

ROTTERDAMSCHER COURANT.

Bureau: Hoogstraat, Wijk 10, N. 77.

Geboorte-, Trouw- en Doodberigten van 1 tot 5 regels... f 1,— Iedere regel meer... 0.30

De Abonnementsprijs is f 24 's jaars of f 6 per drie maanden... Behalve aan het Bureau der Courant kan men zich bij alle

Deze Courant behoort een BIJVOEGSEL.

KENNISGEVING.

Uitloting van Obligatiën der leening ten laste van de Gemeente. De Gemeenteraad en Wethouders van ROTTERDAM, doen te weten: De uitloting van Obligatiën van de in Februarij uitgegeven eerste reeks ad f 500,000 der leening ten laste van de gemeente Rotterdam, groot f 2,000,000, rentende 5 p. h. in het jaar, die, ingevolge het bepaalde in art. 5 van het Raadsbesluit van 13/15 Januarij 1859 (n. 4), in de eerste helft der maand Junij 1860, zal plaats hebben in het openbaar op den 15 Junij eerstkomende, des middags ten 12 ure, te Rotterdam;

BUITENLAND.

ENGELAND.

13 Junij. — Eergisteren hield de Koningin een kapittel der Bath-orde, in hetwelk aan verscheiden ridders, waaronder air Rowland Hill, de in-structuur werd verleend. De vragen, gisteren in het Lagerhuis door den heer Sheridan aan den eersten lord der thesaurie gericht, strekten om te weten of de Regering plan had, de Engelsche scheepsmagt in de Siciliaansche wateren te versterken, ten einde hun die zich onder de bescherming der Engelsche vlag stellen wilden de hulp te kunnen verlenen; of zij het Hof van Appeals het afgrijsen zou doen kennen, door het amendement van Palermo bij haar verwekt, met betrekking eener aanbeveling om den oorlog voortaan te voeren, en eindelijk, of zij protesteren zou tegen de aankomst van elke niet Italiaansche Mogendheid in den strijd tusschen den Koning van Napels en zijne onderdanen, en zoodanige tusschenkomst, deszelfs, zou beletten. Het nu antwoorde lord Palmerston, dat de Minister van buitenlandsche zaken de Admiraliteit aangeroepen had een oorlogschip te Marsala, Messina of Palermo, en vier oorlogschepen in de Golf van Napels te doen stationeren, allen met het doel om de Engelsche onderdanen die zulks verlangden schuilplaats te verlenen. Wat de tweede vraag betrof, de Regering had vernomen dat die van Napels een afgezandte naar Parijs en Londen gezonden heeft, die binnen twee dagen hier kan zijn en aan de beide Regeringen eenige mededeelingen doen moet. Het nu, vertrouwde zijn lordschap, zou er geen oogenblik twifelen of de Ministers zullen, in hunne zamenwerking met dien agent, hem de gevoelens doen kennen welke de Regering, zoolw als iedereen hier te Lande, bij het vernemen der te Palermo gepleegde misdaden bezield hebben, barbaarschheden welke de beschaving der eeuw inderdaad tot schande strekken. Dat deze vertoogen van eenigen heilzamen invloed op het toekomstig gedrag der Napelsche Regering zijn, sullen durfde hij nauwelijks hopen; maar in het waarschijnlijk dat zij doen zal wat na de weerdheden bedreven had door de Pauselijke Regering nu de derde vraag aangaande, men wist dat de Regering den bijstand harer buitenlandsche onderdanen had ingeroepen, om den Koning het bezit van Sicilië te waarborgen. Oostenrijk heeft terzondert stellig geweigerd in de Napelsche zaken tusschen beide te komen; er bestaat alle grond om te gelooven dat de Regering van Frankrijk in gelijken zin zal optreden, en hoe de meening der Engelsche Regering te dezen opzichte zijn zou behoefde hij niet te zeggen. Het was gewoonte van Regeringen als die van Rome en Napels om, na hare onderdanen door allerlei wreeden maatregelen en opstand gedreven te hebben, den boeroep op de bevriende Mogendheden te doen, en eende deze haar van de aanleggers en aanstokers der onwettige beweging moegen verlossen. Die Regeringen met het oog dat zij zelve de ware aanleggers en aanstokers der oproerige beweging zijn, en als zoodanig verzoek moegt worden gegeven, dan zal hare eigene afzetting gelegen zijn, ten ware zij zich genooddigd betoonden geheel van gedragslijn te veranderen. — Deze rede werd herhaalde malen luid toegejuicht. — Alhier uit Rome ontvangen berigten doen veronderstellen, dat erlang door den Paus bij Koningin Victoria aansoek zal worden gedaan om een verzoekenwoordiger naar Rome te zenden, Ingeval de Regering van H. M. daartoe moegt overgaan, meent men dat die zending wellicht zal worden opgedragen aan den heer Ch. Otway, thans te Milaan resident.

— De Times wijdt een artikel aan het intrekken van de hervormingswet, waarin hij deze bij een eindelijk bezwiken krankte vergelijkt: „de bulletins, zegt het blad, in de laatste drie of vier weken door ons uitgegeven, moeten het publiek op de gebeurtenissen hebben voorbereid. Lord J. Russell heeft echter nauwelijks den dood der wet aangekondigd, of hij kondigde tevens, in den geest der oude spreuk: „de Koning is dood, leve de Koning!“ tegen de volgende Zitting eene opvolgster voor haar aan. Het ontwerp is, zoo als onze lezers weten, aan eene menigte kwalen bezwiken. Het moet geen enkele gezonde plek op het geheele ligchaam gehad hebben, want het aantal der artsen was legio, en uit de orde van den dag van maandag ontwaarden wij dat een zestig- of zeventigtal zijne diensten nog aanbood, toen de wet uit het leven scheide. Het: „van de dooden niets dan goeds“ is wel ongeveer het beste wat men van haar zeggen kan.”

— Men heeft zich vergist door te meenen dat de heer W. Russell, die de correspondent van den Times in de Krim was, dit nu ook in Sicilië is. De heer Russell bevindt zich thans hier en de correspondent van den Times in Sicilië is de Hongaarsche overste Eber.

— De Lissabonsche berigten tot 7 Junij, door de Tagus aangebragt, zijn niet belangrijk. De Regering heeft den heer Homersham privilege voor het daarstellen van een drijvend dok verleend, met de uitvoering waarvan men hoopte dat hij spoedig zal aangaan. De luitenant-kolonel Franco is voor den tijd van vijf jaren tot gouverneur van Angola benoemd. — De voormalige Koning don Fernando en zijne dochter waren voornemens naar Ostende en van daar naar Dresden te reizen, tot bijwoning der doopplechtigheid van den kleinzoon des ex-Konings. Op zijne terugreis naar Lissabon zal hij Engeland bezoeken.

— De West-Indische berigten, met de Tasmanian ontvangen, zijn zeer onbeduidend. Op Jamaica, van waar zij tot 25 mei loopen, had de Gouverneur de Zitting der Wetgevende Kamer op nieuw tot 19 Junij prorogeerd en denkelijk zal hij haar in de maand augustus ontbinden. De gezondheidstoestand was over het algemeen gunstig. Een opstand der bewoners van de algemeene gevangenis was door de troepen en de politie gedempt.

Met genoemd schip heeft men ook tijdingen uit de Stille Zee. Den 14 mei lagen het Fransch lineschip Duguay Trouin, met den Keizerlijken zaakgelastigde baron Lesseps aan boord, een fregat van 40 stukken en nog een ander schip van de genoemde Natie, te Callao. Men had het ontstaan van vijandelijkheden gevreesd, maar bij de afzending der berigten scheen alles naar genoegen geschikt te zullen worden en werden de Fransche ambtenaren met de grootste onderscheiding door de Peruansche Regering behandeld.

In Ecuador was een komplot tegen Garcia Mereno ontdekt en verijdeld, en de generaal Ayarza wegens deelneming daaraan verbannen en tot opsluiting in de ijzers aan de oevers der Nupo veroordeeld. De troepen onder Franco hadden de provincie Marabi heroverd.

FRANKRIJK.

PARIS 13 Junij. (Particuliere Correspondentie.)

Heden spreekt men te Parijs van niets anders dan van het morgen te vieren feest der aanhechting van Savoje en Nizza. „Een groot feest, — zegt heden morgen de directeur van het politiek gedeelte der Siëcle, — een Nationaal feest wordt voorbereid, of liever ontstaat van zelf. Parijs en geheel Frankrijk vieren morgen de aanhechting der provincien Savoje en Nizza aan haar voormalig moederland.”

En de Moniteur verkondigt dat na het Te Deum in de Kerk van Nôtre Dame de Keizer in het Marsveld eene groote revue over de nationale garde en het leger van Parijs houden zal. Men zegt dat de nationale garde van Chambry ook deel aan die militaire plegtigheid zal hebben, en op uitnodiging des Ministers van eeredienst wordt in al de steden der departementen insgelijks een Te Deum aangeheven.

Moge dat feest van morgen ook al geene levendige geestdrift wekken, men ziet het echter met genoegen, omdat de jongste oorlog, al heeft hij ons 50,000 man en 500 miljoen francs gekost, nogtans een stoffelijk resultaat heeft opgeleverd, zoodat wij Savoje bemagtigd hebben, door de Oostenrijkers te Solferino te verslaan!

De Siëcle moge dan vrijelijk eene andere uitlegging aan de zaak geven, die welke de Regering er gaarne aan gegeven ziet: „Voor de eerste maal, roept dat blad uit, bemagtigt eene Natie vreedzaam en langs geregelden weg een gedeelte grondgebied: voor de eerste maal wordt een volk geroepen zelf over zijn lot te beslissen en te kiezen tot welke groote familie het behooren wil.” En dit is de taal die wij alle officieuse bladen van Parijs en de departementen zullen hooren herhalen. De heer Girardin verdedigt intusschen met kracht het denkbeeld dat iedere oorlog die de verovering niet ten doel heeft overtollig en onvruchtbaar is. Die in de Krim is wel roemrijk geweest, heeft ons verscheiden milliarden en 200,000 man gekost, maar hij heeft niets opgeleverd. Als velen thans eene verschooning en eene regtvaardiging voor den door den vrede van Villafranca gestuitten oorlog in Italië zoeken, dan vinden zij die daarin dat hij ons Savoje en Nizza verschaft heeft. De belangen en de wenschen der bevolking waren het voorwendsel; de ware oorzaak ligt in de begeerte der Keizerlijke Regering om aan dien kant natuurlijke grenzen te herwinnen. Laat ons dus niet langer van vreedzame veroveringen spreken. Savoje en Nizza zijn met Fransch bloed duur genoeg gekocht. Vrijdag ochtend verlaat de Keizer Parijs, om te

Baden Baden den Prins Regent van Pruisen, den Koning van Beijeren en dien van Wurtemberg te ontmoeten. Het zal een Congres van Souvereinen op kleine schaal wezen.

Morgen verschijnen er, uit hoofde van het feest, geene dagbladen en wordt na twaalf ure des middags niets meer per post van hier afgezonden. Gebeurt er vóór dien tijd niets van groot belang, dan hebt gij dus ook van mij geen brief te wachten.

— Volgens het heden uitgegeven bulletin, heeft Prins Jérôme den nacht geheel slapeloos en onrustig doorgebracht, maar was heden morgen iets kalmer.

— Zaterdag wordt het stoffelijk overschot van den admiraal Parceval Deschènes plegtig naar den grafkelder in het hotel der Invaliden overgebracht.

— Het vaderlandsche feest der aanhechting wordt morgen ook te Savoje en Nizza luisterrijk gevierd. Mag men de organen der Regering gelooven, dan heerscht de grootste geestdrift onder de bevolkingen hier zoo echt Fransche provincien!

BELGIË.

BRUSSEL 13 Junij. — De Kamer van Vertegenwoordigers heeft heden de beradslaging voortgezet over art. van het wetsontwerp tot afschaffing der gemeente-accijnzen. De heeren Tack, Allard, Desmedt en Moncheur hebben allen de voorgestelde verhooging van den Rijks-accijnz op het bier bestreden. De Minister van finantien heeft die verhooging verdedigd als het eenige middel om tot de afschaffing der gemeente-accijnzen te kunnen geraken en vervolgens betoogd dat de tegenstanders van dien maatregel zich aan groote overdrijving schuldig maken bij hunne berekeningen. Terzelfder gelegenheid verklaarde de Minister zich tegen het stelsel, door den heer de Naeyer in zijn amendement opgenomen, betoogde dat door het volgen van dit stelsel het gemeentefonds niet toereikend zou worden opgevoerd en dat door het getal der bevolking als vierden grondslag aan te nemen bij de berekening van de opbrengst der belastingen, de plattelands gemeenten toch niet in eene zuivere verhouding tot de steden zouden komen, wat haar deel in de repartitie van het gemeentefonds betreft.

DUITSCHLAND.

BERLIN 12 Junij. — Over de onderhandelingen die de nu bepaalde ontmoeting tusschen den Prins Regent en den Keizer der Franschen vooraf zijn gegaan zegt de Neue Preussische Zeitung: „Op een der laatste dagen van de vorige week deelde de Fransche gezant, Prins Latour d'Auvergne, den minister van buitenlandsche zaken, baron von Schleinitz, mede, hoe zijn Souverein vernomen had dat Z. K. H. de Prins Regent zich naar Baden Baden begeven zou, en dat de Keizer verlangde den Regent aldaar te begroeten, welke ontmoeting hij voor het geschiktste middel hield om het onzalig wantrouwen te doen verdwijnen waarmede Duitschland thans op Frankrijk blikte. De minister von Schleinitz meende deze mededeeling niet te kunnen aannemen, zonder den Gezant te doen opmerken dat Pruisen in een groot gedeelte van Duitschland, afschoon zeer ten onrechte, het voorwerp van wantrouwen is, en dat derhalve het genoemd doel des Keizers door de voorgenomen begroeting van den Prins Regent wel niet bereikt zou worden. Prins Latour d'Auvergne zou deze bedenking der Pruisische Regering langs telegrafische weg naar Parijs overgezonden en per omgaaude langs denzelfden weg het antwoord ontvangen hebben dat het den Keizer zeer verheugen zou ook andere Duitsehe Vorsten te Baden Baden te ontmoeten. Zoo kwam het dat de Prins Regent de begroeting des Keizers in het vooruitzicht heeft aangenomen dat ook andere Duitsehe Vorsten gelijktijdig te Baden Baden aanwezig zouden zijn. Van Pruisens kant is derhalve al het mogelijke gedaan om geen nieuw voorwendsel te geven aan het mistrouwen dat ten gevolge dezer ontmoeting tegen Pruisen ontstaan moegt zijn. Naar wij vernemen heeft de Pruisische Regering aan de gezamenlijke Duitsehe Hoven een overzigt der te behandelen zaken toegezonden, en men verwacht dat behalve de bereids genoemde ook nog andere Duitsehe Vorsten te Baden Baden aanwezig zullen zijn, wellicht zelfs een lid van het Keizerlijk Oostenrijksch Huis. Eindelijk vernemen wij nog dat de Vorst van Hohenzollern Sigmaringen tot degenen behooren zal die den Prins Regent vergezellen, echter niet in zijne hoedanigheid als lid van het Staatsministerie, maar als lid der Koninklijke Familie.

