HET KOPPELTEEKEN, EENE SPOORWEGKWESTIE.

Bij Koninklijke Boodschap van 16 Junij is aan de Tweede Kamer een Wetsvoorstel ingediend tot het verleenen van subsidie voor den aanleg van spoorwegen. (*).

De te nemen beslissing (†) zal op menige vraag die, vooral in de betrokken plaatsen, sedert jaren veler belangstelling wekte en somtijds tot vinnigen strijd heeft gevoerd, een, voor dezen teleurstellend, voor genen hoogst verblijdend antwoord geven.

Het groote publiek echter, dat door onze dagbladen slechts luttel werd voorgelicht, — dat in den regel alleen nieuwstijdingen omtrent het ontstaan van Comités, het houden van vergaderingen, het aanvragen van concessie of berichten omtrent uitbakening te lezen kreeg, — en eindelijk in de talloze richtingen en ontwerpen verward raakte, zal vermoedelijk tevreden zijn, wanneer het van die vaak tegenstrijdige en onjuiste berichten verlost wordt.

Onder dergelijke omstandigheden wordt bij de beoordeeling der plannen veelal het minst in het oog gehouden, juist wat het meest op den voorgrond treden moest.

(*) Aan bijzondere concessionarissen kan subsidie worden verleend voor aanleg en exploitatie der navolgende lijnen:

- a.* v. Dordrecht langs Sliedrecht, Gorinchem en Leerdam n. Kuilenburg (station Staatssp.)
- b.* v. Kuilenburg n. Buren, Tiel, Elst.
- c.* v. Leerdam n. Buren.
- d.* v. Almelo n. Zwolle en Meppel.
- e.* v. Noordzee-haven bij Velzen, langs Zaandam, Purmerend, Hoorn, Enkhuizen.
- f.* v. Hooru n. Alkmaar.
- g.* v. Stavoren langs Hindeloopen, Sneek en Leeuwarden.

Het subsidie kan 14 millioen bedragen over 10 jaren te verdeelen.

(†) Dit artikel werd vóór de stemming over de censuswet ingezonden. Welke verandering door de ministeriele crisis ook welligt in deze regeringsvoordragt moge gebragt worden, het onderwerp op zich zelve heeft zoodanig actueel belang, dat eene bespreking onzer algemeene vereischten bij spoorwegen-aanleg ons voorkomt op dit tijdstip niet minder dan anders haar nut te moeten hebben.

REN.

De communicatiemiddelen toch zijn voor het maatschappelijk verkeer, voor de ontwikkeling van handel en nijverheid wat de aderen zijn voor het dierlijk lichaam. Is alles behoorlijk geregeld dan wordt overal en juist in de gevorderde mate leven en beweging gewekt.

Voor het vervoer van personen en goederen worden land- en waterwegen gevorderd.

Daar de natuur slechts op enkele plaatsen goede wegen, veilig bevaarbare wateren en rivieren geschonken heeft, en het maatschappelijk verkeer voortdurend onderhoud en verbetering van het bestaande of het aanleggen van nieuwe wegen noodig maakt, is de mensch verplicht door talloze kunstwerken — hier door ophooging, daar door afgraving, elders door het leggen van bruggen en viadukten, het boren van tunnels, het graven van kanalen, het bebakenen en verbeteren van rivieren en wateren — de gevorderde nieuwe wegen te maken of de door de natuur gevormde belemmeringen op te heffen.

De kennis van wat voor het verkeer wenschelijk moet worden geacht, en de wetenschap van wat voor den aanleg gevorderd wordt, zijn twee geheel verschillende zaken.

De groote kunstwerken in ons land aangelegd getuigen van grondige wetenschap omtrent al wat het laatste, de constructie betreft. Onze ingenieurs en waterbouwkundigen hebben zich reeds vroegtijdig een welverdienden naam verworven, waar het bij onze communicatiemiddelen de vraag gold: *hoe* men het verlangde maken moest?

Bij de beantwoording echter van die: *wat* er gemaakt moest worden? zijn wij dikwerf minder gelukkig geweest.

De kennis onzer plaatselijke en gewestelijke besturen zoowel omtrent den invloed, die richting, aard en aanleg van land- en waterwegen op het geheele verkeer, den maatschappelijken toestand en de volkswontwikkeling uitoefenen, als omtrent de geheel eigenaardige plaats, die wij in het internationaal verkeer innamen — was veelal hoogst oppervlakkig.

In stede van na behoorlijk historisch onderzoek en oordeelkundige beschouwing van het bestaande, een vrijer blik over een ruimer veld en in de toekomst te slaan, bepaalde men zich veelal tot de meest kleinstedeelsche beoordeeling en werd bij de besluiten minder op het algemeen — dan op het meest bekrompen eigenbelang gelet.

Gaven de onderlinge verhouding der gemeenten en gewesten, de politieke toestand van vroeger dagen en de toen algemeen

heerschende begrippen omtrent rijkdom, handel en belastingen destijds tot die meer bekrompen beschouwing gereede aanleiding, zij laten zich ook thans nog in belangrijke mate gelden.

Onder de spoorwegen in het Regeringsvoorstel opgenomen zijn er (b. v. van Dordrecht naar Elst — ter aansluiting aldaar aan de lijn Arnhem—Nijmegen) waartegen uit dien hoofde vermoedelijk geene bezwaren zullen rijzen, omdat die lijnen eigenlijk geene nieuwe verbindingen in het leven roepen, maar slechts als verbeteringen van lang bestaande wegen moeten worden aangemerkt. Geheel anders is het echter, waar het werkelijk nieuwe verbindingen b. v. die onzer Noordelijke en Westelijke provincien geldt.

Eene zoodanige verbinding — ook al is zij voor de gezonde ontwikkeling van onzen handel, nijverheid en landbouw van het grootste gewicht, — lokt om allerlei lokale belangen en inzichten vaak tot heftige bestrijding.

Nu de Regering tusschen de verschillende ontwerpen voor die verbinding, onder den naam van den Noord-Hollandsch—Frieschen Spoorweg bekend, eene keuze gedaan heeft, is het, na al hetgeen over die ontwerpen reeds geschreven werd, onnoodig hier in een onderzoek omtrent de mindere of meerdere waarde van ieder dier plannen te treden.

Van meer belang schijnt het, de voordeelen der verbinding zelve, het verschil tusschen spoorwegen in Noord-Holland en Friesland en den Noord-Hollandsch—Frieschen spoorweg, het gewicht van het Koppelteeken — zooals het in de discussie in de Eerste Kamer genoemd werd — en waartegen hier en daar stemmen zijn opgegaan, duidelijk uiteen te zetten. Ter juister beoordeeling is echter een vluchtige schets onzer communicatiemiddelen noodig waaruit het den lezer spoedig blijken zal dat het hier behandelde hem ook bij de beoordeeling van andere plannen, die met onze communicatiemiddelen in verband staan, van dienst zal kunnen zijn.

Ons land ligt met eene flauwe helling van het Oosten en Zuid-Oosten naar het Westen, Noord-Westen en Noorden, ongeveer als het bijna vlakke blad van een lessenaar. De duinzoom, die zich aan het benedeneinde van dat vlak langs de Noordzee uitstrekt, kan met den rand van dat blad worden vergeleken.

De helling is zeer flauw, want behalve enkele hoogere heuvelen en streken aan de Oostelijke grenzen en sommige dieper

gelegen polders in het Westelijk gedeelte, bedraagt het verschil tusschen het diluviale Oosten en Zuid-Oosten en de alluviale Westelijke en Noordelijke provincien slechts weinige meters. De bodem verheft zich van ongeveer vol zee tot 10 à 20 M. daar boven.

Die lage en vlakke ligging van het land maakte onze talrijke rivieren tot langzaam afvloeiende en vooral aan de monden vrij breede en veel vertakte stroomen. Daardoor waren die rivieren, evenals onze binnenwateren, uitstekende waterwegen, terwijl onze stranden en oevers gemakkelijke landwegen opleverden en, dank zij de vlakheid van den bodem, zonder noemenswaardigen arbeid overal wegen en paden konden worden aangelegd.

In de natuurlijke gesteldheid van den grond en in ons klimaat lag echter voor onze landwegen een groot bezwaar. Vóór men op het denkbeeld der kunstmatige behanding gekomen was of dit op meer uitgebreide schaal werd toegepast, had men in de hooger gelegen provincien slechts zware zandwegen en in de lagere gedeelten gedurende vele maanden slechts drassige en bijna onbruikbare kleiweegen.

Reeds vroeg werd dan ook aan de waterwegen de voorkeur gegeven. Bij eenige ontwikkeling van het verkeer werden tot meerder gemak of veiligheid, tot verkorting van den afstand of tot afvoer van water, al spoedig enkele kanalen of vaarten gegraven, hetgeen in onze alluviale gewesten met weinig moeite en kosten gepaard ging. Langs die kanalen gaf juist de uitgegraven grond, een hooger en beter pad dan de straks besproken en met het maaiveld gelijk gelegen landwegen. Nog belangrijker verbetering ontstond bij het bedijken der rivieren, het inpolderen en droogmaken der plassen. De voor die werken gevorderde dijken, ringvaarten, uitloozings-kanalen en boezem-kaden hebben aan vele gedeelten van ons land voortreffelijke land- en waterwegen geschonken.

Reeds voor eeuwen verkeerde dan ook ons land, wat zijne communicatiemiddelen betrof in geheel eigenaardige en zeer gelukkige omstandigheden en heerschte er overal leven en beweging.

Het verkeer op de meeste waterwegen was echter in hooge mate afhankelijk van de bij ons zoo veranderlijke weersgesteldheid, van waterstand, van wind en tijd, en bij de groote breedte en de geringe snelheid onzer rivieren was iedere tocht, hoe kort ook, min of meer avontuurlijk.

Daardoor werd de bevolking wel tot wikken en wegen, maar tevens tot ontwikkeling, vastberadenheid en moed gedwongen,

en door den kamp op en tegen het water van lieverlede geoefend en gehard voor den rol die het in later dagen op het wereldtooneel spelen moest en als zeevarende natie zou vervullen, — en ons land, — bij het ontluiken van den buitenlandschen handel, voor het transitverkeer hoogst gunstig gelegen, — spoedig om zijn scheepvaart en handel beroemd.

