welligt op deze wijze de zoo gewenschte Noordhollandsch-Friesche lijn ware tot stand te brengen.

Hiermede in verband werd de vraag door eenige leden gedaan, welke maatregelen de Regering denkt te nemen, nu de ontworpen overeenkomst met de Hollandsche Spoorwegmaatschappij niet is bekrachtigd.

§ 5. Onderscheidene leden gaven als hun gevelen te kennen, dat het in den regel hun weinig wenschelijk voorkomt, dat de Staat voor zijne spoorwegen gebruik maakt van werken aangelegd door particuliere maatschappijen; inzonderheid achten zij het weinig wenschelijk, dat met de wetenschap, die men heeft van de lotgevallen der maatschappij Bostel-Wezel, van de brug te Gennep gebruik worde gemaakt. Deze leden wilden daarom gaarne de Regering steunen in hare voornemens tot zelfstandige overbrugging van de Maas in de lijn Nijmegen-Venlo. Zij vertrouwen, dat het amendement op art. 11 aangenomen, niet die groote vertraging veroorzaken zal welke de Regering daarvan heeft voorgespiegell.

§ 6. De afkoop of naasting van den Central-Belge, voor zooverre die loopt over Nederlandsch grondgebied, werd door vele leden wenschelijk en noodig geoordeeld. Exploitatie dier lijn onder Nederlandsch toezigt en bestuur achtte men voor ons internationaal verkeer evenzeer noodig als eene daardoor mogelijke invoering van met België concurrerende tariven.

§ 7. Indertijd is van de zijde der Vertegenwoordiging twijfel geopperd omtrent de juistheid der ramingen van kosten voor de werken aan het centraal station te Amsterdam.

Deze geopperde twijfel is destijds als ongegrond afgewezen. Intusschen meenden sommige leden, dat thans werkelijk gegronde vrees bestaat dat de geraamde kosten voor dat werk inderdaad zullen overschreden worden. Men vroeg daarom: welke is de toestand van het centraal station te Amsterdam, ook in verband met de daarvoor vereischte kosten? Vele leden intusschen gaven hun leedwezen te kennen, dat, terwijl dit groote werk op voltooiing wacht, de lijn Amsterdam-Zaandam nog buiten exploitatie blijft. Het personenverkeer tusschen deze twee steden is zeer aanzienlijk, en de belangen des handels staan met die lijn in naauw verband. Ook bij de bestaande bezwaren zouden, indien de Regering daartoe slechts ernstig den wil betoont, de middelen zijn te vinden om de exploitatie van de lijn Zaandam-Amsterdam zonder verder uitstel tot stand te brengen.

§ 8. Onder dagteekening van 13 November ll. verklaarde de Regering in hare Memorie van Beantwoording aan de andere Kamer, dat zich niets had voorgedaan, waardoor bezorgdheid zou worden gewettigd omtrent het tot stand komen der lijn Rotterdam—Munster over Houten.

Men vroeg welke de gevoelens zijn der Regering omtrent deze onderneming, nu de Société des bassins Houillers en aanverwante maatschappijen *en déconfiture* liggen. Sommige leden konden te dezer gelegenheid moeilijk den wensch onderdrukken, dat toch bij het verlenen van concessien met de grootste omzigtigheid worde te werk gegaan en steeds vooraf behoorlijk onderzoek worde ingesteld naar de samenstelling der maatschappijen, die de concessie aanvragen.

In het belang dergenen wier eigendommen ter onteigene-

ning zijn aangewezen, is zekerheid omtrent het al of niet voltooien van het voorgenomen werk eene zaak van geen gering belang.

Aldus vastgesteld door de Commissie van Rapporteurs, den 12den Januarij 1877.

SCHIMMELPENNINCK VAN DER OIJE.  
DU MARCHIE VAN VOORTHUYSEN.  
HENGST.  
SCHOT.

### EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS over het ontwerp van wet tot vaststelling der begrooting van uitgaven voor den aanleg van Staatsspoorwegen, dienst 1877.

Nadat het Voorloopig Verslag der Commissie aan de Regering was medegedeeld, is van haar ontvangen de navolgende

#### MEMORIE VAN ANTWOORD.

§ 1. Het is niet duidelijk welke bedoeling gehecht moet worden aan den wensch, dat Gedeputeerde Staten in de provincien in de gelegenheid worden gesteld om hun gevoelen kenbaar te maken over de rigting van een spoorweg *vóór* dat die rigting is in kaart gebragt en voorloopig vastgesteld.

Men kan moeilijk aan de verschillende collegien van Gedeputeerde Staten vragen hoe de rigting van een spoorweg, bijv. van Dordrecht naar Elst, zal worden getraceerd, zonder daarbij iets meer op te geven dan die beide eindpunten.

Immers men loopt daarbij de kans dat de rigting, die ten gevolge van het misschien daarop te krijgen antwoord, zou worden aangegeven, zou blijken of uit een waterbouwkundig, of uit een krijgskundig, of uit een topographisch oogpunt onmogelijk te zijn, zoodat het onderzoek weder van den beginne af zou moeten herhaald worden. Of wel, de collegien van Gedeputeerde Staten zullen weldra zien dat aan hun advies (het eerste dat de Regering dan zou ontvangen) een uitvoerig terrein- en localonderzoek moet voorafgaan. Hoezeer ook met de belangen en toestanden in de provincie vertrouwd, kunnen zij dat onderzoek niet missen. Maar toch zal hun advies de Regering niet onthefven van den plicht om de zaak uit de zoo even genoemde oogpunten te onderzoeken, dat wil zeggen, door de ingenieurs het terrein te doen verkennen, waterpassen, uitbakenen, informatien bij particulieren en plaatselijke en waterschapsbesturen inwinnen, het tracé in kaart brengen en toelichten, met andere tracés vergelijken, in het kort al datgene te doen, wat nu tot voorbereiding van een spoorwegbouw gedaan wordt.

De meening van Gedeputeerde Staten wordt natuurlijk bij menig punt ingewonnen, en blijkt altijd door hun advies bij de bezwaren die in het midden gebragt worden bij de eerste ter-visie-ligging der onteigeningsbescheiden.

Bovendien wordt vooraf het gevoelen van Gedeputeerde Staten gevraagd aangaande de plaatsing der stations, en hebben zij ook dan gelegenheid, hunne meening aangaande de rigting te kennen te geven.

Behalve dit alles zijn zij welwillend en belangstellend genoeg, om wanneer eene rigting uitgebakend wordt, die naar hunne zienswijze niet goed gekozen is, die aan de Regering mede te deelen. Dat het vroegtijdig inwinnen van een advies van Gedeputeerde Staten gunstige werking zou hebben gehad bij het traceren van de lijn Zwaluwe-'s Hertogenbosch, kan zij niet toegeven. De wensch van een groot deel der bevolking, dat die lijn dwars door den Baardwijkstraal overlaat zal worden getraceerd, is der Regering van den beginne af bekend. De voor- en nadeelen

verbonden aan die rigting en aan de rigting langs Cromvoirt zijn voorloopig onderzocht; de laatste rigting wordt thans uitgebakend en gewaterpast; ook met de eerstgenoemde zal dit geschieden, en eerst wanneer beide rigtingen en détail onderzocht zijn, en de bestaanbaarheid van den spoorweg zoo technisch als finantieel in elk dier rigtingen aangeduid is, kan het te pas komen, nader het gevoelen van Gedeputeerde Staten te vernemen, en dan te beslissen welke rigting voor kunstwerken en onteigening zal worden vastgesteld.