— Graaf Perponcher is uit Petersburg hier aangekomen en begeeft zich eerlang op zijnen post te Napels. De heer von Reumont heeft zijn verblijf te Potsdam gevestigd, om aldaar zijn werk-over Italië te voltooien.

— Volgens de Kreuzzeitung loopt te Wildbad het gerucht dat de Keizer van Rusland zich in de maand Julij naar Kissingen begeven zal, om gedurende veertien dagen de baden aldaar te gebruiken, en dat hij daarna zijne Moeder, de Keizerin-Weduwe, die den 10 dezer te Wildbad aangekomen is, een bezoek zal brengen.

STUTTGART 12 Junij. — De Koning reist vrijdag aanstaande van hier af en zal denkelijk gelijktijdig met den Prins Regent te Baden Baden aankomen. Zaterdag of zondag komt Keizer Napoleon daar aan. Onze Koning zal twee maanden te Baden Baden blijven; ook de regeling der zaken bij de ministeriële departementen duidt zijne langdurige afwezigheid aan.

WIESBADEN 13 Junij. — De Nassausche Kamer der Afgevaardigden heeft zich gisteren met het voorstel der commissie uit haar midden vereenigd, om te verklaren dat de Bondsvergadering ten opzichte der zaak van de Keur-Hessische Constitutie hare bevoegdheid is te buiten gegaan, en hoe de Nassausche Regering het daarheen moet trachten te rigten dat aan de

nieuwe Keur-Hessische Staatsregeling de waarborg van den Bond ontzegt en daarentegen de Staatsregeling van 1831 weder hersteld worde.

Per Telegraaf.

LONDEN 14 Junij. Het gerucht is hier in omloop, dat eene Engelsche en eene Russische leening zal worden uitgeschreven.

PARIS 14 Junij. De Moniteur deelt heden verschillende besluiten mede nopens de regeling van het tolstelsel en de militaire organisatie in Savoje en Nizza. Een aan het Wetgevend Ligchaam voorgelegd ontwerp houdt in, dat Savoje twee departementen sal vormen en dat te Chambry een Hof van appel gevestigd zal zijn.

BERLIJN 13 Junij. De Koning van Hannover kwam heden morgen hier aan, had een onderhoud van verscheiden uren met den Prins Regent en keert heden avond naar zijde hoofdstad terug. Ten half zeven ure reist de Prins Regent, met zijn gevolg, naar Baden Baden af.

FRANKFORT 14 Junij. Z. K. H. de Prins-Regent is hier aangekomen en heeft de troepen in oogenschouw genomen. Morgen wordt Z. M. de Koning van Hannover, op zijne doorreis naar Baden, en heden avond de Hertog van Saksen-Coburg hier verwacht.

TURIJN 13 Junij. Het officieel dagblad beheet een besluit van 11 Junij, waarbij de uitvoering van het verdrag van 24 maart bekrachtigd wordt, waardoor Piemont aan Frankrijk Savoje en Nizza afstaat.

De maarschalk Vaillant wordt heden hier verwacht en zal onverwijld door den Koning ontvangen worden. TURIJN 14 Junij.

Het Ministerie heeft een wetsontwerp ingediend, tot eene leening van 150 millioen.

De maarschalk Vaillant is hier aangekomen en afgestapt aan het Koninklijk paleis. Hij heeft heden morgen het ontbijt bij Z. M. den Koning gebruikt. GENUA 13 Junij.

Eene dépêche uit Palermo van 11 Junij des avonds zegt dat het inschepen der troepen voortduerde. De stad was nog met barrikades overdekt. MADRID 12 Junij.

Het amendement van de progressisten op het adres in antwoord op de Troonrede is met de meerderheid van 219 tegen 20 stemmen verworpen.

De voornaamste medewerkers van het dagblad Esperanza! onttrekken zich aan dat blad, om hunne medewerking te schenken aan een nieuw absolutistisch blad ter gunste van Isabella II.

LONDEN 14 Junij. Koffij met goeden omzet. — THEE. Ord. Congo 17 1/2 a 17 3/4 d. — SUIKER prijshoudend. — RIJST gezocht. — HENNEP. Peterb. Rein £ 28 6/ a 29, Riga Rein £ 30.4/ a 31. — TALK vast. In loco 52/ a 52 3/4, Julij/Sept. 51/9 a 52/1, Oct./Dec. 52/1. Heden werden 268 v. afgeleverd. — OLIE. Lijn-28.6, Patent-42.6. — TER VERMARKT waren heden 1020 Runderen, 398 Kalveren, 11,120 Schapen en 170 Varkens. Beste Runderen golden 5/8, Kalveren 5/4, Schapen 5/8 en Varkens 5/1. LIVERPOOL 14 Junij.

Tot iets lagere prijzen werden heden 7000 b. verkocht. MADRID 13 Junij. Spanje, Oblig. 1 3/4 pc. 39.30; dito 3 pc. 49.25. LONDEN 14 Junij.

De 3 pc. Geconsolideerden 93 1/2. Rusland 5 pc. 107 1/2; dito 4 1/2 pc. 97 1/2. Spanje 1 3/4 pc. 38 1/2; dito Buitentl. 3 pc. 48 1/2; dito Certif. 4 1/4. Portugal 3 pc. 45 1/2. Mexico 3 pc. 21 1/2. Grenada Uitgest. 4 1/2. Venezuela 4 1/2 pc. 24 1/2. Illinois Shares 59 1/2; dito Bonds 7 pc. 81 1/2. WEELEN 14 Junij.

Oostenrijk, Metalliek 5 pc. 69.60; dito Nation. 79.50. Wissel Londen 129.50. FRANKFORT 14 Junij.

Oostenrijk, Metalliek 5 pc. 51 1/2; dito Nation. 5 pc. 59. Spanje 1 3/4 pc. 37 1/4; dito 3 pc. 46 1/2. ANTWERPEN 14 Junij.

Oostenrijk, Metalliek 5 pc. 52 1/2; dito Nation. 5 pc. 59 1/2. Spanje 1 3/4 pc. 37 1/4; dito 3 pc. 47 1/4.

BINNENLAND.

ROTTERDAM 14 Junij.

Uitslag der Verkiezingen VOOR LEDEN VAN DE TWEDE KAMER DER STATEN-GENERAAL, op Dingsdag 12 Junij 1860, in de volgende Hoofdkiesdistricten: (Vervolg.)

MIDDELBURG. Herkozen de heer Mr. D. van Eck met 651 van de 1084 stemmen. Jhr. Mr. J. G. H. van Tets van Goudriaan bekam 325 stemmen.

GOES. Herkozen de heer B. P. G. van Diggelen met 569 van de 871 stemmen. De heer I. D. Fransen van de Putte had 236 stemmen op zich vereenigd.

ROOSDORP. Herkozen de heer Mr. J. B. Bots met 999 van de 1083 stemmen. BOXMEER. Verkozen de heer H. C. F. Kerstens met 612 van de 963 stemmen. Mr. L. Hoffmans erlangde 329 stemmen. DOOKUM. Herkozen de heer M. Kingma met 564 van de 650 stemmen.

De Minister van Binnenlandsche Zaken heeft bepaald, dat de herstemming ter benoeming van een lid voor de Tweede Kamer der Staten-Generaal, welke plaats moet hebben in de hoofdkiesdistricten Delft, Rotterdam, Dordrecht, Gorinchem, Zwolle en Roermond, zal geschieden op dinsdag den 26 dezer.

Door de Nederl. Handel-Maatschappij zijn bevracht de navolgende 26 schepen.

Voor Amsterdam: Jacob & Anna, kapit. J. F. D. Petersen; Louise Roeloffse, kapit. J. A. Sybrandi; Cornelia & Henrietta, kapit. S. van der Mey; Baltimore, kapit. P. Tjebbes; Henricus Gerardus, kapit. C. van der Zee; Anna & Elisa, kapit. C. J. Jaski; Zeemeew, kapit. H. L. Kayser; Jacqueline & Elise, kapit. B. Sickens; Antoinetta Seraphine, kapit. A. Viëtor; Margaretha Simonetta, kapit. F. J. Hoffman; Broedertrouw, kapit. G. Rotgans, en Anna & Helena, kapit. P. Don. beide van Dordrecht; Nieuwland, kapit. P. G. Pott. Canton, kapit. H. J. Tweehuys, en Bezoekie, kapit. W. H. Rusman, alle drie van Rotterdam.

Voor Rotterdam: Elisabeth, kapit. H. A. Harms; Krimpen a/d Lek, kapit. W. Ouwehand; Erasmus, kapit. J. van Heiningen; Amerika, kapit. J. F. Meermans; Onderkerk a/d Amstel, kapit. K. J. Swart, en Prins van Oranje, kapit. J. Hensing.

Voor Dordrecht: Aegidia & Pauline, kap. C. J. Itz. Voor Middelburg: Stad Middelburg, kapit. D. D. Ouwehand, en Walcheren, kapit. D. H. van der Heyde. Voor Schiedam: Constantia, kapit. M. A. Overgaauw, en Susanna, kapit. E. Vonck, beide van Rotterdam.

De Nederlandsche Handel-Maatschappij heeft bekend gemaakt dat zij wensch te bevrachten een schip van 200 a 250 gemeten lasten, met eene lading stukgoederen van Nederland naar Sumatra, en eene retourlading van daar of Java naar Nederland, en zij wacht aanbiedingen daarvoor in. voor of op dinsdag 19 juni ten haren kantore. Het schip moet 10 juli a. s. gereed zijn tot laden, hetzij te Amsterdam of Rotterdam. Zij vraagt ook scheepsruimte naar Soerabaya voor eene stoommachine met ketel (afmeting 3.12 x 4.34 x 2.60 el wigt 16 ton) van 80 paardenkracht, te verschepen in deze maand. Dezelve is te bezichtigen aan de fabriek te Fijenoord.

Bij Zr. Ms. besluit is de heer W. F. Mathieu erkend als consul van Hamburg te Soerabaya.

Z. M. heeft aan den te Arnhem gedetineerden en tot de straffe des doods met den kogel veroordeelden soldaat J. H. Ineicher, van het koloniaal werfeldpôt, bestemd voor het leger in Oost-Indië, gratie van de doodstraf verleend en die straf verwisseld in 15jarige kruiwagenstraf; terwijl de verzoeken van de beide anderen, tot vermindering der hun opgelegde kruiwagenstraf, zijn afgewezen.

De Staatsbladen n<sup>o</sup>. 21—25 bevatten de wetten van den 7 juni 11, houdende wijziging der wettelijke bepalingen betrekkelijk het buiten 's Lands verteren van pensioenen en onderstanden ten laste van den Staat; — regelen de eindbestemming der haren, bedoeld in art. 13 der wet van 5 maart 1852 (Staatsblad n<sup>o</sup>. 45); — houdende bekrachtiging van eene provinciale belasting in Groningen, houdende verhooging der begroting wegens den arbeid der gevangenen over 1859; — tot inkoop en amortisatie van rentegevende Nationale schuld.

Aan den heer F. W. Conrad, inspecteur van den Waterstaat, is een eervol ontslag verleend als speciale commissaris der Regering voor het toezigt over den Hollandschen IJzeren Spoorweg en de exploitatie van dien weg, onder dankbetuiging voor de door hem in die betrekking bewezen diensten.

De Minister van Staat en van Financien heeft bekend gemaakt, dat de rentebetaling op het Grootboek der 2½ per cents Nationale schuld over het halfjaar, verschijnende 1 juli 1860, zal geschieden op de bureaux van het Grootboek der Nationale schuld, gevestigd te Amsterdam, van maandag den 2 tot en met vrijdag den 13 dier maand.

De Minister van Binnenlandsche Zaken, gezien de beschikking van den 14 september 1858, 6de afdeling; gelet op de bezwaren, ondervonden in de toepassing van den bij die beschikking gestelden algemeenen regel voor de bepaling van de grens der kosteloze bestelling van telegrammen, heeft goedgevonden, met intrekking der voormelde beschikking, te bepalen, dat de grens voor de kosteloze bestelling der telegrammen voor ieder telegraafkantoor door de administratie wordt vastgesteld, en zich buiten de bebouwd kom van de gemeente zoo ver zal uitstrekken, als met het oog op de bijzondere gesteldheid van iedere plaats meest billijk wordt geacht.

Bedankt voor het beroep naar de Herv. gemeente te Noordlaren (Groningen) door ds. C. Tjassens Keizer, pred. te Hellum; — voor dat naar Surhuizum (Friesland) door den kandidaat A. F. Simons.

HELLEVOETSLOUS 14 juni. — In de afgelopen week hebben de examens plaats gehad voor jonge lingen, die als machinist-leerling wenschten geplaatst te worden bij de Nederlandsche marine. Er waren 20 plaatsingen en 53 aspiranten, die examens hebben afgelegd. Evenwel heeft de Minister van Marine er 30 geplaatst, uit hoofde gebleken is, dat zoo velen aan de vereischten hebben voldaan. Men kan hieruit zien, dat de jongelingen uit den beschafden stand zich meer bepaald op dat wetenschappelijk vak gaan toeleggen.

DELFT 14 juni. — Tot leden der commissie belast met het afnemen van het eind-examen van de kweekelingen, die aan de Koninklijke Akademie alhier zijn opgeleid voor de dienst der mijnen in Oost-Indië, zijn benoemd de heeren J. A. Keurenaer, dr. J. G. S. van Breda, P. J. J. Boogaert, E. van der Elst, dr. R. Lobatto, dr. W. L. Overduyn, dr. S. Bleekrode, L. Cohen Stuart, en dr. E. Mulder.