Vergelijkt men den toestand en het volksleven in onze lagere provincien met die der hoogere, beziet men een dier gewesten of zelfs enkele plaatsen wat meer van nabij, dan is het — hoe volkomen verklaarbaar ook — opmerkenswaardig hoe duidelijk die toestanden van vroeger eeuwen op al wat ons omgeeft, hun stempel hebben gedrukt.

Dan wordt het ons begrijpelijk niet alleen waarom Tromp en de Ruijter met zooveel ingenomenheid van hunne kinderen de Zeeuwen en West-Friezen konden spreken, maar ook waarom men in de lagere gewesten thans nog die bijzondere voorliefde voor handel en scheepvaart vindt.

In Noord-Holland bijv. wordt in het oude en hooger gelegen Kennemerland veel minder vertier en handel gevonden dan in de lagere streken, beoosten de vroegere grensscheiding, die ongeveer de richting van het Noord-Hollandsch Kanaal, de Alkmaardermeer, het IJ en Spaarne volgde.

Ook de geheel eigenaardige bouworde van de Zaanstreken wordt ons aan de hand der geschiedenis duidelijk.

Landwegen waren daar bij den lagen, slapen en drassigen bodem bijna onbruikbaar, en schier nutteloos toen Waterland (nog niet met den vasten wal verbonden) door breede wateren omgeven was. Alleen de waterweg kon in de talrijke behoeften van het sociale leven en verkeer voorzien; vandaar dat bouwen, niet alleen *langs* en *aan*, maar zelfs gedeeltelijk *in* en *over* het water; vandaar die honderden pakhuizen en fabrieken op steenen voetingen onder ieder gebint of paal, „die huizen op pootjes” zooals ik ze door een kind hoorde noemen; vandaar die koepeltjes en uitzichten op het water, die bewaarplaatsen voor het kleine pleziervaartuigen, bij het breede water, de belangrijke plaats die roeibooten en zeilschepen sedert eeuwen in het maatschappelijk leven en het gezellig verkeer der bewoners hebben ingenomen.

Het onberekenbaar voordeel ons in vroeger dagen en ook thans nog door onze land- en waterwegen aangebracht treft ons vooral,

wanneer wij een blik in de geschiedenis van ons land en in die der ons omringende rijken slaan en onzen toestand, met hetgeen wij elders vinden, vergelijken.

Reeds voor eeuwen werd over de beste gedeelten van ons land de bevolking vrij gelijkmatig verspreid, ontstonden er vrije dorpen en steden, werd er meerdere vrijheid en onafhankelijkheid, welvaart en handel gevonden. Ten onzent werden de kleine binnenslandsche oorlogen gevoerd over tollën en scheepvaartrechten, terwijl bij onze oostelijke en zuidelijke naburen nog geruimen tijd eene schamele en dun gezaaide bevolking in volslagen afhankelijkheid van den op zijne burgten gezetelden en oppermachtigen adel leefde. Meer in loondienst van den heer of landbezitter dan in eigen bedrijf en handel, moesten daar de noodige middelen van bestaan worden gezocht en daardoor bleven volkswelvaart en volkswelvaart eeuwen lang op veel lager trap.

Nog altijd bestaat er in hetgeen hier en ginds gevonden wordt een belangrijk verschil.

Wilt ge er u eenige rekenschap van geven, maak dan bij gunstig weder en een fiksche koelte per stoomboot een reisje van Moerdijk naar Rotterdam en knoop met een vreemdeling, die voor het eerst ons land bezoekt, een gesprek aan. De meesten zijn verbaasd over de scheepvaart en stoombootbeweging tusschen den Moerdijk en Dordrecht en van daar naar Rotterdam.

Dat telkens heen en wedervaren, dat sierlijk overhellen, dat beurtelings zwellen en klapperen van het zeil bij het onophoudelijk laveren, dat stuiven voorbij uw stoomboot, dat breken van uw kielwater tegen den forschen boeg onzer u toegemoetvarende tjalcken en beurtschepen — het is iets anders, iets fraaiers, iets manlijkers, dan dat varen of drijven van zijn Keulenaars en rivierschepen of het vervoer van zijn vierkante kolenbakken naar Brussel.

Hij lacht om uw voorvaderlijk jaagschuitje in uw eng gegraven vaart en hij heeft niet geheel ongelijk. Hoe nuttig en goed dat schuitje ook was in lang vervlogen dagen, toen de landwegen maanden lang onbruikbaar waren, hoeveel voordeel wij er ook van getrokken hebben en hoe het ons ook destijds werd benijd door de vreemdelingen die er thans zoo spottend op neer zien, — wij weten hoe het ons langzamerhand voerde tot dien droeven tijd waarin gemakzucht en weelde ons deden inslapen in het ruim of in den stuurstoel, in plaats van te waken met de hand aan het roer van het dwars door de golven te sturen schip.

En ons volk weet dat het allerbest. Hoe goed en nuttig een *schuit* ook wezen moge, in de volkstaal wordt het woord niet dan noode en meer ter bespotting gebezigd. Spreek bij een goed koetsier nooit van den *kop* of de *pooten*, maar van het *hoofd* en de *benen* van zijn paard en bij een Hollandschen schipper, als het vaarttuig zeil voert, nooit van zijn *schuit*, maar van zijn *ship*.

Maar de vreemdeling die lacht om uw voorvaderlijk jaagschuitje, ziet met belangstelling en ingenomenheid naar uwe binnenschepen. Thans begrijpt hij wat onze schilders bezielde, hij herinnert zich die doeken, waarvoor hij in buitenlandsche kabinetten zoo lang en zoo dikwijls heeft stilgestaan. Die doeken — hem toen zoo raadselachtig en toch zoo boeiend — hij heeft ze nu leeren waardeeren en genieten, hij vindt ze dubbel schoon om de volkomen realiteit en de hooge poëzie van leven en licht.

De eigenaardige toestand onzer land- en waterwegen is, op het ontstaan en op den bouw onzer steden van belangrijken invloed geweest.

In de eerste ontwikkelingsperiode onzer later zoo beroemde waterbouwkunde werd vaak de natuurlijke waterweg in het belang van lager gelegen landen eenvoudig bedijkt of afgedamd. In later jaren begon men tot regeling van den waterstaat sluizen, en ten behoeve van de scheepvaart schutsluizen te bouwen.

Bij die dammen en sluizen, waar het verkeer te water werd afgebroken of oponthoud in het doorvaren ontstond, werden al spoedig eenige woningen gebouwd en verrezen eerlang dorpen en steden. De laatsten hadden ter harer versterking wallen en grachten noodig. Moest bij toenemende bevolking tot uitbreiding worden overgegaan, dan behield men de grachten, doch slechtte de wallen, en werden op korten afstand nieuwe wallen en grachten aangelegd. Zoodoende werden die steden voortdurend meer tot ontvangst en opslag van goederen geschikt, en konden de goederen per vaarttuig overal aan de pakhuizen worden gebracht.

Aan dat eenvoudig ontwikkelingsproces hebben wij het meerendeel onzer groote dorpen en steden en de laatsten haar schoonste grachten en breedste straten te danken.

Vandaar ook al die plaatsnamen, eindigende op: *dam*, *dijk* *sluis* en in die gemeenten de meerendeels breede wateren over het algemeen onder den naam *grachten* bekend, met tallooze bijvoegingen, als *oude*, *nieuwe*, *singelgracht* etc. terwijl de oorspronkelijke waterweg in den regel zijn ouden naam behield: — het Spaarne, de Amstel, de Rotte, de Gouwe enz.

Zoowel in die steden, als in de zoodanigen, die door ombouwing van sloten en burgten ontstonden, en waarin men den vroegeren vorm van het oude hof duidelijk terugvindt, en eindelijk ook in die aan onze rivieren gelegen, door de ombouwing der aldaar door natuur of kunst aanwezige havens in het leven geroepen, — vindt men altijd *in* of *om* den kern der plaats nauwe straten en stegen.

Het daardoor veroorzaakte ongerief voor het tegenwoordig verkeer is van te meer gewicht, omdat juist die kern in den regel het voorname marktplaats of handelsterrein geworden is. Juist daar waar het drukste verkeer gevorderd wordt; waar zoowel voor den groothandel als voor de winkelnering, de beste en voordeeligste standen gevonden worden, zijn de communicatiemiddelen het gebrekkigst.

Sedert den aanvang dezer eeuw en voornamelijk in de laatste veertig jaar heeft er echter in het lokaal en internationaal verkeer en vooral in den door ons bij het transitvervoer te vervullen rol, menige hoogst belangrijke verandering plaats gehad.

Stoomboot en spoorwegverkeer hebben in de communicatiemiddelen eene geheele revolutie te weeg gebracht.

Wordt reeds bij het vervoer naar overzeesche gewesten de zeilvaart langzamerhand door stoombootverkeer vervangen, in meerdere mate nog is dit op de rivieren en binnenwateren het geval. Daardoor is de grens van goede bevaarbaarheid der rivieren veel verder landwaarts ingetrokken en het geregeld verkeer tusschen de lagere gewesten en de hooger gelegen streken veel gemakkelijker geworden.

Van nog belangrijker invloed was de aanleg der spoorwegen. Bouw en exploitatie hebben in bergachtige landen natuurlijk tot groote kunstwerken en uitgaven gedwongen; doch het verkeer met die streken, te water niet of slechts met een grooten omweg bereikbaar — en vroeger langs de landwegen, hoogst beperkt — is thans even gemakkelijk als dat langs onzen vlakken bodem. De afzondering waarin vroeger de bevolking dier hoogere streken leefde, en waardoor handel en bedrijf meer werden gelocaliseerd, is bijna geheel vervallen.

Die veranderingen in het verkeer, hebben voor ons land werkelijke nadeelen opgeleverd.

Hier toch geschiedde in het groot, hoezeer langzamerhand en daardoor bijna ongemerkt, wat men in vele onzer steden in het klein kan waarnemen en er dikwerf tot hevigen strijd aanleiding

gaf. Het doortrekken of verbreedten van een straat, het verplaatsen van een markt of beurs verandert menigmaal de standwaarde der perceelen en verplaatst de winkelnering. Het wegnemen eener belemmering in de vaart, het verbinden van een paar, vroeger niet aaneengesloten, spoorwegen maakt het bedrijf en de hulp van hen, die in de vroegere belemmering of in het verkeer van het eene station naar het andere, een middel van bestaan vonden, voortaan onnoodig. Men herinnert zich de daarop gebouwde opposite tegen het centraalstation te Amsterdam.