§ 2. De dienstregelingen worden, na overleg, zooveel mogelijk, door besturen van de Maatschappijen onderling en na advies van den Raad van Toezigt opgemaakt; daarbij wordt al het mogelijke gedaan om een voldoende binnenlandsch en internationaal verkeer te verzekeren. Dat niet iedereen daarmee tevreden is, spreekt van zelf, en er is geene regeling te maken die met het belang van iederen reiziger strookt.

De eerste trein van den Rijnspoorweg uit den Haag vertrekt voormiddags 7.45 u. en sluit aan den sneltrein, die om 9.5 u. uit Utrecht naar Boxtel rijdt. In het algemeen mag deze aansluiting als voldoende beschouwd worden. Nu kan het voor enkele personen wenschelijk zijn, reeds met den trein van 8 u. 10 m. uit Utrecht te vertrekken, ten einde 17 m. vroeger in 's Hertogenbosch te zijn of op een tusschenpunt te kunnen uitstappen, maar daartoe zou dan, in het gelijke belang der halten tusschen den Haag en Gouda, om aan te sluiten aan den trein, die om 7 u. 6 m. uit Gouda vertrekt, reeds om 6 uur een trein uit den Haag moeten vertrekken, hetgeen in verband met de aankomst van den laatsten trein in den Haag, namiddag 10 u. 38 m., in strijd zijn zou met art. 113 van het algemeen reglement voor de dienst op de spoorwegen (nachtrust van het dienstponeel), en zulks te meer omdat door de vele beweegbare bruggen de geheele weg dagelijks vóór den loop van den eersten trein moet geschouwd worden.

Voor Amsterdam, van waar de eerste trein om 7 uur, en Rotterdam, waar die om 6 u. 30 m. vertrekt en bovendien de laatste trein vroeger aankomt dan in den Haag, bestaat dit bezwaar niet, en toen vroeger de nachtrust op een uur korter was bepaald dan thans, behoefde het met het oog op de wettelijke regeling ook naar den Haag niet te bestaan. Maar de bepaling omtrent eene nachtrust van acht uren is werkelijk nuttig en noodig.

Of er ernstig bezwaar in gelegen is, dat de eerste trein uit Kampen niet correspondeert op dien om 9 uur 5 minuten uit Utrecht naar Boxtel of op dien om 6 uur 20 minuten van Zwolle naar Deventer, is betwistbaar. Immers zoo druk is het verkeer tusschen Kampen en Utrecht en langs den Centraalspoorweg nog niet, dat men, om daarin te voorzien, een trein in den winter vóór 's morgens 6 uur moet doen loopen en afzonderlijk personeel moet aanstellen om in de nachtdienst te voorzien.

Wil men de treinen sneller doen loopen, dan moet men aan de tusschenstations doorrijden, en dan vervalt men in hetzelfde euvel, waarom de communicatie den Haag over Utrecht naar Boxtel werd afgekeurd.

Klagten over het missen der aansluiting bij internationaal verkeer zijn niet tot de Regering gekomen dan alleen ten gevolge van de ongeregelde in de dienst op den spoorweg tusschen Antwerpen en Moerdijk, veroorzaakt door de tijdelijke onbruikbaarheid eener draaibrug over het Kempensche kanaal. Sedert 23 December, op welken dag de brug weder kon in dienst gesteld worden, hebben, zoover de Regering weet, geene ongeregelde heden meer in de dienst plaats gehad, en ook vóór dien tijd is al het mogelijke gedaan om die zoo weinig mogelijk hinderlijk te maken, terwijl ter verzekering van de regelmatigheid van de dienst is besloten om op den weg van Roosendaal naar Wouw een gedeelte dubbel spoor aan te leggen en op het station Roosendaal door vermeerdering van wissels en toevoeging van spoorbanen de beweging gemakkelijker en minder afhankelijk van de doorgaande treinen in verschillende rigtingen te maken.

Dat overigens een ongeval aan een spoorweg nabij de grenzen, waardoor het doorgaande vervoer op dien weg ge-