Tot leden der commissie tot het afnemen van het eind-examen voor de betrekking van civiel-ingenieur zijn benoemd de heeren J. A. Keurenaer, J. A. Beijerinck, W. C. P. baron van Reede van Oudshoorn, J. F. Augier, W. N. Rose, A. C. Pierson, dr. R. Lobatto, D. J. Storm Buysing, dr. W. L. Overduyn, J. A. Ter Winkel, en L. Cohen Stuart. — Gisteren werd in het gebouw der Koninklijke Akademie alhier de gewone jaarlijksche vergadering gehouden van de Vereniging van burgerlijke ingenieurs. Uit het verslag bleek, dat de Vereniging in bloei toeneemt en de financiële toestand zeer goed is. Na afloop der vergadering vereenigden de leden zich tot een gemeenschappelijk maaltijd in het Groot Keizershof te 's Hage.

— Tot lid van den Gemeenteraad van Vrijenban is benoemd de heer A. van der Drift, in plaats van den heer P. van Rijt, die de gemeente met ter woon heeft verlaten. (D. C.)

's GRAVENHAGE 14 juni. — Z. K. H. de Prins van Oranje heeft gisteren in de vlakte van Waalsdorp de proeven bijgewoond welke aldaar met kanonnen met getrokken loopen worden genomen.

— In deze residentie zijn aangekomen en afgestapt aan het Hôtel de l'Europe de hoofd-ingenieur Rijsterborgh en de luit.-kolonel Nagtglas, en in het Hôtel Paulez de hoofd-ingenieur Ort, de kapit.-luit. ter zee Fabius, en de nieuw benoemde substituut-officier bij de arrondissement-regtbank alhier mr. de Raedt van Oldenbarneveldt.

Nog zijn in deze residentie aangekomen en aan het hotel de Oude Doelen afgestapt de burggraaf de Seisal, buitengewoon gezant en gevolmachtigd minister van Portugal bij ons Hof, en de vice-admiraal A. J. de Smit van den Broecke, directeur en kommandant der marine te Vlissingen.

— Op 31 mei jl. werd door het Provinciaal Gerrechtshof uitgesteld de behandeling der zaak van K. Hengstmengel, oud 32 jaren, zee-man, wonende te Rotterdam, beschuldigd in poging tot moord op zijne bijzit. De reden van dat uitstel was gelegen in de omstandigheid, dat de getuige, zijnde de verwonde vrouw, volstandig weigerde den eed af te leggen, om getuigenis der waarheid te geven, ten gevolge waarvan zij dan ook, op 's Hofs last, in gijzeling werd gesteld, en de voortzetting der zaak bepaald op heden. In deze zitting gaf de advocaat-generaal mr. François te kennen, dat hij de gegijzelde vrouw, gedurende haar vertoeven in het huis van arrest, dagelijks nauwkeurig had doen gadeslaan en onderzoeken door den officier van gezondheid, belast met de geneeskundige dienst in dat huis, en dat die geneesheer eene verklaring had afgegeven, waaruit bleek dat de bedoelde vrouw was lijdende aan eene ziekelijke versterking van het zenuwleven en zij daardoor zeer belemmerd was in de gezonde uitoefening harer geestvermogens. Ten gevolge van dat geneeskundig onderzoek desisterde de advocaat-generaal van het hooren der vrouw als getuige en verneemde ook dat er eene termijn bestonden om de behandeling der strafzaak van Hengstmengel langer uit te stellen. Hij requireerde mitsdien dat de meergemelde vrouw uit de gijzeling zou worden ontslagen; dat zij zou worden ontheven van de haar bij arrest van 31 mei jl. opgelegde voordeeling tot voldoening van al de kosten door het uitspel veroorzaakt, en dat het Hof zou gelasten dat onmiddellijk met de behandeling dier strafzaak een aanvang zou worden gemaakt. Nadat het Hof in raadkamer had beraadslaagd, wees het een arrest geheel overeenkomstig met het voormeld requisitoir, en werd toen onmiddellijk met de behandeling der zaak aangevangen.

Na het hooren van 14 getuigen, waaronder drie deskundigen, en het blijven volhouden door den beschuldigde dat hij geen oogmerk had de vrouw te dooden, heeft het Openbaar Ministerie nog overgelegd twee extracten van een vonnis en van een arrest, waaruit bleek dat de beschuldigde reeds vroeger wegens diefstal was veroordeeld geweest; de beschuldigde zeide echter niets van deze veroordeelingen zich te kunnen herinneren. De advocaat-generaal maakte hem altoos opmerkzaam op de verzwarende omstandigheid, dat hij reeds vroeger tot gevangenisstraf van meer dan 1 jaar was verwezen, waarna die ambtenaar in eene breedvoerige en sierlijke rede de schuld van den beschuldigde aan het hem ten laste gelede feit deed uitkomen en vooral aantoonde dat hij met vooraf beraamd plan was te werk gegaan, en alleen omstandigheden van den beschuldigde geheel onafhankelijk de volvoering van dit plan hadden verhinderd; hij requireerde mitsdien zijne schuldigverklaring en veroordeeling tot eene tuchthuisstraf van minstens 5 en hoogstens 26 jaren en 8 maanden. Na de voorgedragen verdediging door den heer mr. de Fremery, is de uitspraak bepaald op heden over acht dagen.

— De Arrondissements-Regtbank alhier heeft heden den persoon van L., opperman, veroordeeld tot eene correctionele gevangenisstraf van twee jaren, ter zake van diefstal van timmermansgereedschappen op een in aanbouw zijnde werk.

LEYDEN 13 juni. — Heden had alhier de opening plaats der sociëteit Amicitia, opgericht op een gedeelte van het stedelijk plantsoen bij de Rijnsburger poort, om gedurende het zomersseizoen gebruikt te worden. De vereeniging had het genoegen onder de leden van het studentenkorp ook de gecostumeerden in haar midden te ontvangen. Een talrijk publiek beegal zich daarheen, om aan het feestelijk zamenzijn deel te nemen, of, langs den buitensingel wandelende, de verschillende bonte groepen te zien, die aldaar langs den waterkant en tusschen het geboomte, onder het genot eener schoone muzikale uitvoering wandelden of bijeen zaten. Des avonds kwamen de leden der sociëteit Minerva met hunne talrijke genoodigden, waaronder een groot aantal dames, in de kolossale tent op het Ruïneplein tot het houden van een groot vauxhall en bal bijeen. Het anders zoo sombere exercitie-plein, bij welks aanblik men de treurige herinnering aan het jaar 1807 niet verbanen kan, was thans in 'en heerlijken lusthof herschapen, een hooge muziektempel verhief zich te midden van het jeugd-groen, terwijl de nationale kleuren het geheel nog verlevendigten. De balzaal leverde ook een niet minder prachtig schouwspel op. Nadat de militaire muziek zich onder de leiding van den heer Dunkler had doen hooren, en de feestvierenden zich, onder de leiding van den heer Zinck, ten dans geschaard hadden, werd deze feestdag met een prachtig vuurwerk besloten.

HAARLEM 13 juni. — In de vorige week zijn de torens van de Groot Kerk en van de Nieuwe Kerk alhier van bliksem-afleiders voorzien. Zij zijn vervaardigd, gesteld en beproefd door den heer F. W. Fünckler (voorheen Logeman en Fünckler), natuurkundige instrumentmaker alhier. De spitsen zijn van een metaal, dat niet oxydeert, en de beproeving heeft bewezen, dat ze volmaakt aan het doel beantwoorden, welke beproeving eerstdaags nog eens in tegenwoordigheid van den heer Burge-meester zal herhaald worden. De zeer geringe prijs van zulke afleiders, natuurlijk voor torens iets meer dan voor minder hoge gebouwen, maakt thans dit middel van beveiliging meer algemeen verkrijgbaar en het mag wel onverantwoordelijk heeten, dat de gemeente-gebouwen er niet overal van voorzien worden.

AMSTERDAM 13 juni. — Gisteren avond is mevr. Ristori als Maria Stuart opgetreden. Wederom heeft de gevierde kunstnares de geestdrift van het talrijk publiek weten op te wekken, dat haar na elk uitstekend oogenblik toejuichte, en na elk bedrijf tot twee of drie malen toe terugriep.

ENKHUIZEN 12 juni. — Onze zeven haringbuizen zijn heden uitgevaren. Voor het eerst prijkt de buis De Eerste met de vlag van Oeconomia Enchusana, terwijl tevens door dit genootschap aan ieder der beide stuurlieden W. Meijer en K. Visser eene zilveren medaille is uitgereikt voor hunnen ijver in het doen van meteorologische waarnemingen.

UTRECHT 14 juni. — Z. M. heeft bepaald, dat gedurende het verblijf der troepen in de legerplaatsen te Millingen, Waalsdorp en Zeyst aan de opperhoofd- en verdere officieren, in de plaats van kampagne-voedsel zullen worden verstrekt maandelijksche toelagen. Verder heeft Z. M. bepaald, dat de soldij van iederen onderofficier of militair van minderen rang met 10 cents per dag zal worden verhoogd.

Men meldt ons, dat eerst gisteren de bepaalde order is ontvangen voor het vertrek van het bataillon mineurs en sapeurs uit deze stad naar het kamp van Zeist. De kosten daarvoor, die ruim f60,000 moeten belooopen, schijnen de beslissing een weinig te hebben opgehouden. Daar de onkosten van de daarstelling van het kamp te Millingen wel boven de raming zullen loopen, was het financieel punt althans niet zoo ligt te tellen. Thans zal het bataillon tegen half juli het kamp betrekken, waar de verschillende traillieur-compagnien alsdan reeds zullen vereenigd zijn. De 8 nieuwe 2de luitenants, die van Breda komen, zullen mede te Zeist kamperen, en er dadelijk aan de oefeningen in het veld deel nemen.

Bij de traillieurs-compagnien te Zeist is de 2de luitenant-kwartiermeester v. d. Meer, van de veld-artillerie alhier, geplaatst. (U. C.)

BREDA 12 juni. — Dat de uitvoer van rundvee uit deze streken naar België en Frankrijk niet zoo gering is als menigenen denkt, kan daaruit blijken, dat sedert het begin van dit jaar circa 2300 stuks hoornvee door Breda gevoerd werden, met bestemming naar België of verder.

TILBURG 12 juni. — Eergisteren avond barstte in de wijk Hoeven, onder de gemeente Tilburg, brand uit aan de huizinge genaamd het Hof, bestaande in twee woningen in eigendom behoorende aan C. Smits en P. Keynen, welke bijna met den geheelen inboedel en de op de weefgetouwen in bewerking zijnde wollen goederen geheel zijn in de asch gelegd.

APELDOORN 13 juni. — Z. M. vertrekt den 15 dezer van het Loo naar 's Gravenhage. Het plan des Konings om den 18 dezer weder herwaarts te keeren, is thans aldus gewijzigd, dat Z. M., na eenigen tijd te Wiesbaden te hebben doorgebracht, eerst in de maand augustus het Loo denkt te bezoeken, om alsdan de oefeningen in het kamp bij Milligen bij te wonen.

GRONINGEN 13 juni. — Heden is alhier bevorderd tot doctor in de geneeskunde de heer C. D. Schönfeld Wichers, van Nietap (Drenthe), na het verdedigen van een academisch proefschrift: iets over thrombusvorming in het algemeen en bij typhus meer in het bijzonder.

Van het heden bekend geworden Voorloopig Verslag der Tweede Kamer over het wetsvoorstel tot aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat deelen wij in het bij dit N<sup>o</sup> behoorende Bijvoegsel een uitvoerig uittreksel mede, het vervolg en slot waarvan hier volgt:

Door sommigen werd twijfel geopperd of de lijn Maastricht-Venlo in een plan als dit wel eene plaats behoort te bekleeden en niet veeleer tot de kostbare overtolligheden behoort.

De kronkeling, die de lijn van Breda tot Venlo maakt, kwam op nieuw ter sprake. De omweg over Bostel, die de Zeeuwisch-Limburgsche lijn verlengt en ook ten nadeele strekt van eene snelle gemeenschap tusschen Holland en Venlo, wordt, zeide men, in de Memorie van Toelichting alleen door het belang der verdediging vergoelijk. Men zag niet in, dat die verdediging thans beter gewaarborgd zou zijn, dan wanneer de lijn regtstreeks van Tilburg over Oirschot naar Helmond liep.

E. Over de waardij der Zeeuwische lijn Rosendaal-Vlissingen heerschte verschil van gevoelen. Van de eene zijde werd beweerd, dat die lijn de hoogste belangstelling verdient, omdat zij een nieuwen handelsweg openen kan en het rijkste deel der Zeeuwische eilanden van eenen staat van afzondering onthief en als tot vast land maakt. Van eene andere zijde werd het gewigt der Zeeuwisch-Limburgsche lijn als internationaal gemeenschapsmiddel geenszins ontkend; maar daartoe moest aan ééne voorwaarde worden voldaan, welke vervulling alles behalve verzerd was. Vlissingen moest eene in allen opzichte bruikbare haven voor groote koopvaarders worden. Het tegenwoordig voorstel strekte om die verbetering naar een ver verwijderd verschieft te verschuiven.

F. De wensch is geuit, dat de wet zoodanig gewijzigd mogt worden, dat eene aansluiting of van Roermond of van Venlo met het Pruisische spoorweg niet mogelijk bleef. Zoo als het artikel thans luidt wordt dit vraagstuk onherroepelijk ten voordeele van Venlo beslist.

G. Ofschoon door sommigen ten voordeele van de keus van Maarsbergen als uitgangspunt en den daartoe behoorenden overgang te Tiel werd aangevoerd, dat daardoor de verbinding met Kleef en den Krefeldschen spoorweg, die de Regering in de verte laat zien, op de gemakkelijkste wijs verkregen werd, bleven bij vele anderen tegen het genoemde uitgangspunt groote bezwaren bestaan. Zoo de Regering zich, vóór den afloop van een nader onderzoek der zaak, niet aan den rivierovergang te Gorinchem wilde binden, ware naar 't gevoelen dezer laatste leden het punt in 't midden te laten door in de wet te schrijven, dat de zuiderlijn naar 's Hertogenbosch uitgaat van den Rijnspoorweg.

H. Zoo als het plan thans ligt, vond de lijn van Rotterdam naar den Moerdijk bijna geen voorstanders. Wanneer die lijn onafgebroken kon doorloopen, was zij in 't belang eener versnelde, onder alle omstandigheden verzerde gemeenschap met België en Frankrijk een aanmerkelijk offer waard. Maar een betrekkelijk kort eind spoorweg te bouwen, die twee zulke kostbare kunstwerken verdert, als de bruggen te Rotterdam en te Dordrecht, zonder andere vrucht, dan dat nog weder aan den Moerdijk de hulp van stoomvaartuigen zou moeten worden ingeroepen, scheen niet aanneemelijk. Moest de overbrenging van personen en goederen toch met stoombooten plaats hebben, dan kon de tegenwoordige wijze van gemeenschap tusschen Rotterdam en den Moerdijk wel gehandhaafd worden. In hetgeen daaraan ontbrak kon nagenoeg even goed door de reeds aangeprezen lijn Gouda-Schoonhoven-Gorinchem worden voorzien.