Wanneer de zeeschepen hunne lading te Vlissingen, te Helder, te Harlingen of elders in de spoorwagens lossen en de goederen rechtstreeks naar Midden-Europa worden vervoerd, zal in menig opzicht de vroeger door ons land bij den doorvoerhandel verleende hulp, vervallen.

Maar tegenover die nadeelen staan belangrijke, hoewel te weinig bestudeerde en daardoor niet genoegzaam gewaardeerde baten.

Juist om het vroeger moeilijk, onzeker en duur verkeer, was de nijverheid in den regel gebonden aan de plaatsen waar zich de grondstof bevond, terwijl thans de voorkeur gegeven wordt aan die, waar meer kapitaal, lager werkloon, grooter ontwikkeling of vrijer verkeer en gemakkelijker débouché gevonden wordt.

Onze ligging is bovendien vooral bij het veranderd en versneld verkeer buitengewoon gunstig, terwijl juist dat gemakkelijk en snel vervoer vooral aan den handel in producten van onze vischvangst, landbouw en veeteelt onschatbare voordeelen schenken kan.

Ook hier weder zien wij in 't groot wat wij dagelijks in onze omgeving kunnen waarnemen. Het verkeer van en naar de stations in steden als 'sGravenhage, Haarlem en Amsterdam, geeft veel meer vertier en vordert veel meer personeel en materieel dan vroeger de diligenciediensten tusschen die plaatsen.

Heeft er in ons internationaal verkeer eene groote verandering plaats gehad, nog belangrijker is die door het lokaalvervoer ondergaan. En ook hier moeten tijdig de bakens verzet.

Onze landwegen zijn van lieverlede voor het meerendeel hard gemaakt en daardoor geschikt geworden om *voortdurend*, voor *grooter vrachten* en voor *veel sneller verkeer* te worden gebruikt. In de richting werd echter weinig wijziging gebracht en de aanleg van geheel nieuwe wegen was betrekkelijk gering. Daarin waren wij bij onze waterwegen gelukkiger, bijv. door het graven van het Noord-Hollandsch Kanaal, de Zuid-Willemsvaart en de Drentsche

Kanalen, terwijl ook menig riviervak en vaarwater belangrijke verbeteringen onderging.

Bij het toenemen der bevolking, bij de vermeerdering van onze welvaart, de uitbreiding van handel en industrie, het drukker onderling verkeer der plaatsen, de afschaffing der accijnsen en het belangrijk stoomboot- en spoorwegvervoer zijn onze land- en waterwegen — in vroeger eeuwen beroemd en voldoende — voor onze tegenwoordige behoeften veel te bekrompen geworden.

Onze wegen en straten zijn te nauw, en in stede van de belemmering, die de communicatie te water veelal bij en in onze steden ondervond, weg te nemen, of waar dit onmogelijk was, nieuwe gelegenheden voor de scheepvaart te maken, zijn in den regel de sluizen, dammen en dijken even eng gebleven, is tal van bruggen in de oude afmetingen herbouwd en menige gracht gedempt.

Ik behoef, onder de helaas! talloze voorbeelden slechts op de Keulsche vaart en die van Delft naar Leiden en den Haag, en op den toestand in laatstgenoemde plaats te wijzen.

Het verkeer op die vaarten is niet alleen sterk toegenomen, maar moet, zal het werkelijk voordeel geven, thans met veel grooter vaartuigen en zoo mogelijk veel sneller dan vroeger geschieden.

De bevolking van 's Gravenhage is vermoedelijk in de laatste eeuw meer dan verdubbeld. Er heeft zich eenige industrie gevestigd, er wordt daar en in het naburig Scheveningen veel gebouwd. Door dat alles is er veel meer handel en beweging gewekt en is grooter behoefte aan gelegenheid tot lossen, laden en opslaan van goederen ontstaan.... toch werden er geen afdoende nieuwe waterwegen of aanlegplaatsen gemaakt, maar wel eenige grachten gedempt, terwijl anderen voor het verkeer volkomen ongeschikt werden.

Wie van Delft naar 's Hage gaat heeft in eerstgenoemde plaats en in de vaart reeds met verwondering en medelijden voor het verkeer, de drukke beweging in zóó nauwe grachten en kanalen opgemerkt. Maar, hoe weinig verwend ook, hij wordt, te 's Gravenhage aangekomen, getroffen door de armoedige hulpmiddelen, die er voor handel en verkeer worden aangetroffen. Met droefheid ziet hij het worstelen en tobben om langs de deftige gebouwen, door de nauwe en ondiepe sloten van den Koekamp en de Maliebaan de talrijke zwaar geladen vaartuigen te boomen en te slepen.

Ook hier is de kritiek gemakkelijker dan 't aanwijzen van hetgeen tot verbetering geschieden moet.

De meeste onzer land- en waterwegen zijn als door toevallige omstandigheden ontstaan en slechts weinigen werden aangelegd, met het uitsluitend doel om in de behoeften van het verkeer te voorzien, zoodat het bestaande, reeds voor hetgeen thans vereischt wordt te bekrompen en te luttel, vermoedelijk binnen weinige jaren, geheel onvoldoende zal zijn.

Verbetering en uitbreiding van bestaande land- en waterwegen is echter niet alleen in de bebouwde kom der gemeenten, maar ook daarbuiten hoogst moeilijk, zoo niet geheel onmogelijk.

Juist daar waar dit het eerst en in de ruimste afmeting zou worden gevorderd, is de bebouwing het dichtst en zijn de vaste goederen het duurst. Juist langs de vaarten en wegen met levendig verkeer werden de meeste fabrieken en woningen gebouwd, de rijkste buitenplaatsen aangelegd. Onze wet op de onteigening kan slechts luttel helpen. Die wet huldigt het beginsel der zoogenaamde *expropriation stricte* d. i. het niet meer of niet verder onteigenen dan het onmiddelijk voor het verlangde werk gevorderde, in plaats van de *expropriation par zone*, eene onteigening waarbij meer dan het strikt benoodigde kan worden verkregen.

Tot toelichting van het verschil is een voorbeeld voldoende. De lezer gelieve de moeite te nemen zich in de plaats zijner inwoning een der nauwe straten of grachten met veelvuldig verkeer en drukke winkelpering voor te stellen.

Wil men die straat of gracht circa tien Meter verbreedden dan moet men dus al de huizen aan een der zijden gelegen onteigenen. Al de lasten komen dus voor rekening van hem die verbeteren wil, terwijl de naast gelegen eigenaren die tegen rijke betaling een klein gedeelte afstonden of niets verloren en de aan de overzijde gelegenen al de voordeelen in den zak steken.

Bij de *expropriation par zone* zou men in dergelijk geval aan weêrszijden circa 20 Meter onteigenen. Daardoor worden wel de kosten van onteigening veel grooter, maar is de verbrede weg of vaart eenmaal gemaakt, dan kunnen de aan beide zijden verkregen terreinen worden verkocht. Door de meerdere standwaarde dier bouwterreinen worden dan in den regel de gedane uitgaven gedekt, ja dikwerf nog een belangrijke winst verkregen.

Bij plannen tot verbetering van wegen en vaarten of van hetgeen in iedere gemeente voor de communicatiemiddelen moet wor-

den gedaan, moeten zóóveel bijzondere omstandigheden worden in het oog gehouden, dat het onmogelijk is iets meer dan eenige algemeene regelen te stellen of eenigszins afdoende voorbeelden te geven.

Juist om de aangevoerde redenen echter bevindt men zich bij het aanleggen van *nieuwe* wegen en kanalen in veel gunstiger omstandigheden, maar wordt ook, omdat latere verbetering zoo moeilijk is, oordeelkundige keuze en grondige studie omtrent richting en aanleg zooveel te dringender gevorderd.

En is die richtige keuze reeds daar waar het lokale toestanden betreft van het hoogste gewicht, bij den aanleg van spoorwegen wordt zij eene zaak van algemeen volksbelang en van het hoogste Regeringsbeleid. Hier vooral kunnen fouten in richting en aanleg tot onberekenbare en vaak niet te herstellen nadeelen leiden.

Spoorwegen zijn belangrijke middelen van communicatie tusschen verschillende landen, gewesten en steden, maar roepen ook binnen of bij de bebouwde kom der gemeenten geheel gewijzigde toestanden in het leven. Is dus de juiste richting der lijnen van overwegend belang voor al wat het algemeen verkeer, den nationalen en internationalen handel betreft, — de goede plaatsing der stations en bijbehorende werken kan op den toestand der gemeenten, op den lokalen handel en industrie in die plaatsen van grooten en weldadigen invloed zijn.

Tot nog toe is daarop bij den aanleg onzer spoorwegen te weinig gelet, en in de plaatsen nog niet aan spoorwegen gelegen, meent men den Koning te rijk te zijn, als men zich het bezit van eene lijn en van een station kan verzekeren. Men vergeet dat men bij verkeerde richting der lijn of slechte plaatsing van het station misschien voor altijd een groot deel van de verwachte voordeelen moet missen.

Hoe vluchtig de geleverde schets van den vroegeren en tegenwoordigen toestand onzer communicatiemiddelen ook geweest is, toch is er vermoedelijk voldoende uit gebleken dat het niet van algemeen belang ontbloot is een der gewichtigste van de nieuw aan te leggen lijnen, van het aangegeven standpunt, iets nader te beschouwen, en vooral omdat deze lijn niet alleen eene nieuwe verbinding in het leven zal roepen, maar als eene type moet worden beschouwd van de meeste der thans nog bij ons aan te leggen spoorwegen: *spoorwegen voor onzen landbouw, voor ons markt-verkeer en voor onzen binnenlandschen handel.*

Bij de beraadslagingen in de Eerste Kamer over de begroting voor 1874 gehouden, werd door alle sprekers beweerd dat onze Staatsspoorwegen op directe en indirecte wijze, de ontwikkeling van onze volkswelvaart hebben bevorderd en dat terecht daaraan voor een groot deel, de naar het schijnt vrij constante, vermeerdering van onze staatsinkomsten mag worden dank geweten.

Bijna dezelfde eenstemmigheid bestond er omtrent de wenselijkheid van verdere uitbreiding en de noodzakelijkheid om in het verwachte Regeringsvoorstel den Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg of wel spoorwegen in Noord-Holland en Friesland op te nemen.