I. De wet laat in het midden of de weg van Amsterdam naar het Nieuwe Diep door de Zaanstreek of over Haarlem loopen zal. De wijze van inrigting van het kaartje en zelfs de medegedeelde raming doen vermoeden, dat de Regering tot de laatste rigting overhelt. Velen zouden die afkeuren.

De halve cirkel, op het kaartje rondom Amsterdam getrokken, stelt zeker de verbinding tusschen den Rijn- en den Hollandschen spoorweg voor. Men vroeg, of ook bij den overgang van het IJ die verbinding rondom de stad heen zou moeten loopen.

De Amsterdamsche en Rotterdamse Waterwegen. § 18. In de financiële berekening op blad. II der memorie van toelichting wordt, ofschoon zeer ter loops, gewag gemaakt van eene som van 25 miljoen, die in de eerstvolgende acht jaren voor de verbetering

der gemeenschap onzer groote handelssteden met de zee zou moeten worden uitgegeven. Men vond daarin alle aanleiding om te vragen, hoe het met deze belangrijke aangelegenheid, vooral ook met het plan tot doorgraving van Holland op zijn smalst, stond. Al had de Regering daarover geheel en al het stilzwijgen bewaard, zou er reden te over zijn om daarop te dezer gelegenheid de aandacht te vestigen. De verbetering der gemeenschap van Amsterdam met de zee is in den laatsten tijd steeds in verband met het aan te leggen spoorwegnet beschouwd. Er bestaat hier inderdaad een natuurlijk verband. De spoorwegen zouden als middel van internationale gemeenschap niet aan hunne bestemming kunnen beantwoorden, indien de havens, waar de in- of uitvoer der over te brengen goederen plaats vindt, niet goed bruikbaar waren of met toenemend verderf werden bedreigd. Er waren leden, die het voor Rotterdam van oneindig meer belang achtten, een ten allen tijde voor groote schepen toegankelijke weg naar de zee te bezitten, dan den spoorweg naar den Moerdijk.

Voor Amsterdam stond de zaak misschien eenigzins anders. De hoofdstad bezit in het Nieuwe Diepe een voorhaven, waarvan de waardij door den aanleg van den Noordhollandschen spoorweg niet weinig zou worden verhoogd. Wat daarvan zij, men wenschte te weten, of het waar is, dat de Regering nog zeer onlangs over eene concessie-vraag uit Amsterdam voor de doorgraving van Holland op zijn smalst heeft onderhandeld, en welke maatregelen door de hoofdstad ter bevordering van zoodanige onderneming zijn beraamd. Dat men daar op zoodanige maatregelen uit is, bewijst het besluit van den Gemeenteraad tot verzekering der rente van een kapitaal van drie miljoen voor den aanleg van het werk. Al verder vroeg men, of onder het cijfer van 25 miljoen, in de memorie van toelichting genoemd, ook de kosten der verbetering van het Noordhollandsche kanaal begrepen zijn. Het wordt toch erkend, dat dit kanaal bij de doorgraving van Holland op zijn smalst moet blijven bestaan en ook dan kostbare verbeteringen eischt. Eene vroeger van Regeringewege opgemaakte raming van de kosten dier verbetering bedroeg niet minder dan 12 miljoen. Waar de Regering zich eene som van 25 miljoen voor openbare werken voorbehoudt, mag dan toch wel, zij het ook in hoofdtrekken, aangegeven worden hoe men aan dat cijfer gekomen is.

Vele andere leden verzetteden zich niet tegen het doen van vragen om inlichting, maar wilden toch, dat de zaak der spoorwegen zoo min mogelijk met die der bedoelde waterwegen werd vermengd. De overweging der laatste aangelegenheid kon tot een later tijdstip, bijv. tot de behandeling der eerstvolgende Staatsbegroting, worden uitgesteld. Ook met opzigt tot de groote waterwegen viel hier te Lande nog veel te doen. Maar daarbij moest niet enkel op onze twee voornaamste koopsteden worden gelet. Ook in andere deelen des Lands, bijv. in Groningen, bestond behoefte aan groote waterwegen, die zoo diep mogelijk het Land indrongen, en voor welke aanleg of voltooiing krachtige hulp uit 's Rijks schatkist onmisbaar was.

Van de andere zijde werd het belang ook der Groningsche scheepvaartkanalen gaarne erkend; maar daarin een nieuw bewijs gevonden van de verkeerde strekking van het tegenwoordig wetsontwerp, hetwelk dan toch ten gevolge moet hebben dat jaren achteraan alles aan de spoorwegen worde opgeofferd, zonder aan de schatkist de vereischte ruimte tot het voorzien in andere buitengewone behoeften te laten.

Het Verslag eindigt met de volgende verklaring. „Aan het einde van dit Verslag acht de Commissie van Rapporteurs het gepast terug te wijzen op hetgeen reeds in § 1 omtrent het gevoelen van vele tegenstanders van het ontwerp voorkomt. Doordrongen van de overtuiging, dat de Regering tot nu toe bij de pogingen om voor den aanleg van het spoorwegnet ernstig gemeente en tevens voor den Staat voordeelige concessievragen te verkrijgen, te eenzijdig is te werk gegaan, wilden zij dat verzuim thans nog herstellen hebben. Daartoe moest eerst eene wet worden vastgesteld, waarin het zamensel en de rigting der aan te leggen lijnen werden omschreven, en tevens eene bepaling voorkwam, die aanleiding gaf tot het uitlokken van aanvragen om concessie voor de vastgestelde lijnen binnen het tijdsbestek bijv. van eene maand. Na den afloop van dien termijn zou dan de Regering, bij volledige instructie der zaak, de wettelijke magt over de meest voordeelige wijze van uitvoering, hetzij op den voet eener te verleenen concessie, hetzij des noods van Staatswege, met genoegzame kennis kunnen doen oordeelen. Gemeentelijke tijdverlies zou daarmede gepaard gaan, daar, zelfs bij de onverwijld aanneming van het tegenwoordig wetsontwerp, de uitvoering van het daarin vervatte plan toch niet vroeger dan na het vaststellen der Staatsbegroting voor 1861 een aanvang zou kunnen nemen.

Aldus vastgesteld den 7den juni 1860. Mackay, van Zuylen van Nyevelt, Thorbecke, Olivier, ter Bruggen Hugenholtz.”

Bij dit verslag is gevoegd eene nota van den heer van Heiden Reinestein, waarin deze opkomt tegen de uitsluiting van Drenthe buiten het voorgedragen spoorwegplan.

der gemeenschap onzer groote handelssteden met de zee zou moeten worden uitgegeven. Men vond daarin alle aanleiding om te vragen, hoe het met deze belangrijke aangelegenheid, vooral ook met het plan tot doorgraving van Holland op zijn smalst, stond. Al had de Regering daarover geheel en al het stilzwijgen bewaard, zou er reden te over zijn om daarop te dezer gelegenheid de aandacht te vestigen. De verbetering der gemeenschap van Amsterdam met de zee is in den laatsten tijd steeds in verband met het aan te leggen spoorwegnet beschouwd. Er bestaat hier inderdaad een natuurlijk verband. De spoorwegen zouden als middel van internationale gemeenschap niet aan hunne bestemming kunnen beantwoorden, indien de havens, waar de in- of uitvoer der over te brengen goederen plaats vindt, niet goed bruikbaar waren of met toenemend verderf werden bedreigd. Er waren leden, die het voor Rotterdam van oneindig meer belang achtten, een ten allen tijde voor groote schepen toegankelijke weg naar de zee te bezitten, dan den spoorweg naar den Moerdijk.

Voor Amsterdam stond de zaak misschien eenigzins anders. De hoofdstad bezit in het Nieuwe Diepe een voorhaven, waarvan de waardij door den aanleg van den Noordhollandschen spoorweg niet weinig zou worden verhoogd. Wat daarvan zij, men wenschte te weten, of het waar is, dat de Regering nog zeer onlangs over eene concessie-vraag uit Amsterdam voor de doorgraving van Holland op zijn smalst heeft onderhandeld, en welke maatregelen door de hoofdstad ter bevordering van zoodanige onderneming zijn beraamd. Dat men daar op zoodanige maatregelen uit is, bewijst het besluit van den Gemeenteraad tot verzekering der rente van een kapitaal van drie miljoen voor den aanleg van het werk. Al verder vroeg men, of onder het cijfer van 25 miljoen, in de memorie van toelichting genoemd, ook de kosten der verbetering van het Noordhollandsche kanaal begrepen zijn. Het wordt toch erkend, dat dit kanaal bij de doorgraving van Holland op zijn smalst moet blijven bestaan en ook dan kostbare verbeteringen eischt. Eene vroeger van Regeringewege opgemaakte raming van de kosten dier verbetering bedroeg niet minder dan 12 miljoen. Waar de Regering zich eene som van 25 miljoen voor openbare werken voorbehoudt, mag dan toch wel, zij het ook in hoofdtrekken, aangegeven worden hoe men aan dat cijfer gekomen is.

Vele andere leden verzetteden zich niet tegen het doen van vragen om inlichting, maar wilden toch, dat de zaak der spoorwegen zoo min mogelijk met die der bedoelde waterwegen werd vermengd. De overweging der laatste aangelegenheid kon tot een later tijdstip, bijv. tot de behandeling der eerstvolgende Staatsbegroting, worden uitgesteld. Ook met opzigt tot de groote waterwegen viel hier te Lande nog veel te doen. Maar daarbij moest niet enkel op onze twee voornaamste koopsteden worden gelet. Ook in andere deelen des Lands, bijv. in Groningen, bestond behoefte aan groote waterwegen, die zoo diep mogelijk het Land indrongen, en voor welke aanleg of voltooiing krachtige hulp uit 's Rijks schatkist onmisbaar was.

Van de andere zijde werd het belang ook der Groningsche scheepvaartkanalen gaarne erkend; maar daarin een nieuw bewijs gevonden van de verkeerde strekking van het tegenwoordig wetsontwerp, hetwelk dan toch ten gevolge moet hebben dat jaren achteraan alles aan de spoorwegen worde opgeofferd, zonder aan de schatkist de vereischte ruimte tot het voorzien in andere buitengewone behoeften te laten.

Het Verslag eindigt met de volgende verklaring. „Aan het einde van dit Verslag acht de Commissie van Rapporteurs het gepast terug te wijzen op hetgeen reeds in § 1 omtrent het gevoelen van vele tegenstanders van het ontwerp voorkomt. Doordrongen van de overtuiging, dat de Regering tot nu toe bij de pogingen om voor den aanleg van het spoorwegnet ernstig gemeente en tevens voor den Staat voordeelige concessievragen te verkrijgen, te eenzijdig is te werk gegaan, wilden zij dat verzuim thans nog herstellen hebben. Daartoe moest eerst eene wet worden vastgesteld, waarin het zamensel en de rigting der aan te leggen lijnen werden omschreven, en tevens eene bepaling voorkwam, die aanleiding gaf tot het uitlokken van aanvragen om concessie voor de vastgestelde lijnen binnen het tijdsbestek bijv. van eene maand. Na den afloop van dien termijn zou dan de Regering, bij volledige instructie der zaak, de wettelijke magt over de meest voordeelige wijze van uitvoering, hetzij op den voet eener te verleenen concessie, hetzij des noods van Staatswege, met genoegzame kennis kunnen doen oordeelen. Gemeentelijke tijdverlies zou daarmede gepaard gaan, daar, zelfs bij de onverwijld aanneming van het tegenwoordig wetsontwerp, de uitvoering van het daarin vervatte plan toch niet vroeger dan na het vaststellen der Staatsbegroting voor 1861 een aanvang zou kunnen nemen.

Aldus vastgesteld den 7den juni 1860. Mackay, van Zuylen van Nyevelt, Thorbecke, Olivier, ter Bruggen Hugenholtz.”

Bij dit verslag is gevoegd eene nota van den heer van Heiden Reinestein, waarin deze opkomt tegen de uitsluiting van Drenthe buiten het voorgedragen spoorwegplan.

BURGERLIJKE STAND. ROTTERDAM 14 Juni.

OVERLEDEN: M. A. P. van Schooten, wed. J. Bartelds, 65 j. — M. D. C. van Vugt, wed. J. Rijnman, 69 j. — J. P. Hagedoorn, wedr. van A. Hofland, 77 j. — E. J. Zwart, z. 2 m. — H. Hagen, d., 6 m. — H. Buitinkman van J. P. Fernambucq, 75 j. — A. Kleyn, man van A. M. E. Ellerkamp, 67 j.

BEVALLEN: C. P. Luikenaar, geb. Wulffraat, levend. — J. Probst, geb. Bos, d. — J. Mees, geb. Dunlop, d. — A. Akkersdijk, geb. Bomert, z. — C. W. van der Palm, geb. Seton, z. — M. Isaacsohn, geb. Ettlinger, d.

OFFICIËLE WISSELKOERSEN. ROTTERDAM 14 Juni. 2 maanden. Kort.

Londen... 11.65 11.72½  
d. 3/m. 11.61½  
Parijs... 55½ 55½  
d. 3/m. 55½  
Bordeaux... 55½ 55½  
Genua... 45½  
Livorno... 38½  
Napels... 75½  
Hamburg... 35½  
Petersb... 169  
Madrid... 240  
Cadix... 241  
Saville... 237  
Bilbao... 238  
Lissabon... 40½  
Porto... 41  
Petersb... 170

AMSTERDAM 14 Juni. 2 maanden. Kort.

Londen... 11.65 g 11.72½ g  
Parijs... 55½ g 56 g  
Bordeaux... 55½ g  
d. 3/m. 55½ g  
Genua... 46 g  
Livorno... 38½ g  
Napels... 75½ g 35½ g  
Hamburg... 35½ g  
Petersb... 170 g  
Madrid... 240 g  
Cadix... 241 g  
Saville... 237 g  
Bilbao... 238 g  
Lissabon... 40½ g  
Porto... 41 g  
Petersb... 170 g

Frankfurt 99½  
Augsburg 99  
Weenen... 85  
Triest... 84½

6 weken. Kort.