Bij het bespreken dier lijnen ontstond er echter tusschen enkele leden een debat over het Koppelteeken in de zooeven gebruikte benaming Noord-Hollandsch-Frieschen spoorweg en het voegwoordje *en* in de omschrijving spoorwegen in Noord-Holland *en* Friesland.

De heer van *Eysinga* opende het debat en beweerde onder anderen:

„dit wil ik echter zeggen dat ik mij voorstel, dat onder die nieuwe lijnen zal begrepen zijn de verbinding tusschen Noord-Holland en Friesland.

„Het is evenwel niet de verbinding die ik in de eerste plaats moest noemen, want die verbinding — hetzij dan langs een omweg — bestaat; maar ik wenschte daarom dit punt met een enkel woord te bespreken, omdat het twee gedeelten betreft van belangrijke gewesten, die uitmunten door groote vruchtbaarheid en talrijke bevolking, maar die tot nog toe stiefmoederlijk zijn bedeeld.

„Het is dus de Noord-Hollandsch-Friesche Spoorweg dien ik voor oogen heb.”

De heer *Cremers* verklaarde geen bezwaar te hebben, wanneer er sprake was van spoorwegen als van Enkhuizen naar Amsterdam of van Harlingen over Bolsward naar Sneek in verbinding met den Staatsspoorweg „maar” vervolgde hij „wanneer de vorige geachte spreker zegt: de Minister dient tusschen de twee comités te kiezen voor de onmiddellijke verbinding van de beide provincien Noord-Holland en Friesland, of zoo de Minister dat niet wil, dan moet die verbinding van Staatswege tot stand gebracht worden — wanneer zeg ik, dat gevoelen hier verkondigd wordt, dan moet ik er van mijn kant op wijzen, dat eene verbinding tusschen Holland en Friesland niet anders kan geschieden dan met hout-

vlotten over de Zuiderzee, en het aanleggen van geschikte havens vorderen zou.

„Daarom heb ik een ander gezichtspunt.

„Ik zeg tot de Regering: geef concessie aan elke bijzondere onderneming die zich voor het aanleggen van dat werk opdoet, mits zij eenigen waarborg voor de uitvoering van dat werk aanbiedt, maar beraad u tienmalen voor gij er toe overgaat, om dat werk van staatswege te maken of daarvoor groote offers uit 's lands schatkist te geven.

„De geachte vorige spreker duide het mij niet ten kwade dat — het kost mij moeite om dit hier te uiten, maar ik acht er mij toe verplicht — dat die verbinding in mijn oog te *chimérique* is. Indien men nagaat hoe moeielijk dikwijls door het weder de verbinding over den Rijn is voor het traject naar Kleef, en hoe deze verbinding over zee heen moet geschieden en dikwijls door storm kan belemmerd worden, dan geloof ik, dat de Regering zich wel tien malen mag bedenken, eer zij tot de uitvoering besluit. Ik wil geen onderneming, die het wagen durft afschrikken, zij wage het! Maar 'slands geld er aan op te offeren acht ik onraadzaam.”

De heer *Smit* beweerde: „Op dit oogenblik zijn de provincien Noord-Holland en Friesland zooals de spreker uit Friesland zeide, wel stiefmoederlijk bedeed. Wanneer ik nu let op het groote gewicht van die provincien, op de aanzienlijke bevolking daar woonachtig, dan geloof ik dat in het nieuw in te dienen ontwerp eene Noord-Hollandsch Friesche lijn niet ontbreken mag.

„Zulk eene lijn is onmisbaar en het is billijk dat zich stemmen verheffen die daarop wijzen.”

Die verklaring noopte den heer *Cremers* tot: „Een enkel woord aan den heer *Smit*. Gaarne ben ik homogeen met personen van doorzicht, daarom doet het mij leed zoo ik met hem moet verschillen. Dat verschil is echter niet zeer groot en ik wil gaarne trachten het uit den weg te ruimen. De geachte afgevaardigde spreekt van een Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg, ik zou willen spreken van Noord-Hollandsche en Friesche spoorwegen in plaats van het verbindingssteeken. Kunnen wij elkander daarover verstaan, dan zou ik gaarne beide wegen steunen daar die streken beide karig bedeed zijn. Wil de afgevaardigde alleen spreken van den Noord-Hollandsch-Frieschen spoorweg dan geef ik hem in bedenking te wachten tot de Zuiderzee droog is; wellicht heeft dan de aandrang om dien weg het nut, dat die zee wel spoedig droog zal worden.”

Daarop antwoordde de heer *Smit*:

„Als homogeniteit zoo ligt te verkrijgen is als de geachte laatste spreker meent dan ware het meermalen wenschelijk, dat in een Ministerie dat eenvoudig middel kon worden aangewend. Wij beiden willen aanvulling van de leemten in de wet van 1860, dus een tweede editie, wellicht iets kleiner van druk doch misschien met goud op snee, maar door wie en hoe daartoe te komen, schijnt den geachten afgevaardigde onverschillig, mij is dit het ook: als dat koppelteeken tusschen Noord-Holland en Friesland weg moet, het is mij wel, maar ik wensch in het noorden van Noord-Holland de baan die ontbreekt en waarop de bedoelde streek naar mijne meening recht heeft. Maar laten dan ook de Friesche lijnen er komen met of zonder koppelteeken. Laat ze er komen door dezen Minister. De homogeniteit kan dus thans ongetwijfeld worden hersteld tusschen den geachten spreker uit Groningen en mij.”

Uit dat debat blijkt dat hier het vraagstuk der beste keuze tusschen nieuw aan te leggen en belangrijke communicatiewegen zuiver wordt gesteld, doch tevens hoe oppervlakkig soms eene zoo belangrijke zaak wordt behandeld.

Het grootste bezwaar van den heer *Cremers* betrof het zeetraject tusschen beide provincien. De vrees daarvoor deed hem voor het mede stiefmoederlijk bedeelde Zuid-Westelijk kwartier van Friesland aan eene lijn Harlingen-Sneek-Heerenveen de voorkeur geven.

Bestond dat zeetraject niet dan zouden ook zijne bezwaren tegen het koppelteeken vervallen en thans zelfs meende hij het koppelteeken alleen te moeten bestrijden, omdat de verbinding NIET anders zou kunnen geschieden dan met HOUTVLOTTEN.

Het Comité voor den Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg heeft nimmer het plan gehad om op de bedoelde zeëngte HOUTVLOTTEN te gebruiken en het is mij zelfs niet duidelijk wat de geachte spreker er mede kan hebben bedoeld. Vermoedelijk is in het bijblad eene drukfout ingeslopen en was het de bedoeling niet van HOUT- maar van STOOMVLOTTEN te spreken, maar zelfs ook aan STOOMVLOTTEN is nimmer gedacht.

In den eersten prospectus, in 1864 uitgegeven, werd reeds een gedeelte van de Zuiderzeekaart overgenomen waarop de te volgen richting werd aangeduid door de woorden: „*vaarwater der STOOM-BOOTEN.*” In de toelichting werd gezegd: „de overtocht kan door *booten*, die gelijke snelheid hebben als die tusschen Dover en Calais

varen, in 45 minuten geschieden, terwijl het vermoedelijk mogelijk zal zijn, doch nog aan een nader onderzoek moet worden onderworpen om die overtocht..... te vergemakkelijken door.... de *stoombooten* zoodanig in te richten dat daarop de spoorwegrijtuigen zonder overlading kunnen worden vervoerd."

In al de met de Regering en met de vereeniging van Bankiers gewisselde stukken, in al de begrootingen en berekeningen werd nooit anders dan van *stoombooten* in de gewone beteekenis van dat woord besproken.

De zeeëngte tusschen Stavoren en de vuurtoren aan de Ven, de noordelijke punt ongeveer een half uur gaans boven Enkhuizen, is circa $\frac{1}{2}$ gedeelte van het traject, dat de stoombooten tusschen Amsterdam en Harlingen moeten afleggen. Daarvoor wordt in den regel 6 uur gevorderd, zoodat die zeeëngte door *die* booten in ongeveer één uur kan worden overgestoken. Eene snelheid vrij wel overeenkomende met die der binnenstoombooten op het IJ, de Zaan en het Noord-Hollandsch Kanaal.

Die booten van Amsterdam op Harlingen zijn vrij groot maar mogen slechts een diepgang hebben van 5 voet, omdat zij, ten einde Enkhuizen (de stad, niet de vuurtoren aan de Ven) aan te doen, bezuiden Enkhuizen, het zoogenaamde Slijk moeten passeren, waar slechts 6 à 7 voet water staat. Is het water zeer laag dan kunnen zij het Slijk niet over en loopen veel Oostelijker langs of buiten het Enkhuizerzand om. Langs de Friesche kust benoorden Hindeloopen staat in het vaarwater dier booten maar een paar voet meer dan op het Slijk, doch bij aflandigen wind loopt daar het water nog sterker weg, zoodat die booten daar dan, weder veel westelijker moeten loopen.

Het gevolg daarvan is, dat die Stoombooten van eenigsins eigenaardige constructie moeten zijn. Die lange en groote booten die eigenlijk niet *in* maar *op* het water liggen kunnen kwalijk vast liggen en snel doorvaren, wanneer zij, gelijk op de Zuiderzee dikwerf geschiedt, met wild weêr, hooge zee en korten golfslag te kampen hebben. Eene zoodanige boot, geschikt om te kunnen varen in de 6 voet water van het Slijk, heeft, gelijk men het uitdrukt, niet veel te kommandeeren, wanneer zij op het Groot scheepsvaarwater een ferm Noord-Wester ontmoet. De daardoor veroorzaakte mindere snelheid en de bij aflandigen wind te maken omweg verhinderen dikwerf de tijdige aankomst.

Wie dus, steunende op de ervaring bij *die* booten opgedaan,

eenig bezwaar in de zeeëngte tusschen Enkhuizen en Stavoren ziet, heeft niet geheel ongelijk, maar een nader onderzoek bewijst dat men hier met geheel andere toestanden te rekenen heeft.

Vlak voor de Vuurtoren aan de Ven staat bij *gewoon laag water* 24 en vlak voor Stavoren 20 voet water. De grootste diepte, in dit vaarwater is 30 en de kleinste 15 voet. De gewone rijzing en daling van het water bedraagt te Stavoren 5 en te Enkhuizen 4 decimeter en met springtij 1 à 1½ decimeter meer. Bij buitengewoon laag water in het allerongunstigste geval, doch dat dan ook niet langer dan een uur aanhoudt, valt het water voor Stavoren 67 centimeter of circa 2 voet beneden het straks opgegevene voor *gewoon laag water*.

Uit die cijfers blijkt reeds, dat de schepen, die men hier in de vaart zou kunnen brengen, niet *op* maar *in* het water zouden kunnen liggen; dat men hier booten kan gebruiken met gelijken of grooter diepgang dan bij het meerendeel der zeebooten, die thans den nieuwen waterweg van Rotterdam doorgaan, in de vaart tusschen Harlingen en Engeland of tusschen Amsterdam en Hamburg dienst doen. Men behoeft juist geen deskundige te zijn om in te zien, dat de kloksten der in die vaarten gebezigde zeebooten op het hier besproken traject iets meer zouden te kommandeeren hebben.

Maar ik kan verder gaan. Het speciaal onderzoek op de booten tusschen Dover en Calais ingesteld en de vergelijking der zeekaarten met de modellen dier booten te Londen, heeft volkomen bewezen dat men zich tusschen Enkhuizen en Stavoren van beter en grooter schepen dan dáár zou kunnen bedienen, en dat er hier meer dan voldoende diepte is om aan de stoombooten de meest mogelijke snelheid te verzekeren.

Uit het adres dezer dagen in de Kamer van Koophandel te Rotterdam besproken, blijkt dat men zelfs voor de nieuwe postpaketvaart tusschen Rotterdam en Harwich geen grooter schepen gebruiken wil. Die booten zouden 10 voet diepgang hebben, terwijl gelijk wij zagen de minste diepte bij de allerongunstigste omstandigheden hier nog altijd 13 voet bedragen zal.

Men is dus wat het materieel betreft in zijne keuze volkomen vrij en daardoor tegen belemmeringen in de dienst naar alle menschelijke berekeningen gewaarborgd.

Ook bij het beste materieel echter kunnen er andere omstandigheden en natuurkrachten zijn die belangrijke bezwaren opleveren.

En te dien aanzien vooral zijn tegen het Koppelteeken al hoogst

zonderlinge argumenten aangevoerd, doch gelukkig alleen uit oppervlakkige beoordeeling ontstaan.

Sommigen vreesden, krachtens hunne ondervinding bij stoombooten op de Zeeuwsche Stroomen opgedaan, onzekerheid in de tijdige aankomst der stoombooten, anderen zagen gevaar in de belemmering, die de vorst zou veroorzaken, terwijl gewaande onveiligheid van het vaarwater, kans op aanvaringen en dergelijken weder anderen beducht maakten.

Zulke bezwaren zijn gemakkelijk te opperen, maar kunnen overal worden gevonden. Men geve zich eens de moeite in het breede uit te meten waaruit bij een rijtuig gevaar kan ontstaan! Wat behoeft er slechts weinig te haperen aan het wiel, de as, de veeren, de bak, het tuig, het paard, den koetsier, de straat! Hoe weinig is er noodig om het paard schichtig te doen worden! Een spelend kind, een voorbijvliegende vogel, een blaffende hond is dikwijls voldoende! Houdt men daarbij in het oog wat er gebeuren kan bij het tegenkomen en verkeerd uithalen van en voor andere rijtuigen, dan zou men moeten vermoeden dat niemand van een rijtuig zou durven gebruik maken.

Neemt men de moeite na te gaan hoe door duizenderlei omstandigheden en luttele gebreken bij weg, materiëel en personeel op een spoorweg gevaar kan ontstaan, dan zou men denken dat niemand in een spoorwagen zou plaats nemen en dat angstvalligen voor brand in geen onzer groote logementen een oog zouden sluiten. — Toch laat zich niemand door die talrijke bezwaren afschrikken.

Zoo zal het ook bij den overtocht tusschen Enkhuizen en Stavoren met uitsluitend voor dat vervoer te maken stoombooten gaan. Gelijk reeds werd opgemerkt kan dat vervoer met snelvarende booten, in circa 45 minuten plaats hebben. Daar er onderweg geen oponthoud is en in bijna rechte lijn wordt doorgevaren is er, naar de overal opgedane ervaring weinig kans, dat het verschil in den tijd der overvaart van noemenswaardige beteekenis kan zijn. Tegen buitengewoon tijdverlies door groote overladingen van goederen en vee kan, evenals men onder dergelijke omstandigheden op spoorwegen extra vee- en goederentreinen laat loopen, — door het gebruiken van afzonderlijke booten worden gewaakt, gelijk daarop altijd bij de begroting van het materiëel is gerekend.

Het verschil van hoog en laag water, van tij en stroom, voor de vaart op de Zeeuwsche stroomen van zoo overwegend belang,

kan hier van geen invloed zijn. Tusschen hoog en laag water is hier het verschil slechts 40 à 50 c. M. terwijl het te Vlissingen 3.61, te Breskens 3.70, te Neuzen 3.92, te Hansweert 4.10 en te Bath 4.41 M. en dus 8 à 10 maal meer bedraagt.

Van meer gewicht schijnt bij oppervlakkige beoordeeling het bezwaar van de vorst.

Het water van de Noord-zee, dat bij vloed door de zeegaten van Texel en het Vlie naar binnen stroomt en langzamerhand het vlak van de Zuiderzee doet rijzen, om bij eb weder door die gaten terug te loopen, heeft in die anders ondiepe binnensee eene, vooral tusschen de Ven en Stavoren, belangrijke geul gegraven waarvan door zeeschepen kan worden gebruik gemaakt en die vandaar den naam van *groot-scheepsvaarwater* bekomen heeft.

Die geul loopt van Pampus beoosten Amsterdam in Noord-Oostelijke richting tot bij Urk, vandaar in Noord-Westelijke richting tot tusschen Stavoren en Medemblik en verdeelt zich dan in twee armen, waarvan de rechter zich op eenigen afstand van de Friesche kust, naar het Vlie wendt, terwijl de linker zich om de Oostpunt van Wieringen naar het zeegat tusschen den Helder en Texel keert.

Door het voortdurend in- en uitstroomen van het vloedwater wordt niet alleen die geul onderhouden, maar blijven, ook bij de strengste vorst, de zeegaten van het Vlie en den Helder en de zeeëngte tusschen de Ven en Stavoren open, terwijl de stille en ondiepe gedeelten van de Zuiderzee spoedig met ijs gevuld worden of geheel dichtvriezen. Reeds bij matige vorst wordt dan ook de gewone vaart op de Zuiderzee gesloten en moet de dienst der booten van Amsterdam op Harlingen worden gestaakt, maar nimmer wordt de vaart van het Nieuwe Diep naar zee belemmerd, gelijk ook die van Harlingen naar Engeland geregeld doorgaat. De laatste wordt soms bij ZEER harde winters slechts bemoeilijkt voor den korten afstand tusschen het *groot-scheepsvaarwater* en de haven van Harlingen.

Daar de linker arm van dat *groot-scheepsvaarwater* langs, doch *buiten*, de Oostpunt van Wieringen omloopt, ligt Medemblik binnen de lijn waarin het toevriezen van het Zuiderzeevlak geschieden kan. Het heeft daar echter niet zóó spoedig plaats, als in het Zuidelijk en nog veel stiller gedeelte, beneden Hoorn en Enkhuizen. Van daar dat sommigen, steunende op de verzekering aan de schipperij op de Zuiderzee ontleend: „dat de vaart op Enkhuizen eerder gesloten is dan die op Medemblik”, — aan laatst-

genoemde plaats als verbindingspunt in Noord-Holland de voorkeur hebben gegeven.

Bij behoorlijk onderzoek had men echter gemakkelijk kunnen nagaan dat het dichtvriezen en betrekkelijk lang gesloten zijn van het vaarwater voor Medemblik zich niet zelden, al is het ook niet telken jare voordoet, en dat dit dan ook bij de haven van Hindelopen plaats heeft, doch dat de zeeëngte tusschen de vuurtoren aan de Ven en Stavoren nooit dicht vriest.

Nooit, mag ik niet zeggen. Het is wel eens geschied. In het Klimaat van Nederland door Dr. F. W. C. Krecke vind ik uit de kronijk van Groningen en Ommelanden het volgende overgenomen: „Anno 1740. In de maand October des vorigen jaars begon 't te vriezen, 't welk niet alleen aanhielt tot het einde van het jaar, maar in het begin van dit jaar hoe langer hoe felder wierde, en eindelijk tot dusdanige strengheit kwam dat verre de koude van 1709 overtrof, zijnde op Zondag en Maandag den 10den en 11den Januarij de vorst zoo vinnig, als niemand ooit in deze gewesten heugen mag, staande de thermometer bykans twee graden onder 0 (— 19 C.) of de felste koude, 't welk acht graden kouder is als de winter van 1709 en drie graden kouder als men 's winters in Lapland gemeenlijk gevoelt, zo dat het de koude van Nova Zembla gelijk was. De wind was als in 't oosten gekluistert, waardoor de bittere koude en vorst en 't sneeuwen bleef aanhouden tot in 't laatst van April, wanneer de wind na 't Noord-Oosten draaide, doch maakte even schraal en ongunstig weêr tot diep in de maand Junij, zo dat men zelfs bijna geen zomer dit jaar had. De schrikkelijke onheilen en elenden door deze overfelle winter aan land, menschen en beesten veroorzaakt, is onuitsprekelijk. De aarde was ter diepte van vele voeten bevroren en zoo hard als ijzer geworden, waardoor alle groeizaamheit als ten eenenmale weggenomen was. Vele menschen en ontallijke beesten vond men door de felle vorst verstijft en dood, de eetwaren en 't hout waren gelijk steen geworden en alle dranken en vochtigheden als baar ijs. Alle binnenwateren en de snelstromenste rivieren gebruikte men als gemeene wegen met de zwaarste lastwagens.