Frankfurt 99½  
Augsburg 99  
Weenen... 87 g  
Augsburg 99 g  
Frankfurt 99½ g  
Disconto 3 en 3½ pc. Rotterdam



**STAAT van Koffij en Suiker,**  
op de zes Hoofdmakten van Europa.

**KOFFIJ.**

Voorraad qn. op 1 Junij der drie laatste jaren.	1858.	1859.	1860.
Holland.....	897,000	692,000	655,000
Antwerpen.....	134,000	66,000	66,000
Hamburg.....	230,000	120,000	150,000
Triest.....	84,000	50,000	64,000
Havre.....	113,000	56,000	90,000
Engeland.....	211,000	128,000	159,000
<b>Totaal.....</b>	<b>1,669,000</b>	<b>1,112,000</b>	<b>1,184,000</b>

**SUIKER.**

Voorraad qn. op 1 Junij der drie laatste jaren.	1858.	1859.	1860.
Holland.....	475,000	300,000	340,000
Antwerpen.....	37,000	23,000	25,000
Hamburg.....	40,000	70,000	70,000
Triest.....	85,000	126,000	74,000
Havre.....	68,000	58,000	125,000
Engeland.....	1,724,000	1,688,000	2,064,000
<b>Totaal.....</b>	<b>2,399,000</b>	<b>2,265,000</b>	<b>2,698,000</b>

Aanvoer qn. gedurende 5 maanden	1858.	1859.	1860.
Holland.....	1,010,000	1,150,000	
Antwerpen.....	73,000	63,000	
Hamburg.....	185,000	145,000	
Triest.....	135,000	89,000	
Havre.....	132,000	168,000	
Engeland.....	3,242,000	3,503,000	
<b>Totaal.....</b>	<b>4,777,000</b>	<b>5,123,000</b>	

Voorraad op 1 Januarij	1858.	1859.	1860.
Holland.....	1,442,000	1,680,000	
Antwerpen.....	1,197,000	1,045,000	
Hamburg.....	2,639,000	2,725,000	
Triest.....	1,112,000	1,184,000	
Havre.....	1,527,000	1,541,000	
Engeland.....	1,442,000	1,680,000	
<b>Totaal.....</b>	<b>7,013,000</b>	<b>7,628,000</b>	

Aanvoer qn. gedurende 5 maanden	1858.	1859.	1860.
Holland.....	1,010,000	1,150,000	
Antwerpen.....	73,000	63,000	
Hamburg.....	185,000	145,000	
Triest.....	135,000	89,000	
Havre.....	132,000	168,000	
Engeland.....	3,242,000	3,503,000	
<b>Totaal.....</b>	<b>4,777,000</b>	<b>5,123,000</b>	

Voorraad op 1 Januarij	1858.	1859.	1860.
Holland.....	2,236,000	2,505,000	
Antwerpen.....	2,236,000	2,505,000	
Hamburg.....	2,236,000	2,505,000	
Triest.....	2,236,000	2,505,000	
Havre.....	2,236,000	2,505,000	
Engeland.....	2,236,000	2,505,000	
<b>Totaal.....</b>	<b>7,013,000</b>	<b>7,628,000</b>	

Aanvoer qn. gedurende 5 maanden	1858.	1859.	1860.
Holland.....	4,748,000	4,930,000	
Antwerpen.....	4,748,000	4,930,000	
Hamburg.....	4,748,000	4,930,000	
Triest.....	4,748,000	4,930,000	
Havre.....	4,748,000	4,930,000	
Engeland.....	4,748,000	4,930,000	
<b>Totaal.....</b>	<b>23,990,000</b>	<b>26,980,000</b>	

**Advertentiën.**

Voor de veelvuldige bewijzen van hartelijke belangstelling bij het overlijden van ons zeer geliefd jongste Dochtertje, betuigen wij bij dezen onzen opregten dank.

W. H. K E L D E R.  
G. H. K E L D E R.  
R O B B E R S.

Rotterdam  
14 Junij 1860.

**ACADEMIE**

BEELDEDE KUNSTEN EN TECHNISCHE WETENSCHAPPEN.

**VERGADERING**

TER

**PRELSUITDEELING,**

DINGSdag 19 JUNIJ 1860, des avonds ten 7 ure,

in de

**Groote Zaal der Societät Harmonie**  
(ingang Vestzijde).

Door den Wel Ed. Heer T. VAN WESTRHEENE Wz. zal eene redevoering worden gehouden.

Op heden den veertienden Junij 1860 zestig heb ik Ondergeteekende JOHANNES IGNATIUS ADRIANUS RAJERS, Deurwaarder bij de Arrondissements-Regtbank te Rotterdam, wonende aldaar in den Oppert, wijk 6, n.º 67.

Ten verzoeken van Mevrouw ANTONIA CHRISTINA LOOS, Huisvrouw van den Heer JAN VAN DER SCHAFT, zonder beroep, wonende te Rotterdam, voor de onderwerpelijke zaak domicilie kiezende ten Kantore van den Procureur Mr. H. J. J. VAN CONVENT TEN OEVER, in den Oppert, wijk 6, n.º 5, te Rotterdam, die in zijne kwaliteit voor de Requirante in regten zal optreden.

En krachtens eene beschikking door de Arrondissements-Regtbank te Rotterdam (Kamer van Vacantie) genomen, den 13 Julij 1859, op de expeditie geregistreerd.

Voor de derde maal Gedagvaard: den Heer JAN VAN DER SCHAFT bovenbedoeld, Echtgenoot der Requirante, laatst gewoonde hebbende te Rotterdam, doch wiens tegenwoordig verblijf is onbekend; — mijn exploit doende bij aanplakking van een afschrift dezes aan de hoofddeur van de Gerechtszaal der gemelde Regtbank en aan het Huis der Gemeente te Rotterdam, alsmede bij overgifte van een gelijk afschrift aan den Heer Ambtenaar van het Openbaar Ministerie bij dezelfde Regtbank en het Parket, sprekende met den Edel Achtbaren Heer Mr. J. H. W. SWELLENGREBEL, Officier van Justitie, die het oorspronkelijke dezes met "gezien" geteekend heeft, zullende wijders dit exploit naar het voorschift der bovengemelde beschikking worden aangekondigd in de Nederlandsche Staats- en de Rotterdamse Courant.

Om op den termijn van drie maanden en dus op Maandag den zeventienden September 1860 zestig, des voormiddags ten elf ure, te verschijnen of iemand voor hem te doen opkomen ter Teregtzitting van de Arrondissements-Regtbank te Rotterdam, in het Gerechtsgebouw aan het Haagscheveer aldaar, om alsdan van wege de Eischeresse te hooren concluderen om: Aangezien de Gedaagde als Gezagvoerder van het Fregatschip Lucie, waarvan Boekhouders waren de Heeren J. Roelands en Comp. te Rotterdam, met dien bodem, den een en twintigsten Junij des jaars 1800 een en vijftig van Amsterdam is uitgezeld naar Java en den zevenden December van hetzelfde jaar van de Reede van Batavia is vertrokken om met zijn Schip naar Nederland terug te keeren.

Aangezien na dien tijd van gemeld Schip geen berichten zijn ingekomen en dat de Gedaagde van wien zelf geene latere tijding is vernomen dan die van zes December 1800 een en vijftig, allervermoedelijk op de terugreis van Java met zijn Schip is omgekomen.

Aangezien de Eischeresse op grond der bovenstaande feiten van de meêrbedoelde Regtbank verlot heeft verlangd om den Gedaagde bij Openbare Dagvaarding op te roepen.

Alsnoeg van zijn aanwezen te doen blijken; — zullende bij gebreke van dien de Eischeresse doen concluderen tot het bekomen der vergunning bedoeld bij Art. 550 van het Burgerlijk Wetboek tot verklaring van het vermoedelijk overlijden van den Gedaagde sedert den zesden December 1800, een en vijftig, en tot zijne veroordeeling in de kosten der procedure.

De kosten zijn twee Gulden vijf en zeventig-Cents, behalve de verschotten.

(get.) RAJERS, Deurwaarder.

**Pro Deo.** — Op Heden den veertienden Junij 1860 zestig, heb ik ondergeteekende JOHAN COEN-RAAD LACH, Deurwaarder bij de Arrondissements-Regtbank te Rotterdam, wonende aldaar in wijk 2, n.º 371.

Ten verzoeken van DINA VAN DER LINDE, Echtgenote van HENDRIKUS THEODORUS LAMBRECHTS, wonende te 's Gravenhage, aan wie bij geregistreerde beschikking van de Arrondissements-Regtbank te Rotterdam vergunning is verleend tot het doen der navolgende Openbare Oproeping, alsmede om daartoe kosteloos te mogen procederen, domicilie kiezende ten Kantore van den heer bij diezelfde beschikking toegevoegden Procureur Mr. H. J. J. VAN CONVENT TEN OEVER, in den Oppert, wijk 6, n.º 5, te Rotterdam, welke als zoodanig voor haar in regten zal optreden.

Voor de tweede maal Gedagvaard: Voornoemden HENDRIKUS THEODORUS LAMBRECHTS, laatst gewoonde hebbende te Rotterdam, doch wiens tegenwoordig verblijf is onbekend.

Mijn Exploit doende bij aanplakking van een afschrift dezes aan de Hoofddeur van de Gehoorzaal van genoemde Regtbank en aan het Huis der Gemeente Rotterdam; voorts door plaatsing in de Nederlandsche Staats-Courant en in de Rotterdamse Courant, en eindelijk bij overgifte van Copie dezes aan den Heer Ambtenaar van het Openbaar Ministerie aan het Parket en sprekende aldaar met den Edel Achtbaren Heer Mr. J. H. W. SWELLENGREBEL, Officier van Justitie, die het Origineel van dit Exploit met gezien heeft geteekend.

Om op een termijn van drie maanden en dus op Maandag den zeventienden September 1860 zestig, des voormiddags ten elf ure, te verschijnen of iemand voor hem te doen opkomen ter Teregtzitting van de Arrondissements-Regtbank te Rotterdam, in het Gerechtsgebouw, aan het Haagscheveer aldaar, ten einde: Aangezien de Eischeresse op den twaalfden Junij 1860 vier en veertig is gehuwd met den Gedaagde, met wien zij laatstelijk heeft gewoonde te Rotterdam; Aangezien deze haar Echtgenoot den vijftien Mei 1860 acht en veertig per het Fregatschip Admiraal van Heemskerk, Kapitein J. F. P. A. Abbema, naar Batavia is vertrokken.

Aangezien na dien tijd, dus gedurende ruim elf jaren, van den Gedaagde geene berichten zijn ingekomen; Aangezien de Eischeresse belang heeft te procederen, tot verkrijging der verklaring van rechtsvermoeven van des Gedaagdes overlijden, ten einde een ander Huwelijk aan te gaan;

Alsnoeg van zijn aanwezen te doen blijken, zullende bij gebreke van dien namens de Eischeresse worden geconcludeerd zooals zij overeenkomstig de Wet zal vermeenen te behooren.

De kosten zijn gratis.

J. C. LACH, Deurwaarder.

**DIRECTEUREN der Reederij de Hoop,** te Vlaardingen, noodigen Deelhebbers in dezelve uit tot Bijwoning der Jaarlijkse

**Rekening en Verantwoording,** welke door hen op Donderdag den 21 Junij eerstkomende, des voormiddags ten 12 ure, in de Zaal der Harmonie, te Vlaardingen, zal worden gedaan.

**Vaderlandsch Fonds**

TER

**Aanmoediging van 's Lands Zeedienst,** opgericht in 1781.

**Gratificatiën-Betaling,** op MAANDAG den 2 JULIJ 1860, ten elf ure, te Amsterdam, en elders bij Commissarissen van voormeld Fonds.

**Kweekschool voor de Zeevaart te AMSTERDAM.**

DONDERDAG den 28 JUNIJ 1860, ten negen ure, aan gemelde Kweekschool, of drie dagen vroeger bij Commissarissen buiten Amsterdam: **Inschrijving voor Jongelingen,** welke in dit Gesticht wenschen aangenomen te worden. — Zij moeten zijn Nederlander, geboren tusschen den 1 September 1845 en 31 Augustus 1847 en de maat hebben van ten minste 140 duim Nederlandsch, zonder de Schoenen; — zij kunnen zich aangeven zoowel voor de gewone Koopvaardij, als voor de Gouvernementsdienst in Oost-Indië, met vijfjarig verband aldaar.

**Kolonie Suriname.**

Aan het Departement der Onbeheerde Boedels zijn geleverd de onderstaande Boedels, als: Van GEORGINA BERGÈRE BANKS, zich gewoonlijk geschreven hebbende BERGÈRE VAN BANKS, overleden den 6den Julij 1857, den 19den April 1860; JOSEPH JEAN PARRY, overleden den 4den September 1859, den 19den dito; JACOBA WILHELMINA PHILIPPINA EMANUELS, overleden den 7den September 1859, den 19den dito, en JAN ISAK SCHMIDT, overleden den 12den Januarij 1859, den 24sten dito.

En worden mitsdien bij deze alle Creditoren en Debiteuren derzelve opgeroepen, om, vóór of op den 1 Maart 1861, aan het Departement voornoemd, van hunne Pretentiën aantekening te doen, en hunne Verschuldigheden aan te zuiveren, op poene van versten tot zijn van alle regt en actie tegen de voormelde Boedels.

Paramaribo De provisionele Curator,  
den DE JONG.

Te ROTTERDAM ligt in Lading

NAAR

**BATAVIA,**

(voor Goederen en Passagiers), het extra snelzeilend gekoperd Nederl. BARKSCHIP **ODILIA MARGARETHA,** Kapitein J. MARTINI VAN GEFFEN, hebbende uitmuntende Inrigtingen voor Passagiers.

Adres bij de Cargadoors P. A. VAN ES & Co.

**STOOMBOOTVAART TUSSEHEN ROTTERDAM en HULL.**

Voor PASSAGIERS en GOEDEREN.

De Rader-Stoomboot **SEA GULL,** Kapitein R. M. Sawyer, vertrekt van ROTTERDAM naar HULL AANSTAANDE ZATURDAG, des namiddags.

Adres bij J. B. CROL & Co.

**STOOMBOOTVAART**

OF

**SCHOTLAND,**

voor PASSAGIERS en GOEDEREN.

Naar LEITH

het Stoomschip **IVANHOE,** Kapitein John Cairns, vertrekt ZATURDAG 16 JUNIJ, des morgens vroeg.

Ligplaats Willemskade.

Adres bij **GEORGE LEVINGSTON** en **J. A. HOUWENS,** Agenten te Rotterdam, en bij **DONALD R. MACGREGOR,** Agent te Leith.

**NEDERLANDSCHE STOOMBOOT-REEDERIJ.**

**ZOMERDIENST van af 17 Mei 1860.**

Dagelijksche Dienst tusschen ROTTERDAM—MANNHEIM.