„Niet alleen de Eems tusschen Delfzijl en Oost-Friesland wierde met sleeden overtrokken, maar ook de Zuiderzee tusschen Stavoren en Eukhuizen was diermate slegt en effen toegevroren, dat zonder gevaar en met gemak dezelve gebruikt wierde, 't welk nooit van te voren meer te zien was, ja zelfs dat nog hooger draaft, schreeft men uit Sweeden dat van Stokholm naar Abo in Finland de

Oostzee met paarden en sleeden gepasseert wierde. Tot Petersburg, wiert een konststuk de Keizerin van Rusland aangeboden, zijnde een paleis met alle toebehooren van ys zeer konstig opge maakt, waar neffens eenige stukken kanon stonden, niet van metaal, maar ys, en die ieder tot eenige malen, met een half pond buskruid wierden geladen en afgeschoten, zonder te bersten of merkelyk verwijderen. De aanhoudende slrenge koude maakte alle levensmiddelen en brandstoffen schaars en drievoud dierder als gewoonlyk, waaruit een onbeschryfelyke nood en gebrek onder de geringe menschen ontstond en schoon de milddadigheid der grooten en gegoedste burgeren omtrent de armen en behoeftigen groot was, zijn desnietteenstaande de diaconyen met het onderhoud van veele honderden nootdruftigen meer als gemeenlyk bezwaard geworden. Door de koude en gebrek van voedsel stierf een menigte beesten waardoor veele boeren geruineert zijn, het hooy ontbreekende moest men stroo aan 't vee ten eten geven dit ook niet meer te vinden zijnde, hield men de rietdakken van de boerenhuizen af, om 't de beesten voor te werpen, die het door honger gedrongen aten dat hen 't bloed den bek uitkwam. Het gezaaide koorn en ander veldgewassen dagt men dat door de harde vorst ten eenenmale bedorven was, dog tegen verwachting was het ten meestendeele behouden, omdat het misschien zeer diep onder de sneeuw bedekt is geweest. Verdere bijzonderheden zullen wy niet melden wyl deze droeve winter tijd ieder een thans nog genoeg in geheugen ligt, als alleen God Almagtig geliefde door deeze overgrootte koude ons van de droevige kwaal en plage der paalwormen te verlossen."

Een door anderen gevreesde belemmering zou in het drijfjs en de zoogenaamde schollen gelegen zijn.

Wanneer de Zuiderzee gedeeltelyk is toegevroren gaat uit het Zuidelyk deel bij eb en door den bij dooi veelal heerschenden zuidenwind, vaak eenig drijfjs door de zeeëngte. Dat bezwaar weegt echter bij diepgaande, sterke en snelvarende schroefbooten natuurllyk veel minder dan bij ligte raderbooten, maar toch het kan in sommige gevallen eene kleine vertraging geven. Het staat ongeveer gelijk met de op onze Staatsspoorwegen in Noord-Holland en de Oostelyke provincien soms ondervonden bezwaren van sneeuwopstuiving. Doch wie zal in ernst beweren dat men in ons land geene spoorwegen mag aanleggen omdat er wel eens, om de 6 á 7 jaar, bij een paar treinen eene kleine vertraging door de sneeuw plaats heeft.

Vorst en ijs zullen dan ook hier niet, als op het watergedeelte van de, trouwens finantieel toch gunstige lijn Rotterdam—Antwerpen, tot eene schier jaarlijksche staking der dienst aanleiding geven. Soms tijds na strenge winters kan bij een of twee der overvaarten door drijfjjs uit het zuidelijk gedeelte van de Zuiderzee een paar uur vertraging ontstaan. Die hoogst zeldzame vertraging zal dan in de zoogenaamde *stille weken* vallen waarin de markten gesloten zijn en het verkeer dus tot het allerlaagste cijfer gedaald is.

Wat de veiligheid van het vaarwater betreft, is er voorzeker moeilijk beter traject te vinden. De afstand is zóó gering dat bij helder weer de overkant te zien is. Bij het gebruik van matige kustvuren en goede seinlichten op de booten, zullen de booten niet alleen voortdurend in het licht der kusten varen, maar kunnen langs schier de geheele lijn de noodige signalen worden gegeven; een zoogenaamd klein licht als het vuur van Vlieland op de vuurtoren aan de Ven geplaatst, zou ongeveer tot Sneek en een te Stavoren tot halfweg tusschen Hoorn en Purmerend zichtbaar zijn.

De vaart op dit gedeelte van de Zuiderzee is niet zoo druk en heeft te zelden door daar onbekende schippers plaats om in ernst voor onveiligheid te doen vreezen.

Vergelijkt men wat diepte, verschil van waterstand, gevaar voor aanvaring en afstand betreft, de zeeëngte van Dover en Calais, waar de booten dwars door de kolossale scheepvaartbeweging moeten koers houden, met die tusschen de Ven en Stavoren en ziet men hoe hoogst zelden in de Couranten het bericht voorkomt, dat de Engelsche posten niet op tijd zijn aangekomen (voor zoover dat gedeelte van het traject betreft) dan kan men nagaan hoe verbazend luttel, om niet te zeggen hoe ten eenenmale onnoemenswaardig, de bezwaren voor de veiligheid tusschen de Ven en Stavoren zijn zullen.

Alleen wat de exploitatie betreft zal die zeeëngte eenige moeite of liever eenige meerdere kosten kunnen opleveren. Maar die kosten zullen voorzeker ruimschoots door de voordeelen worden opgewogen en oneindig minder bedragen dan de nadeelen die, — wanneer het koppelteeken werd verworpen — voor de exploitatie van het Noord-Hollandsch gedeelte zouden voortvloeien uit een doodloopenden zijtak van Hoorn naar Enkhuizen of Medemblik.

De eerste spreker, de heer van *Eysinga*, beweerde dat hij de verbinding tusschen Noord-Holland en Friesland niet in de eerste

plaats had moeten noemen, *omdat die verbinding, hetzij dan langs eenen omweg alreeds bestond.*

Ik neem de vrijheid dat gevoelen te bestrijden. Ook in spoorweg-zaken moet men trachten niet te eenzijdig te oordeelen. Beschouwt men dat middel van vervoer alleen met het oog op zekere klasse van personen, voorzeker ja, dan kan men, zonder grammatikaal of feitelijk eene onjuistheid te begaan, beweren dat er een *verband* bestaat.

Ziet men echter in spoorwegen middelen van vervoer ten dienste van het algemeen, acht men het voor onzen handel in landbouw-producten en veeteelt, voor onzen binnenlandschen handel, ja, ook voor ons internationaal verkeer wenschelijk, dat de reizigers met het minst mogelijke geld en tijdverlies het meest mogelijk zaken kunnen doen, dat landbouwers en veehouders hunne waren op de voor hen meest voordeelige tijden en plaatsen kunnen verkoopen, dat de binnenlandsche handel op de beste wijze worde gebaat, en dat het internationaal verkeer behoorlijk worde gevoed door het aanbrengen van hetgeen moet worden uitgevoerd naar de havens, waarop de beste retourvrachten van het buitenland te verkrijgen zijn, — dan is er *geen* verband.

Wat het personenvervoer betreft is de opbrengst van hen, die over den straks genoemden omweg van Leeuwarden naar Amsterdam gaan, natuurlijk zeer luttel en in geen noemenswaardige verhouding tot het lokaalverkeer. Het getal dier reizigers zal stellig geen 5 pCt. uitmaken van hetgeen bij beter verbinding zou worden bereikt.

Wat toch geeft het verband langs dien omweg, om ons tot een paar voorbeelden te bepalen, voor handelsreizigers en marktbezoekers? Een reiziger, die de steden van Noord-Holland en Friesland bezoekt, is verplicht voor beide gewesten een afzonderlijke reis te maken en geeft, behalve het tijdverlies, minstgenomen vier maal meer geld uit dan wanneer hij van Amsterdam op Zaandam, van daar op Purmerend—Hoorn—Enkhuizen—IJlst—Sneek en Leeuwarden kan gaan, en over Heerenveen, Meppel, Zwolle en andere plaatsen terug te keeren. Voor het bezoek over en weder van de Hollandsche en Friesche markten mist het tegenwoordig verband alle waarde.

Daaruit kan evenmin eenig noemenswaardig voordeel worden getrokken voor onzen binnenlandschen handel. Het verschil in afstand tusschen Amsterdam en Leeuwarden langs den thans bestaanden omweg en het verband door den Noord-Hollandsch Frieschen Spoorweg in het leven te roepen, bedraagt bijna 35 pCt. of circa 65 kilometers.

Evenzoo is het met den handel in producten van landbouw en veeteelt gelegen.

Uit Friesland wordt in het voorjaar het vee, tegen den tijd van het kalven, naar Noord-Holland afgezet en daar op de groote voorjaarsmarkten verkocht. Het blijft van Mei tot November op de weiden in Noord-Holland, waar de bekende Noord-Hollandsche kaas wordt gemaakt en is de tijd voor zuivelbereiding verstreken, dan worden op de groote najaarsmarkten duizenden stuks voor de zuidelijke gewesten verkocht.

De voorjaarsmarkten worden in Noord-Holland in April gehouden en de prijs van het vee hangt, behalve van de gewone omstandigheden, en misschien voor veel grooter gedeelte, af van de vraag of er in Noord-Holland het vorige jaar veel hooi is gewonnen, en of tijdens de markten het weder zoo voordeelig staat, dat men zich spoedig met genoegzaam grasgewas mag vleien. Die beide laatste omstandigheden zijn van zoo belangrijken invloed op den prijs van het vee, dat een alleen daaruit ontstaan verschil van f 20 tot f 40 per koe, een zeer gewoon verschijnsel is.

De opkooper van het Friesche vee moet daarop natuurlijk rekenen maar schermt tijdens zijne inkoop in zekeren zin nog geheel in den blinde, omdat hij met dat opkopen veel vroeger beginnen moet, ten einde zich daarna van scheepsgelegenheid te kunnen voorzien. Het tijdig aankomen eischt, bij altijd mogelijke vertraging door weer en wind, een vroeger vervoer en het vee moet dus bovendien door den opkooper worden gestald en verzorgd.

De kosten van een en ander zijn belangrijk en drukken zonder dat iemand er voordeel bij heeft, want het is zuiver verloren geld, op de inkoopsprijzen van het vee in Friesland en daardoor op de opbrengst en den prijs der landerijen aldaar.

Tot verbetering van dien toestand geeft de bestaande omweg niets, maar wordt de Noord-Hollandsch-Friesche Spoorweg gelegd, dan is het niet twijfelachtig of de veelhouders in Noord-Holland zullen van de gelegenheid gebruik maken om zelve de Friesche markten te bezoeken en zich, naarmate ze gras en behoefte hebben, aldaar van het noodige vee te voorzien.

Bij den Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg kan slechts luttel op internationaal vervoer *langs die lijn* gerekend worden. Toch heeft zij voor ons verkeer met het buitenland hooge waarde, omdat zij gelegenheid schenken zal, den uitvoer onzer produkten gemakkelijker en beter te maken, door dien te leiden naar de havens waarop retourvracht mogelijk is.

Het verband tusschen uitvoer, retourvrachten en transitverkeer wordt in den regel veel te veel over het hoofd gezien, en toch is het zoo hoogst eenvoudig. Alleen daar waar de booten vol kunnen gaan en vol kunnen terugkeeren zijn de laagste vrachten te bedingen en kan dus internationaal en transitverkeer het best worden gewekt en verzekerd blijven.

Zoowel in de afdeeling Koophandel van de Maatschappij Felix Meritis bij de behandeling van den Noord-Hollandsch—Frieschen Spoorweg en later bij de bespreking van andere spoorwegplannen, als in de vergaderingen van Burgerplicht over het Centraalstation te Amsterdam, en op het Landbouwkundig Congres in 1870 te Arnheim gehouden, werd op het thans behandelde de aandacht gevestigd, doch men heeft de belangrijke voordeelen dezer onderneming vooral voor Amsterdam, wat zijn handel, vooral voor Friesland, wat zijn landbouwproducten betreft, te weinig geteld of ingezien.

Ook hier heeft zeker het ongelukkige beursspel in fondsen zonder eenige reële waarde, veel kwaad gedaan, terwijl bovendien onverschilligheid en bekrompenheid veler blik heeft beneveld. Zoo lang Amsterdam in de richting van de laatste jaren Amsterdamsch bleef, was er niet veel kans dat het ooit het door velen geliefde Amsterdam zou worden, wanneer men ten minste met dien schoonen naam niet eene markt van papier, maar eene koopstad bedoelt. Gelukkig schijnt er thans eenige kans op verbetering te bestaan.

Is voor Amsterdam eene verkorting van 65 kilometers in het verkeer met de hoofdstad van het rijke Friesland, een behoorlijk en vast vervoer voor reizigers en goederen ten behoeve van den uitgebreiden détailhandel met en naar welvarende streken als Noord-Holland en Friesland, een aanvoer als die deze gewesten kunnen opleveren om booten naar Engeland te bevrachten, het goedkoopere retour vandaar en het transitverkeer langs de Oosten en Rijnspoorwegen of de te verbeteren Keulsche vaart, niet eene onderneming van oneindig hooger waarde, ook al gaf ze in de eerste jaren veel matiger winsten, dan een dobbelspel in spoorwegen die niet bestaan, om eene bevolking te gerieven die er niet is, en vee te gaan vervoeren dat er niet gevonden wordt?

Zijn de bezwaren tegen het Koppelteeken geopperd dus onjuist en wordt, ook niettegenstaande geringe verhooging der exploitatiekosten, de opbrengst van de lijnen in Noord-Holland en Friesland

door de verbinding veel hooger dan het bedrag, dat bij die lijnen, zonder dat verband zou kunnen worden bereikt — er bestaan bovendien belangrijke redenen om de lijnen in Noord-Holland en Friesland, door wien dan ook aangelegd, niet te isoleren of aan afzonderlijke maatschappijen in exploitatie te geven, maar gezamenlijk te verbinden en door ééne hand te doen exploiteren.

Neemt men het Koppelteeken weg en stelt men daarvoor het voegwoordje **EN** in plaats, dan spreekt het van zelf dat men in Noord-Holland weinig verschil in de aan te nemen richting krijgen zal. Juist de oostelijke hoek van dat gewest is bijzonder welvarend en dicht bevolkt. Doch in Friesland zou er dan minder reden bestaan om de richting Leeuwarden—Sneek—Stavoren aan te nemen. Bij het vervallen van het Koppelteeken zou ook de lijn Hindelopen—Bolsward—Sneek—Grouw vermoedelijk niet verlangd worden, en zou men dus denkkelijk met den heer Cremers tot besluit komen de lijn Harlingen—Sneek—Heerenveen te leggen.

Stelt men zich wat het doel van een spoorweg en de daarvan te trekken voordeelen aangaat, geen hooger eischen dan de bevrediging van het welwillend denkbeeld van enkele sprekers, *dat men streken die wat stiefmoederlijk bedeed zijn toch ook een spoorweg geven moet*; — begeert men niet meer of niet anders dan eene gemakkelijke reisgelegenheid voor het fatsoenlijk publiek, — dan heeft men inderdaad aan een zoodanig paar vertakkingslijntjes volkomen genoeg. Voor de uit welwillendheid besteede gelden behoeft men dan ook niet op — trouwens bij die opvatting niet te erlangen — rente te rekenen.

Heeft men echter omtrent het groote nut van goede communicatiemiddelen in het algemeen belang — niet dat van enkele plaatsen of klassen — het voordeel en gemak, dat spoorwegen ons bij anderen aanleg en exploitatie dagelijks zouden kunnen scheutken, wat ruimer inzichten, dan blijkt het spoedig dat slechts door het Koppelteeken verbetering der bestaande toestanden te verkrijgen is.

Toen ik in 1864 in Amsterdam het plan van den Noord-Hollandsch—Frieschen Spoorweg besprak, veroorloofde ik mij de meening te uiten, dat wij eigenlijk nog geen spoorwegen, maar slechts omnibusdiensten met lokomotieven bezaten. Ik wees daarbij op den Hollandschen Spoorweg, die te Amsterdam aanving op de allereenigste plaats waar men te water niet komen kon; te Haarlem, het Spaarne, de hartader van de binnenvaart overging om in het midden van den Bloemtuin, (thans met huizen bezet), op te houden;

te Leiden op circa 10 minuten van de stad in een lammerenveld zijn station had; te 's Gravenhage het eenige vaarwater overging om iets verder in een weiland stil te houden, te Delft aan de verkeerde zij van het water liep, en te Schiedam van alle belangrijke wateren was uitgesloten, om ten slotte te Rotterdam aan den Dierentuin te eindigen.

En dat was de spoorweg die, in het om zijne goede communicatiemiddelen bekende Nederland, de grootste koopsteden, aanzienlijke fabrieksplaatsen en eenige der meest belangrijke markten in produkten van zuivelbereiding en veeteelt vereenigde!!!

Was het te verwonderen, vroeg ik, dat die weg alleen voor personenvervoer gebruikt werd, dat handel en nijverheid er geen ander voordeel van genoten en konden genieten, en de onderneming er geen andere opbrengsten van trok, dan een luttel vervoer van kleine bestelgoederen of dringend gevorderde maar dan ook dure bezorging van vrachtgoed wanneer het water gesloten was?

Van dien toestand mogt den ontwerpers en aanleggers van dien weg geen verwijt gemaakt worden; want in de dagen waarin men dien spoorweg ontwierp, was het aanleggen van die lijn, eene werkelijk grootsche onderneming.

Het valt ons moeilijk thans zonder glimlachen de dwaze bezwaren te lezen, die destijds door werkelijk bekwame en serieuze mannen werden geopperd. Er waren trouwens nog niet vele jaren verloop sedert men zich bij request tegen het aanleggen van den straatweg van den Haag naar Amsterdam had verzet, onder anderen op grond, dat het leven door het rijden over zoodanigen weg de nachtrust op de buitenplaatsen zou verstoren.

Die beschouwingen over den Hollandschen Spoorweg werden mij destijds door enkelen euvel geduid. Men schijnt er later de juistheid van te hebben ingezien. De memorie van toelichting bij het voorstel van 14 Maart 1870 tot het aanleggen van den Oosterspoorweg, begint met de volgende belangrijke mededeeling: „Toen nu drie en dertig jaren geleden, onze maatschappij werd opgericht met het doel om een ijzeren weg aan te leggen van Amsterdam tot Haarlem en dien wellicht tot den Haag en Rotterdam door te trekken, had niemand zich eene andere voorstelling van Spoorwegvervoer gemaakt als van een groote diligence met vrachtwagen.

„Hoe kon men zich toen ook voorstellen dat binnen een kwarteeuw een net van Spoorwegen zich over Nederland, ja, over geheel Europa, zou uitspreiden en dat wagens in

Hongarije zouden geladen worden om hun vracht in een of ander Nederlandsch stadje te brengen, terwijl onze koloniale waren in Nederlandsche Spoorwagens tot het meest Oostelijk gedeelte van Duitschland worden vervoerd. Neen, enkelen wellicht spiegelden zich reeds toen een aanmerkelijk verkeer van goederen tusschen twee aan denzelfden spoorweg gelegen steden voor, maar de meesten van ons stelden het lokaal personenvervoer op den voorgrond en baseerden dan ook daarop, op ruime schaal den Hollandschen IJzeren Spoorweg.

„Dat de oprichters in zooverre niet mistgetast hadden, dat het lokale personenvervoer op zich zelf belangrijk genoeg was om onzen spoorweg reutegevend te maken, heeft de ondervinding bewezen, maar is dat een reden om ons met den toestand van voor dertig jaren te vreden te stellen, waar, zooals overal, ook in deze stilstaan achteruitgaan is?”

Volkomen juist wordt daarin gezegd dat zich slechts enkelen een aanmerkelijk verkeer van goederen tusschen twee aan denzelfden spoorweg gelegen plaatsen voorstelden.

De Hollandsche Spoorweg heeft thans voor *dat* verkeer op sommige stations belangrijke wijziging ondergaan. Wel is het verband van het station te Amsterdam met het water slechts een tijdelijk hulpmiddel, maar toch is het verbazend nut, de daardoor verkregen gelegenheid om in verband met de spoorweghaven te Helder, de goederen naar en van boord te kunnen verzenden, reeds zonneklaar bewezen. Het heeft wat het verkeer betreft allerbelangrijkste uitkomsten opgeleverd en zal bij langer en beter exploitatie ook meer geldelijke voordeelen aanbrengen.

In Leiden is een kostbare, maar prachtige los- en laadplaats gemaakt, waarvan alleen de toegang te water misschien iets te wenschen overlaat. Met de daar verkregen resultaten ben ik niet bekend, doch vermoedelijk zal de verbetering eerst later goede reuten kunnen geven, als er ook elders beter aansluiting zal bestaan.