**A F V A A R T B O O M P J E S.**

Van	ROTTERDAM	naar	NIJMEGEN	en	EMMERIK	's morgens ten	10	ure.
"	EMMERIK	"	KEULEN	"	"	"	"	"
"	KEULEN	"	MAINZ	"	"	's nachts	"	"
"	MAINZ	"	MANNHEIM	"	"	's middags	"	"
"	MANNHEIM	"	KEULEN	"	"	's middags	"	"
"	KEULEN	"	NIJMEGEN	"	"	's middags	"	"
"	NIJMEGEN	"	ROTTERDAM	"	"	's middags	"	"

**VRACHT:** Van ROTTERDAM naar NIJMEGEN..... f 1.80. f 1.20.  
" " " KEULEN..... f 4.70. f 2.95.  
" " " MANNHEIM... f 9.35. f 5.85.

De Stoombooten dezer Reederij hebben op het Dek Glas-Paviljoen en ieder twee Slaapkamertjes, welke laatste voor ééne Reis af te huren zijn.

**STOOMBOOTVAART**

OF

**SCHOTLAND,**

voor PASSAGIERS en GOEDEREN.

Naar LEITH

het Stoomschip **IVANHOE,** Kapitein John Cairns, vertrekt ZATURDAG 16 JUNIJ, des morgens vroeg.

Ligplaats Willemskade.

Adres bij **GEORGE LEVINGSTON** en **J. A. HOUWENS,** Agenten te Rotterdam, en bij **DONALD R. MACGREGOR,** Agent te Leith.

Gerd. Duuring, A. C. Dalen, A. van Binsbergen, J. Koff, J. F. Sauerbier, Leonard L. Jacobson, J. Sinderam, L. J. Plomp van Duiveland, F. W. Eckstein, J. G. van den Abeelen, G. Elink Schuurman, Joseph Jacobson, Leond. J. Plomp van Duiveland, Gerd. Sauerbier, C. M. F. Koff en Leonard Jacobson Junior, Makelaars te Rotterdam, zullen op Woensdag den 27 Junij 1860, des voormiddags ten 10 ure, het Huis der Notarissen aan de Gelderschede, Veilen:

4072/4	277/12	Kisten	Congo
1701/4	2300/12	"	Souchon
1028/4	228/8	"	Pecco
"	44/8	"	Hysant Thunkay
"	77/8	"	Hysant
"	423/8	"	Uwin
"	209/8	"	Imperial
"	77/8	"	Gunpowder

Direct aangevoerd van Shanghai per de Schepen Sea Nymph en Conkpath.

Aan de Inrigting voor Doofstommen-Onderwijs te Rotterdam WORDT GEVRAAGD een VIERDE

**HULP-ONDERWIJZER,**

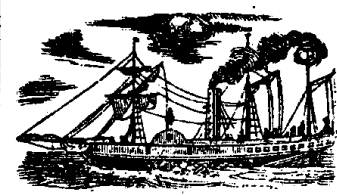
van den Hulp-Onderwijzers Rang, tegen een jaarlijksch Salaris van f 300. Tot het bekomen van nadere inlichtingen vervoege men persoonlijk bij den Hoofd-Onderwijzer D. HIRSCH aan het Lokaal der Inrigting aan den Coolsingel, wijk 14, n.º 564.

**Openbare Aanbesteding.**

BURGEMEESTER en WETHOUDERS van ROTTERDAM zullen op HEDEN den 15 Junij 1860, des namiddags ten 1 ure, ten Raadhuis aldaar Aanbesteden:

De LEVERING der benodigde STEENKOLEN voor de Stoomboot varende in het Veer van deze Gemeente op Catendregt, voor den tijd van één jaar.

Op de Voorwaarden die, op de gewone uren, ter lezing liggen op de Plaatselijke Secretarie en het Stads-Timmerhuis te Rotterdam.



**OPENBARE**  
en  
**DEFINITIEVE**  
**VERKOOP**  
te Antwerpen,

op Dingsdag den 10 Julij 1860, des namiddags ten 2 ure, in het Lokaal van Publieke Verkoopingen aldaar, van **TWEE PRACHTIGE IJZEREN SCHROEFSTOOMSCHEPEN,** de

**LISBONNE**

EN

**RIO JANEIRO,**

met hun **AMEUBLEMENTEN INVENTARIS.**

Adres voor nadere Informatien bij den Scheepsmakelaar **VAN DEN BERGH FILS,** aldaar.

**NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ.**

**VEILING van BANCA TIN te ROTTERDAM,**

op DONDERDAG 28 JUNIJ 1860, bestaande uit:

50118	Blokken, liggende te Rotterdam
69648	" " " Amsterdam
6326	" " " Dordrecht
6304	" " " Schiedam
7557	" " " Middelburg

welke hoeveelheden, bij tijdigen aanvoer, nog zullen kunnen vermeerderd worden met p. m. 20,000

**Blokken:** De Verkoop zal geschieden bij Kavelingen van 600 Blokken.

De Directie geeft de verzekering, dat zij op 1 Junij 1861 geen ander TIN aan de Markt brengen; dat, tot opgenoemd tijdstip, geene Gouvernements-Verkeeringen van TIN in Nederlandsch Indië zullen gehouden worden, en dat, alsmede tot op genoemd tijdstip, geene Verzekeringen van dat Metaal van Indië naar China voor Gouvernements rekening zullen plaats hebben, de hoeveelheid van 10,000 Picols te boven gaande.

De bovenstaande toezegging omvat niet het TIN hetwelk aan anderen toebehoort, zoodat het Gouvernement zich voorbehoudt het regt om den Concessie-risken voor de Ontginning van het eiland Billiton behalve de 6000 Picols op Java ook den Verkeeringen in Nederland te vergunnen van eene geringe hoeveelheid, die in geen geval meer dan 3000 Picols bedragen.

Amsterdam 19 Mei 1860.

**ROTTERDAMSCH SCHOUWBURG**

**BUITENGEWONE VOORSTELLING**

van het Italiaansch Tooneel-Gezelschap met Mevrouw **ADELAIDE RISTORI,**

ZATURDAG 16 JUNIJ 1860:

**GIUDITTA,**

beroemd Treurspel, in 5 bedrijven, van den Dichter GIACOMETTI.

Balcon f 4. Loge f 3. Parterre f 2. Galerij f 0.75.

Tekstboekjes zijn te verkrijgen a f 0.80, in plaats van a f 1.10, zoo als gisteren aangekondigd is gemeld.

**URBANUS-PILLEN.**

BEREID VOLGENS HET ALLOUDE EN ECHE RECEPT, WAAROP MEN IN HET BIJZONDER ATTENT MAAKT, zijn zeer nuttig in ongesteldheden der Maag en werken heilzaam op de Spijvertering, zij zijn uitmuntend tegen de Gal, Scherpte in het Bloed, en uitslag der Huid, zij zijn Zacht-Laxeerend en Slijm-afdrivend. Verzegelde Doozen van 37½ en 150 Cent zijn verkrijgbaar te Amsterdam, J. Alstaede, Neuzen (Ter), Houtzager. Drog., Heiligeweg, D. 321. Nijmegen, Gebr. Swemmelaar. Berg-op-Zoom, D. Pouwels. Rosendaal, M. v. Leeuwen. Delft, J. van Riel, Apotheeker. Rotterdam, A. v. d. Toorn. Deventer, J. Muller. Apoth. Weste Wagenstraat. Dordrecht, J. A. van de Ven. Schiedam, E. van Bart. Eindhoven, A. Beguin. Suis, P. J. Evers. Franeker, Wed. K. Drager. Steenbergen, J. v. d. Kar. Geertruidenberg, A. Hansen. Veen (bij Heusden), Brander-Gorinchem, H. F. de Moll. horst. Helmond, A. H. Marth. Vlaaringen, Buchel. Hult, Th. Arnaert. Dierikzee, F. V. de Brand. Middelb., J. F. Stades, Apoth.

**VERTREK der SPOORTREINEN.**

**Hollandsche Spoorweg.**

Van Rott. naar Amsterdam: 7, 9.30, 11.40, 1.15, 3.30, 5.45, 8.00, 10.15, 12.30, 2.45, 5.00, 7.15, 9.30, 11.45, 1.00, 3.15, 5.30, 7.45, 10.00, 12.15, 2.30, 4.45, 7.00, 9.15, 11.30, 1.45, 4.00, 6.15, 8.30, 10.45, 1.00, 3.15, 5.30, 7.45, 10.00, 12.15, 2.30, 4.45, 7.00, 9.15, 11.30, 1.45, 4.00, 6.15, 8.30, 10.45, 1.00, 3.15, 5.30, 7.45, 10.00, 12.15, 2.30, 4.45, 7.00, 9.15, 11.30, 1.45, 4.00, 6.15, 8.30, 10.45, 1.00, 3.15, 5.30, 7.45, 10.00, 12.15, 2.30,

**Heden ziet het licht het Voorloopig Verdrag der Tweede Kamer betrekkelijk het wetsvoorstel tot**

### Aanleg van Spoorwegen

VOOR REKENING VAN DEN STAAT.

Aan dit uitvoerige stuk ontleenen wij het volgende: **Aanleiding tot het indienen van deze wetsvoordracht.**

§ 1. De vraag werd gesteld: was na al hetgeen door de Lande omtrent de spoorwegen gebeurd en bij de Wetgevende Kamers verhandeld is, een dergelijk voorstel als het tegenwoordige, dat het stelsel van Staatsspoorwegen in zijne volle uitgestrektheid huldigt, natuurlijk en te verwachten? Vele leden geloofden niet en hadden daarom met bevreemding van de tegenwoordige voordragt kennis genomen. Om deze twiifelvraag te staven, geven zij een overzicht van hetgeen sedert 1856 was verhandeld betrekkelijk het vraagstuk der Staatsspoorwegen, waarbij zij tot de conclusie komen, dat de plotselinge overgang tot het stelsel van Staatsspoorwegen, die bij de Regering heeft plaats gehad, nagenoeg onverklaarbaar moest voorkomen. Die overgang was noch door al het verhandelde te dezer zake in de Tweede Kamer, noch door de werping der vorige spoorwegwet in de Eerste Kamer uitgelokt of geregtvaardigd. Het is waar, de bedoelde werping is door de afreding der beide Ministers, die het meest in de zaak betrokken waren, en eene daaruit voortgevloeide optreding van een nieuw Kabinet gevolgd. Maar ook voor dat nieuwe Kabinet kon, naar het gevoelen dezer leden, geene afdoende reden bestaan om met opzigt tot de vervulling van den algemeenen wensch naar het bezit van spoorwegen de tot dusver gevolgde gedragslijn geheel te laten varen. Er waren dan ook onder hen, die het vermoeden niet van zich konden weren, dat de zaak der spoorwegen in den laatste tijd opgeofferd is aan politieke combinatiën. Zij vreesden maar al te zeer, dat het afkeurend votum der Eerste Kamer te laat is genomen als een middel om de zegerepaal eener Staatspartij te bevorderen, of liever om een bepaald Staatsman aan het hoofd des bewinds te brengen. Zoo iets zou, vooral ook in het belang der goede werking der constitutionele instellingen, diep te betreuren zijn. Mogt al het vraagstuk omtrent de wijze van voorziening in de spoorwegbehoefte thans hier te Lande van zoo groot gewigt te achten zijn, dat de afwijzende beslissing van één tak der wetgeving over een daartoe betrekkelijk voorstel tot eene verandering van Ministerie leiden moest, dan nog kan het niet anders dan ten hoogste bevreemden, dat naar aanleiding van die beslissing, een Staatsman aan het hoofd des bewinds is gekomen, die juist in deze aangelegenheid niet dan het gevoelen van eene kleine minderheid vertegenwoordigt. Wat daarvan zij, deze leden gevoelden zich weinig geneigd om het Ministerie op den nieuw ingeslagen weg te volgen en ten gevalle van dat bewind hunne tegen de Staatsspoorwegen gekante overtuiging ten offer te brengen.

Tegenover dat gevoelen stond dat van vele andere leden, die den gewraakten ommekeer in de zienswijze der Regering wel meenden te kunnen verklaren. Wat was, vroegen zij, het hoofdbezwaar tegen het vroegere spoorwegplan geweest? Dat daardoor aan den Staat voor eene lange reeks van jaren zeer bezwarende financiële verbindtenissen wierden opgelegd, waaraan ook onder de moeilijkste omstandigheden zou moeten worden voldaan. Tegen die verbindtenissen had men zóó zeer opgezien, dat men zich allengs met het denkbeeld van Staatsspoorwegen had leeren verzoenen, die dan toch in de gelukkige omstandigheid, waarin Nederland zich bevindt, uit bestaande of toekomstige overschotten, en dus zonder verwarring in de geldmiddelen te brengen, konden worden aangelegd. Te meer was men voor Staatsspoorwegen gestemd geworden, daar toenemend onzekerheid had begonnen te heerschen, of de concessionarissen, aan wie de aanleg der Noorder- en Zuiderspoorwegen zou worden toevertrouwd, de daarvoor noodige kapitalen wel zouden kunnen bijeenbrengen. Na zoo veel afmattende teleurstelling en vertraging wilde men een middel aangegrepen hebben, dat tot het doel leidde. Nederland moest zoo spoedig mogelijk in het bezit van een samenhangend spoorwegnet worden gesteld. De behoefte was zoo dringend, dat men over de wijze van voorziening moest heenstappen. Van daar, dat het aantal voorstanders der Staatsspoorwegen, ofschoon aanvankelijk gering, allengs was aangegroeid en gaande weg toenam. Verscheidene dezer leden erkenden, in het afgetrokkene aan het stelsel van Staatsspoorwegen geenszins de voorkeur te geven; zij stemden in zoo ver overeen met de tegenstanders, die in Staatsspoorwegen niets anders zagen dan een *ultimum remedium*.