Voor het overige is echter bij de meeste stations het bezwaar blijven bestaan en het goederenvervoer, zoowel als het voordeel daarvan door handel en nijverheid te trekken, hoe belangrijk ook voor den groothandel gerezen, is nog verbazend luttel en voor den eigenlijken binnenlandschen handel niet noemenswaard.

Bij onze Staatsspoorwegen is de toestand wat de aansluitingen voor den binnenlandschen handel betreft, in den regel even ongelukkig. Ook hier make men daarvan minder een verwijt aan

de ontwerpers. Het voornamelijk beoogde doel was de aanleg van eenige goede spoorwegen voor het transitverkeer en het groot goederenvervoer van en naar onze zeehavens. Voor de andere lijnen en het binnenlandsch lokaalvervoer, waarvan men weinig verwachtte, was men met eene inrichting min of meer in den geest van den straks beschreven omnibusdienst tevreden.

Bij het aanleggen der lijnen, vooral bij het plaats en der stations werd dus, behalve aan de zeehavens, meer gelet op het gemak voor het personenvervoer en op het goedkoop verkrijgen van terrein dan op de werkelijke belangen van den binnenlandschen handel en het lokaalverkeer.

In mijne: „Beschouwingen over bestaande en aan te leggen spoorwegen in Nederland”, werd aangetoond dat men de te verkrijgen opbrengsten van het nog slechts op een paar punten bereikte hoofddoel — het verband onzer zeehavens met het buitenland — thans niet begrooten kan, maar dat de ondervinding reeds geleerd heeft, dat de geheel onverwachte en in spoorwegtaal *toevallige bate* van het lokaal verkeer, inderdaad hoogst belangrijke afmetingen heeft aangenomen.

Het zal eerst over eenige jaren kunnen blijken of de opbrengst van het hoofddoel die van het zuiver lokaal vervoer zal evenaren. En hoeveel beter zouden die thans reeds verrassende uitkomsten van dat lokaalverkeer niet geweest zijn, wanneer de aanleg meer in overeenstemming met de behoeften van den binnenlandschen handel had plaats gehad?

Worden voor de nu verlangde uitbreiding, door den Staat slechts zuivere vertakkingslijnen aangelegd, dan is er weinig kans op verbetering. Die verbetering zou bovendien in den aanvang finantiëel geene voordeelen opleveren en het verkeer betrekkelijk weinig baten.

Wat toch zou het geven, al werden de enkele stations langs die zijtakken dichter bij de markten aangelegd en de aansluitingen aan de vaarwaters en wegen gemaakt, wanneer men de gelegenheid mist, en in de eerste jaren niet verkrijgen kan, om de goederen op de andere stations behoorlijk te ontvangen of af te leveren.

Zouden de voordeelen van de Nieuwe Dieper Spoorweghaven zonder het verband van het Amsterdamsche station met het water, of die van het laatste zonder de Spoorweghaven te Nieuwediep niet geheel onbeteekenend zijn? Zal de prachtige inrichting van los- en laadplaats te Leiden voor handel en marktwezen niet eerst dan winstgevend worden, wanneer die ook elders bestaan en de lijn te Rotterdam niet meer doodloopt op den Dierentuin?

De gewenschte verbetering is dus alleen dan mogelijk, wanneer men, in stede van losse zijtakken, lijnen van zoodanige lengte en beteekenis legt, dat de toepassing van een beter aansluitingssysteem winst kan opleveren.

Vandaar almede de wenschelijkheid van het Koppelteeken.

De marktplaatsen in beide gewesten zijn waarlijk belangrijk genoeg, het onderling verkeer dat door een werkelijk goed middel van vervoer tusschen beide provincien zal worden gewekt, en de afstanden zijn groot genoeg om eenige meerdere kosten tot aansluiting aan markten, water- en landwegen en een daarop gevestigd exploitatiestelsel te veroorlooven.

Heeft men eenmaal bij eene belangrijke lijn het verbazend gemak en de voordeelen voor handel en exploitatie van dergelijke aansluitingen leeren waarderen, dan schijnt de voorspelling niet te gewaagd, dat men binnen weinige jaren algemeen de verbetering zal verlangen, en ook bij het Staatsnet dat systeem zal gaan toepassen.

Voorzeker, hoe doeltreffend men de aansluitingen voor een spoorweg ook make, in een land met zóó levendige handelsbeweging als het onze, zal er altijd menig voordeel aan het vervoer te water verbonden zijn. Men kan per spoor slechts zelden van pakhuis tot pakhuis vervoeren, maar toch zal er, vooral voor den binnenlandschen handel en den landbouw, veel meer gemak worden verkregen en zullen beter prijzen kunnen worden bedongen, wanneer men ook kleinere partijen per spoor kan vervoeren of de grootere rechtstreeks van de markten naar elders gelegen booten of schepen kan overbrengen.

Thans vergt het bezorgen der goederen aan het station, en het vervoer van het station van aankomst naar markt of schip, dikwerf meer dan de geheele spoorwegvracht of de berekende handelswinst.

Tot nog toe onze spoorwegen niet van dat ruimer standpunt beschouwende, heeft men ook aan de behoorlijke inrichting van het materieel, geen genoegzame aandacht geschonken, veel min onderzocht waaraan wij op dat gebied voor onzen handel vooral behoefte hebben.

Even als bij de straks bedoelde aansluiting aan de markten, aan de land- en waterwegen, kan echter ook de toepassing van een verbeterd vervoer en daarvoor ingericht materieel niet gevergd worden van den exploitant van een zijtak. Het zou hem geen voor-

deel opleveren. Verbetering is alleen mogelijk bij toepassing op eene betrekkelijk lange lijn met druk marktverkeer, met handelsbeweging tusschen de verschillende plaatsen en een belangrijken uitvoer.

Het zou eene dwaasheid zijn voor een vervoer over enkele kilometers spoorweg in ons land, dure wagens met slaapsalons als op de groote Internationale en Amerikaansche wegen te maken, maar het is even dwaas om voor het vervoer van de kostbaarste, de teerste en belangrijkste landbouwproducten, geen ander materieel te gebruiken dan dat voor de grofste voortbrengselen van mijnen geschikt.

Ook hier ligt de verklaring in het onnadenkend volgen van het eenmaal bestaande, en men vindt het kwaad niet alleen bij het vervoer langs onze spoorwegen maar nog sterker misschien bij den uitvoer naar Engeland.

De landman, die zijn vee altijd met zorg heeft behandeld, herkent het nauwelijks als het eene reis per spoorwagen heeft gemaakt.

Eene lading vee van *f* 200 à *f* 300 per stuk wordt niet veel beter vervoerd en behandeld dan eene partij spiegelijzer, als ballast gebruikt. Men ziet niet in, dat beter inrichting en verzorging natuurlijk meerder ruimte en dus duurder vracht, maar ook meer vertier en opbrengsten zou geven.

Toen in 1870 op het Landbouwkundig Congres te Arnhem de belangrijke kwestie der fecalien werd behandeld, veroorloofde ik mij te wijzen op de ontzettende voordeelen die èn Amsterdam èn de Oosterlijn èn de Veluwe konden genieten van een materiëel behoorlijk ingericht om de te Amsterdam verzamelde stoffen naar die onbebouwde streken te brengen.

Het is onnoodig hier in détails te treden, omtrent de wensche lijke en dikwerf weinig kostbare veranderingen in exploitatie en materieel, die ons gelegenheid zouden schenken ons vee, ons ooft, onze groenten, onze zuivel beter dan thans te vervoeren.

Dat er deugdelijke hulpmiddelen te vinden zijn, zal vermoedelijk door niemand worden betwijfeld. Dat afzender en ontvanger voor het beter geconserveerde goed gaarne een iets hooger vracht zullen betalen, behoeft geen betoog als men nagaat, welke waarde aan dergelijke producten in één wagon kan worden geladen.

Van hoeveel belang bij de besproken verbeteringen in aanleg en materieel de uitvoer van gewesten als Noord-Holland en Friesland of onze vrachtbare Betuwe worden kan, is moeielijk onder cijfers te brengen.

Ons klimaat en onze bodem leenen zich uitstekend tot de

teelt van fijne groenten en ooft, en de verbeteringen der produkten op dat gebied zijn bijna geheel afhankelijk van de zekerheid omtrent gunstigen afzet.

Iedere vermeerdering van den uitvoer schenkt bij onze, voor transitverkeer zoo uiterst gunstige geografische ligging, vermeerderd retour op onze havens. Daarom zijn zuivere landbouwspoorwegen aangelegd voor den markthandel, voor het lokaal en binnenlandsch verkeer en den uitvoer onzer produkten, spoorwegen waarvan de Noord-Hollandsch-Friesche lijn het type kan worden genoemd, voor onzen internationalen en groot-goederenhandel van overwegend belang.

De beantwoording der vraag „koppelteeken of voegwoord?” is dus ten volle een ernstig onderzoek waard. Hier is geen kwestie van kleine, veelmin uitsluitend van lokale belangen, maar geldt het de behoorlijke ontwikkeling der hulpbronnen van onze volkswelvaart.

De te nemen beslissing is bovendien niet alleen van belangrijken invloed op de nu aan te leggen lijnen, maar vooral op de verbetering van het bestaande net en de over eenige jaren aan te leggen nieuwe lijnen.

Door het behoud van het Koppelteeken bij aanleg en exploitatie, zal het nu toe te passen systeem spoedig bij het bestaande worden gevolgd en zullen bij de eerlang volgende aansluitende lijnen in Noord-Holland, Friesland en Groningen dezelfde verbeteringen onmiddellijk worden aangebracht.

Reeds in 1863 werd door het Comité voor den Noord-Hollandsch-Frieschen spoorweg voorloopige concessie gevraagd voor de lijn: Sneek—Dragten—Groningen—Appingadam—Delfzijl terwijl het later ook de lijn Harlingen—Sneek—Heerenveen krachtig ondersteunde. Die lijnen kunnen echter als spoorwegen voor onzen landbouw, voor ons marktwezen en voor onzen binnenlandschen handel — slechts dan deugdelijk worden aangelegd, aan hunne bestemming beantwoorden en goede rente afwerpen, wanneer zij met of na, doch in ieder geval in rechtstreeksch verband met den Noord-Hollandsch-Frieschen spoorweg worden aangelegd en geëxploiteerd.

Alkmaar, Juni 1874.

Mrd. COHEN STUART.