Daartegen deed men van de laatstgenoemde zijde opmerken, dat de proef om door middel van concessie, op de minst bezwarende voorwaarden voor den Staat, in het bezit der spoorwegen te geraken, nog nooit zuiver genomen was. Sedert lang had grond tot twiifel bestaan, of het bij het beheer van den Waterstaat met het concederen der aan te leggen lijnen wel ooit ernst was geweest en of lieten ten gevolge de concessie-vragen niet veeleer bemoeijelijk, dan aangemoedigd waren. Zeker had de Regering in de beide laatste jaren den goeden weg niet ingeslagen om concessionarissen op zich aan voorwaarden, voor den Staat vergelijkenderwijs het meest voordelig, onderwerpen wilden. Eigenlijk talrijk waren en het grootste deel des Rijks omvatte, behandeld met twee vereenigingen van concessie-vragers voordelige voorwaarden voor den Staat waren verkregen. De natuurlijke weg, onder de bestaande omstandigheden hier te volgen, was dan ook, naar dit gevoelen, geenszins om op eens, als uit wanhoop, het stelsel van Staatsspoorwegen aan te nemen, maar om eene roepende, wel beraamde poging tot het in 'leven roepen van het concessie-stelsel te beproeven. Zulke eene proefneming behoefde niet met tijdverlies gepaard te gaan. Niets anders was daartoe noodig, dan dat eerst, gelijk ook volgens het Regeringsvoorstel geschied zou, het samenstel en de rigting der aan te leggen lijnen bij de wet werden bepaald; waarop dan stelde lijnen van concessie-vragen voor die vastgestelde lijnen zou moeten volgen; met dien verstande dat de aanbiedingen binnen een beperkt tijdsverloop, bijv. van ééne maand, bij de Regering moesten worden ingezonden. Na zulk eene oproeping van gegadigden

zou het niet moeilijk vallen, eene goede keus uit de onderscheidene concessie-vragen te doen. Eerst wanneer bleek, dat voor een grooter of kleiner onderdeel der lijnen aanleg van Staatswege nog voordeliger was dan de minst bezwarende concessie-vraag, zou die aanleg door den Staat overweging verdienen. In verband met dit denkbeeld werd met aandrang nadere inlichting gevraagd omtrent al de aanvragen om concessie van spoorweglijnen, tot nu toe bij de Regering ontvangen, waarvan zoo vele bij het Ministerie van Binnenlandsche Zaken geheel onafgedaan bleven liggen. Men verlangde een voll-dig overzicht dier aanvragen, met opgave niet enkel van namen en lijnen, maar ook van hoofdvoorwaarden, onder bijvoeging van het oordeel der Regering over elk aanbod. Uit den aard der zaak zou in dat overzicht de jongste aanvraag van de heeren Bredius, van Reesema en Riche, die thans, tegen het genot van Rijkssubsidie, een nagenoeg gelijk spoorwegnet als het door de Regering voorgestelde tot stand willen brengen, niet mogen ontbreken. Ook in het tegenwoordig tijdstip schijnt het geenszins in het belang der zaak, dat concessie-vragen door de Regering ter zijde gesteld worden.

**Oordeel over het stelsel van Staatsspoorwegen.**  
§ 2. Bij het meer opzettelijk bespreken van het stelsel van Staatsspoorwegen en de toepassing daarvan op ons Vaderland, voerden uit den aard der zaak eerst de bestrijders, daarna de voorstanders het woord. Vele leden erkenden, niet zonder verbazing in de memorie van toelichting de stelling voorop gezet te hebben gezien, dat de Regering, door tot den aanleg van Staatsspoorwegen over te gaan, zich op een „ook elders met goed gevolg gekozen standpunt“ plaatst; terwijl intendeeld dat „standpunt“ alom meer en meer wordt verlaten. Toen men dat in België innam, had men geene keus; onderscheidene Duitse Staten waren onder den invloed van bijzondere redenen, die bij ons niet bestaan. De vergelijking met hetgeen de Belgische Regering deed is ook daarom onjuist, omdat België, toen het begon te bouwen, geen enkelen geconcessioneerden spoorweg bezat en wij daarentegen met geconcessioneerde banen zijn begonnen; zoo als wij ook steeds andere wegen zooveel mogelijk door particulieren hebben laten bouwen. In België zijn nog daarenboven na het voltooijen der Staatsbaan particuliere spoorwegen van veel grootere uitgestrektheid aangelegd.

In het afgetrokken reeds heeft het beginsel der Staatsbaan iets wat tegen gezonde begrippen van staathuishoudkunde aandruischt. De bouw en de exploitatie der spoorwegen, in geenen deele, zoo als de memorie van toelichting doet, met de brievenposterij en de telegraphie op eene lijn te plaatsen, is uit den aard der zaak eene onderneming der particuliere nijverheid. Die exploitatie — het vervoer van goederen en personen — is niets anders dan een bedrijf van koophandel, en nu moeten er wel zeer overwegende redenen bestaan, wanneer de Staat zich iets mag aantrekken, wat uit den aard der zaak aan den ondernemingsgeest van bijzondere personen moet worden overgelaten. Die overwegende redenen bestaan hier niet; ook omdat het er niet op aankomt eene bloot locale lijn te leggen, voor welke, wegens gemis van alle uitzigt op winst, particuliere krachten falen; maar wel om geheel het Land met een samenhangend net van spoorwegen te bedekken, die eenmaal renten moeten geven.

Bij kolossale ondernemingen als deze bezitten bijzondere personen of maatschappijen groote voordeelen boven den Staat. Zij kunnen de aan te leggen werken beter en heterkoop uitvoeren, omdat zij bij bestellingen en aankopen enkel door het belang der onderneming gebonden zijn; waar behoefte daaraan bestaat, gemakkelijker vreemde kapitalen kunnen aantrekken en ten nutte der onderneming besteden; de elementen van kracht en kennis, die zich in den vreemde bevinden, herwaarts kunnen overbrengen en zich dus de meerdere praktische ervaring, elders verkregen, ten nutte maken. De Staat bevindt zich in dit opzigt op veel ongunstiger standpunt.

Nog ongunstiger wordt het standpunt der Regering, waar het exploitatie van spoorwegen voor Rijksrekening geldt. Bijzondere maatschappijen zullen zich, al ware het slechts omdat haar eigenbelang dit medebrengt, elken vooruitgang, elke nieuwe uitvinding, op het gebied van het spoorwegwezen in den vreemde verkregen, eigen maken. Eene Regering, die spoorwegen exploiteert, kan daartoe zoo spoedig niet overgaan. Elke aan te brengen verbetering kost geld.

Bij de uitvoering van Staatswege bestaat geenerlei waarborg, dat de kosten van het werk de grenzen der vooraf gemaakte raming zoo nabij mogelijk zullen blijven, terwijl eene spoorwegmaatschappij in het bedrag van het maatschappelijk kapitaal de natuurlijke, niet gemakkelijk te overschrijden grens der gezamenlijke kosten vindt.

De Memorie van Toelichting tracht het denkbeeld ingang te doen vinden dat, wanneer de tegenwoordige wet werd aangenomen, niet slechts spoediger dan bij het handhaven van het concessie-stelsel met de werken een aanvang zou worden gemaakt, maar zelfs geheel het ontworpen spoorwegnet binnen negen of tien jaren zou worden voltooid. Men kan in die verwachting niet deelen. Voltooiing van het werk binnen het aangeduide tijdvak onderstelt, dat jaarlijks de tien miljoen, die de Staat voor het werk zou afzonderen, ten volle beschikbaar zullen zijn. Die beschikbaarheid is, gelijk men nader hoopte aan te toonen, verre van verzekerd. Gesteld echter zij ware het, waar is dan, als de Staat het werk uitvoert, de waarborg, dat eene der lijnen of geheel het samenstel der lijnen binnen een bepaalden tijd zal worden voltooid? De ondervinding leert, hoe, ook bij den besten wil en de meeste trouw, de aanleg van publieke werken, in materiële omvang niet met het beraamde spoorwegnet te vergelijken, dikwijls één, ja zelfs drie of vier jaren langer duurt dan oorspronkelijk was bepaald. Hoe zou men dan hier op voltooiing binnen den losweg bepaalden tijdkring of zelfs op het met gewenschten spoed tot stand komen der onderdeelen kunnen rekenen?

Nog een ander punt verdient zeer de aandacht. Wordt het spoorwegnet, waaraan Nederland behoefte heeft, bij de wet geregeld en de aanleg der daartoe behoorende lijnen aan de concessionarissen toevertrouwd, die het werk op de meest voordelige voorwaarden voor den Staat willen ondernemen, dan wordt daardoor de kring der tot stand te brengen spoorwegen toegehaald. Het gaat zoo gemakkelijk niet meer bij de beraamde spoorwegen nog andere te voegen, die insgelijks den Staat op aanzienlijke geldelijke offers zouden te staan komen. Geheel anders zou het zijn, zoo eene wet als de thans voorgedragene tot stand kwam. Bij de behandeling van elke Staatsbegroting zou strijd ontstaan over de vraag, of het spoorwegnet niet nog met andere, minder noodzakelijke, maar voor bepaalde localiteiten wenschelijke lijnen behoort te worden aangevuld. De tegenwoordige wet zou licht door eene tweede en derde, voor 's Rijks finantien van weinig minder bezwarenden aard, gevolgd worden. De aandrang daartoe zou ook daarom moeilijk zijn te wederstaan, omdat, als de Staat spoorwegen bouwt, hij uit de schatkist, dat is uit het geld van allen, put en dus niet zonder enigen grond gelijk regt van

allen op het bezit van Staatsspoorwegen te beweren ware. Grenzeloze uitbreiding van het spoorwegnet zou het gevolg kunnen zijn.

Staatsspoorwegen, zeide men al verder, leveren dit groote nadeel op, dat daarbij uitvoering en controle in ééne en dezelfde hand vereenigd zijn; terwijl op geconcedeerd spoorwegen in de eerste plaats door de verantwoordelijke concessionarissen of hunne ambtenaren in het belang der onderneming toezigt gehouden wordt en dan daarboven de onzijdige controle van het Gouvernement staat.

Het zou ook zeer de vraag zijn, of hier te Lande de verbeteringen, op buitenlandsche particuliere spoorwegen aangebragt, wel altijd spoedig genoeg op de Staatsbaan zouden worden nagevolgd. In België althans is dit tot nu toe geenszins het geval geweest.

Daargelaten of de aanleg en exploitatie van Staatsspoorwegen op zulk eene groote schaal, als volgens het voorgedragen ontwerp tot stand zouden komen, aan onzen Waterstaat niet eene taak zou opleggen, boven de krachten van dien tak van beheer, welks gewone bemoeijenis reeds zooveel omvat, zou daaruit eene uitbreiding onzer administratie geboren worden, geenszins wenschelijk op zich zelve en van schadelijken invloed op het stelsel van het bestuur in het algemeen.

Het stelsel om Staatsspoorwegen op zoo groote schaal aan te leggen, dat particuliere ondernemingen, zoo al niet uitgesloten, slechts accessoria zijn, heeft al verder het nadeel, dat het Gouvernement en de Wetgevende Kamers daardoor met opzigt tot een onderwerp, waarin alle ingezetenen belang stellen, voortdurend te zeer met het publiek in aanraking en aan velerlei aandrang blootgesteld blijven.

Tevens valt het niet te ontkennen, dat wanneer zulk een alvermogen vervoermiddel als de spoorwegen meer en meer worden, zich geheel en al in handen van het Gouvernement bevindt, het publiek afhankelijker van het openbaar gezag zou kunnen worden, dan in een vrij land het geval behoort te zijn. Aan deze laatste opmerking knoopt zich eene andere. Wanneer de Staat op eene groote schaal spoorwegen bouwt en die dan later exploiteert, is het gevaar te duchten, dat het Gouvernement alle mededinging wreken en dit groote middel van vervoer als een monopolie beschouwen zal. Zelfs ware het mogelijk, dat de Regering in dit haar streven te eeniger tijd ondersteuning bij de Volksvertegenwoordiging vond.

Ten slotte gevoelde men zich verplicht, nog op één groot kwaad te wijzen, dat met het besteden van honderd miljoen gulden uit 's Rijks kas, in een betrekkelijk kort aantal jaren, alleen voor den aanleg van spoorwegen, gepaard kon gaan. Het is eene treurige, maar algemeene ondervinding, dat waar buitengewoon groote geldsommen aan openbare werken en leverantien worden besteed, niet zelden misbruik en ontrouw daarmede gepaard gaan. Verdiensteelijken mannen zelfs hebben somtijds de verleiding om zich op 's Lands kosten te verrijken niet kunnen weerstaan, en het einde eener eervolle loopbaan door oneerlijke handelingen bezoedeld. Afgeschrikkende voorbeelden uit onze geschiedenis, uit die van andere Landen, uit den jongsten tijd nog, herinnert zich ieder. Ook wanneer het werk niet door de Regering, maar door spoorwegmaatschappijen wordt verrigt, kunnen zoodanige verkeerdheden, als men op het oog heeft, voorkomen. Maar dan is althans de Staat door zijne dienaren niet medepligtig aan het gepleegde kwaad, wordt dat niet ten koste van 's Lands middelen gedreven, en de verderfelijke schok voorgekomen, dien de erbieid voor het openbaar gezag bij het aan het licht komen van oneerlijke handelingen van Lands ambtenaren lijden moet.

§ 3. Door de leden, die zich in meerdere of mindere mate ten gunste van het Regeringsvoorstel gestemd toonden, werd het gewigt van vele der opgesomde bezwaren tegen het stelsel van Staatsspoorwegen niet miskend; maar dan toch beweerd, dat men de zaak minder in 't afgetrokkene, dan met het oog op onze bepaalde toestand beschouwen moest. Wanneer de keus stond tusschen geconcedeerd spoorwegen, zonder eenigen Rijksonderstand tot stand te brengen, en spoorwegen, geheel en al voor Rijks rekening te bouwen, niemand zou zich voor de laatste verklaren. Maar zoodanig was de toestand niet. De wetgever moest kiezen tusschen particuliere spoorwegen, voor welke aanleg en exploitatie 's Rijks schatkist voor eene lange reeks van jaren groote offers moest brengen, en Staatsspoorwegen, die evenzeer zware lasten op den Staat zouden leggen, en dan scheen de keus niet twiifelachtig. Nu voerde men wel daartegen aan, dat de middelen om concessie-vragen op voordeliger voorwaarden voor den Staat te verkrijgen, nog geenszins waren uitgeput; maar waar was de waarborg, dat, indien zulke concessie-vragers zich opdedden, zij tot stand zouden brengen wat zij beloofden? Gelukte het aan de nieuwe concessionarissen niet de benoedigde kapitalen voor hunne onderneming bijeen te zamelen, herhaalde teleurstelling, herhaalde vertraging zou het onvermijdelijk gevolg zijn, en het werd dan toch tijd dat eindelijk de hand aan 't werk geslagen werd. Er waren onder deze leden, die er voor uit kwamen, dat zij zich met het stelsel van Staatsspoorwegen hadden begonnen te verzoenen van het oogenblik af, dat het hun zeer twiifelachtig was geworden, of de concessionarissen der Noorder- en Zuiderspoorwegen van het vorig wetsontwerp wel de gelden, voor hunne onderneming vereischt, zouden hebben verworven, niettegenstaande van Staatswege 4½ per cent rente gewaarborgd werd. Kon zelfs zulk een offer niet baten, dan was regtstreeksche aanleg door den Staat verkieslijk, te meer nog om dat Nederland spoorwegen uit zuivere overschotten bouwen kan. Geen Europeesche Staat van eenig gewigt heeft zich in de laatste jaren in dien gelukkigen toestand bevonden. Waren er zoodanige geweest, de landen, waar zich Staatsbaan bevinden, zouden talrijker zijn. Ook het welgevestigd Staatscrediet mogt hier niet uit het oog worden verloren. Nederland zou, als daaraan behoefte bestond, voor zijne spoorwegen geld tegen matige rente kunnen leenen, als de bijzondere spoorwegmaatschappijen bij de kapitalisten het hoofd stieten. De overvloed van geld in de schatkist leverde dus met het gevestigd Staatscrediet een waarborg op, dat niet slechts de werken met spoed aangevangen, maar onder moeilijke omstandigheden doorgezet zouden worden.

Met opzigt tot dit laatste punt vertoonde zich echter onder de voorstanders der Staatsspoorwegen verschil van gevoelen. Daar waren er, die wel verre van het sluiten van geldleeningen door den Staat ten behoeve van den aanleg van spoorwegen goed te keuren, zich ten stelligste tegen vermeerdering der Staatsschuld uit dezen hoofde verklaarden. Ook onafhankelijk van de voorafgaande beschouwing, verdienen, naar het oordeel der voorstanders van het Regeringsvoorstel, Staatsspoorwegen in onderscheidene opzichten boven geconcedeerd de voorkeur. Gold het een werk van den Staat, men zou minder tijd verliezen, al ware het slechts omdat de vereischte ont-eigeningen spoediger tot stand zouden zijn gebragt. De eigenaar van een stuk gronds gaat, als hij den

Staat tegenover zich heeft, er gemakkelijker toe over om zijn eigendom tegen een matigen prijs af te staan dan wanneer hij met eene vereeniging van bijzondere personen onderhandelen moet. Bij het aanmerkelijk aantal ingenieurs dat de Staat in zijne dienst heeft, zouden, wanneer de onderneming van hem uitging, op onderscheiden punten te gelijk onderhandelingen over den afstand van grond aan te knopen zijn.

De Staat mogt dunder spoorwegen bouwen dan de bijzondere maatschappijen — iets wat na de uitvoerige mededeelingen, die men daaromtrent in de Memorie van Toelichting vindt, althans nog aan twiifel onderhevig was — het vermoeden was er voor dat het werk van den Staat beter zou zijn, de veiligheid van personen en goederen meer verzekerde. Die veiligheid was dan toch wel een geldelijk offer waard.

In elk geval zou, wanneer de Staat de spoorwegen bouwde, eene aanmerkelijke som aan kosten van toezigt worden bespaard. De tegenstanders van het wetsontwerp moesten zelve erkennen, dat als de bouw der spoorwegen aan bijzondere maatschappijen werd toevertrouwd, een dubbel toezigt noodzakelijk was. Bij den Staatsbouw valt het tweede toezigt weg en daarmede een overvloedig en kostbaar rad in het werktuig. Men kon niet inzien, dat daardoor de goede inrigting der wegen lijden zou. Er bestaan dan toch uitmuntende Staatsbaan, en waarom zouden onze ambtenaren van den waterstaat, met de hier en elders verkregene ondervinding voor oogen, geen spoorwegen kunnen bouwen, die de vergelijking met particuliere banen konden doorstaan?

Nog op andere gewigtige voordeelen, die het stelsel van Staatsspoorwegen aanbiedt, werd van deze zijde gewezen. Alleen bij de aanneming van dit stelsel is het mogelijk, die eenheid en eenparigheid in den aanleg der wegen en in de regeling van de dienst te brengen, waaraan bij een vervoermiddel als dit zoo groote behoefte bestaat. Tot nu toe heeft men hier te Lande nog nooit eene behoorlijke, aan alle belangen van het publiek beantwoordende aansluiting der bestaande spoorwegdiensten kunnen verwerven. Waar alles in ééne hand, en dat wel in die van den Staat is, komt zulk eene aansluiting van zelf. In den zin van sommige voorstanders van het wetsontwerp zou het daarbij gehuldigd stelsel ook dan eerst alle daarvan te plukken vruchten dragen, wanneer de Staat te gelijk met de voltooiing van het spoorwegnet de hier te Lande bestaande particuliere spoorwegen overnam. Dan eerst zou de spoorwegdienst de vergelijking met de brievenpost kunnen doorstaan: welke Landsinstelling, wat daaraan ook ontbreken moge, dan toch door één denkbeeld wordt beheerscht en in de behoeften van alle ingezetenen en alle localiteiten voorziet.

Evenzoo voerde men aan, dat, terwijl het de bijzondere spoorwegmaatschappijen alleen om winst is te doen en dat winstbejag niet zelden ten nadeele van het publiek werkt, de Staat, waar hij spoorwegen aanlegt en exploiteert, zich op een hooger standpunt plaatsen kon en alleen letten op de eischen van het belang van allen. Zoo bezit de Staat volkomen vrijheid om de tarieven der vrachtprijzen geheel en al naar die eischen te regelen. Hij behoef niet angstvallig te vragen, of verlaging daarvan ook de goede opbrengst der spoorwegen in meerdere of mindere mate in de waagschaal stellen zou. Voor een handeldrijvend Land als het onze is dit punt van groot gewigt.

Al verder werd door voorstanders der Staatsspoorwegen veel gewigt gehecht aan hetgeen op bladz. 6 der Memorie van Toelichting voorkomt, omtrent de wenschelijkheid van het werken van allen vreemden invloed op den aanleg en het beheer onzer spoorwegen. Bijzondere spoorwegmaatschappijen kunnen, althans waar het uitgestrekte lijnen geldt, hier te Lande niet tot stand komen dan met hulp van vreemde kapitalisten. Men heeft de ongelegenheden ondervonden, die er uit voortvloeijen, als de meerderheid der aandeelhouders in eene spoorwegmaatschappij vreemdelingen zijn, en twiifelt of eenig Gouvernement in staat wezen zal zoodanige maatschappij altijd en in allen opzichte hare verplichtingen te doen nakomen. Eindelijk vestigde men de aandacht op de in alle spoorweg-concessien voorkomende bepaling, volgens welke die wegen na verloop van een zeker aantal jaren aan den Staat vervallen. Indien, vroeg men, Staatsbeheer steeds het einde moet zijn, waarom daarmede dan niet begonnen? Daartegen werd echter door anderen opgemerkt dat de vraag verkeerd werd gesteld. Eene spoorweg-concessie wordt uit haren aard voor een bepaald tijdsbestek verleend, na welks afloop de weg met al zijn toebehooren aan den Staat vervalt. Maar aan die bepaling ligt niet het denkbeeld ten grondslag van overgang van den weg onder Staatsbeheer en exploitatie voor Staatsrekening. Intendeeld wordt de bedoeling ondersteld, om den weg, op in het algemeen belang aannemelijke voorwaarden, hetzij door anderen, hetzij door de oude concessionarissen, weder te doen overnemen en exploiteren.

Daarna gaat het Verslag voort met een onderzoek in te stellen, omtrent *De aanlegkosten der Staatsspoorwegen met die der particuliere spoorwegen vergeleken.*

§ 4. Van de eene zijde werd betoogd dat Staatsspoorwegen kostbaarder, van de andere dat geconcessioneerde duurder waren.

*Wijze van uitvoering van het Regeringsplan.*  
§ 5. De wet, zoo als zij is voorgedragen, zegt in art. 1, dat de daar opgetelde negen spoorweglijnen voor rekening van den Staat worden aangelegd, en bepaalt in het volgende artikel dat voor dien aanleg jaarlijks ten minste tien miljoen op de Staatsbegroting zullen worden uitgetrokken. De vraag moest alzoo dadelijk rijzen: op welk punt zal met het werk een aanvang worden gemaakt, en in welke volgorde zal het worden voortgezet? De wet laat daaromtrent geheel in 't onzekere en ook de Memorie van Toelichting geeft niet het minste licht. Bij den eersten opslag scheen men eenige waarde te hechten aan de rangorde, waarin de negen lijnen in art. 1 worden vermeld. Maar indien de Regering voornemens was die rangorde te volgen, en dus bijv. met de lijn van Arnhem tot Leeuwarden wilde beginnen, daarna die van Harlingen tot de Hannoverse grenzen tot stand brengen en zoo vervolgens, zou die keus aangekondigd en met goede gronden geregtvaardigd hebben moeten zijn. Is het misschien de bedoeling dit moeilijk punt onbeslist te laten en de beslissing daarvan tot de aanstaande en volgende begrotingswetten te verdragen? Zoo ja, dan moesten de voorstanders der wet zich ten sterkste tegen zoodanig denkbeeld verklaren. Het gold hier eene zaak van overgroot gewigt, die in geen geval aan de willekeur van het Gouvernement overgelaten, maar bij de tegenwoordige wet beslist moest worden. Die beslissing zou een strijd over locale belangen uitlokken; maar die strijd was niet te vermijden. Beter ware het, hem thans te voeren, dan gevaar te loopen, bij de behandeling van elke Staatsbegroting, waarop de tien miljoen voorkwamen, vernieuwde debatten over hetzelfde vraagstuk te doen ontstaan; waarbij het dan ligt niet aan beschuldigingen over het begunstigen van bepaalde streken boven andere, zelfs met staatkundige bedoelingen, ontbreken zou. Sommige leden hechtten aan dit punt zoo veel gewigt, dat zij verklaarden in de wet nog liever eene

verkeerde of niet genoeg geregtvaardigde rangorde dan in het geheel geene te zien opnemen. Anderen gaven te kennen, dat van hetgeen omtrent de rangregeling in de wet voorkwam, hunne stem over het ontwerp afhankelijk zou zijn.

Naar het gevoelen van verscheidene leden zou het denkbeeld om lijn voor lijn te willen voltoojnen niet wel uitvoerlijk en tevens onraadzaam zijn. Het kwam hun verkieslijk voor, dat het werk op verscheidene punten te gelijk en zoo veel mogelijk in de verschillende deelen des Lands wierd aangevangen, en dat men de bestaande spoorwegen, zoowel eigene als vreemde, als punten van uitgang koos.

Weder andere leden wilden, dat men dadelijk begon met over het geheele Land den benoedigden grond voor de aan te leggen lijnen bij minnelijke overeenkomst aan te koop en, waar die overeenkomst niet mogelijk was, te ontegenen. Toen men daartegen aanvoerde, dat zulk eene ontegening zich niet denken liet, zonder het bestaan van ontegeningswetten, die onmogelijk anders dan partieel, voor elke lijn afzonderlijk, vast te stellen waren, wijzigde men den eisch in zoo ver, dat de Regering beginnen moest met het bepalen van de rigting der lijnen in de bijzonderheden over het geheele Land en dan in die eenmaal gekozen rigting zich van de gronden meester maken op verscheidene punten te gelijk, zoodat men langzamerhand elkander naderde en na betrekkelijk korten tijd de grond voor de baan beschikbaar was. Men antwoordde, dat de aangeprezen wijze van uitvoering onmogelijk was of althans niet tot het doel, bevordering van spoed, leiden zou.

§ 6. Aan de vraag, of aan het werk op één of meer punten te gelijk moet worden begonnen, knoopte zich eene andere; namelijk is het wel mogelijk in één enkel jaar 10 miljoen aan één en dezelfde spoorweglijn te verwerken? Hieraan werd nog al getwijfeld. Men zou dan op één bepaald punt een grooter getal arbeiders moeten vereenigen, dan daar bijeen te brengen is. Ligt zou men bij de uitvoering der werken, zoo als die door de Regering is beraamd, nog op een ander bezwaar stuiten. Zij wil de gezamenlijke kosten der onderneming over een tiental jaren verdeelen, zoodat in elk jaar nagenoeg tien miljoen zouden worden besteed. Maar is zulk eene nagenoeg gelijke verdeling der kosten over een gegeven aantal jaren bij zulk eene kolossale onderneming wel mogelijk?

Al verder wenschte men te weten, of al de werken en leveringen ten gevolge van openbare aanbesteding zullen plaats hebben. Voor de Regering staat, naar het algemeen gevoelen, geen andere weg open; zij zou door het afgaan van dit beginsel eene groote verantwoordelijkheid op zich laden.

§ 7. De voorafgaande vragen en bedenkingen betroffen alleen den bouw der spoorwegen of de levering van het materieel; maar wat was er nu van de exploitatie der werken, na geheele of gedeeltelijke voltoojning? Zonderling is de houding, die de Regering omtrent dit hoofdpunt in hare Memorie van Toelichting aanneemt. Terwijl geheel haar betoog op het denkbeeld van Staatsexploitatie rust, stelt zij op eene enkele plaats, namelijk op bladz. 10, de zaak twijfelachtig; wordende daar beweerd, dat de vervaardiging van het materieel, dat is hier van locomotieven, rijtuigen en wagens, noodig is, „wat ook later omtrent de wijze van exploitatie worde beslist.“ Overal elders wordt van het denkbeeld van Staatsexploitatie uitgegaan. Indien niet exploitatie van Staatswege in de bedoeling lag, ware het onbegrijpelijk, hoe in de financiële beschouwingen van bladz. 10 gewezen kon worden op de tegemoetkoming in de gemaakte kosten, reeds na eenige jaren „uit de opbrengsten van de afgeleverde gedeelten der spoorwegen“ te verkrijgen.

Intusschen waren er onder de voorstanders van Staatspoorwegen velen, die zich op het nadrukkelijkst tegen Staatsexploitatie verklaarden of althans tegen zoodanige exploitatie zeer opzagen. De gevoerde gedachtenwisseling leidde tot de slotsom, dat, indien de Staat de wegen bouwt, hij ook de risico der exploitatie op zich nemen moet. Naar het inzien der tegenstanders van het wetsontwerp lag daarin een bezwaar te meer tegen het geheele plan, daar het dan toch alleziens verkieslijk was, die risico op concessionarissen over te dragen. Sommige voorstanders daarentegen meenden, dat de Staat de risico lijden kon en moest; vooral omdat daardoor de exploitatie beter, de veiligheid van het personen- en goederen-transport groter zou zijn. Een aantal leden echter, die zich anders niet ongenegen betoonden om in den aanleg van Staatsbanen toe te stemmen, zouden daarin, zoo die tot exploitatie van Staatswege moest leiden, niet weinig bezwaar zien.

Maar — en hieromtrent dacht men nagenoeg eenstemmig — in geen geval moest een zoo belangrijk punt, als het thans behandelde, in het midden worden gelaten. De Regering moest zich rond en open omtrent hare voornemens omtrent de exploitatie der wegen verklaren. Eene voordragt als deze was niet aanneemelijk, tenzij men al de gevolgen, die daaruit voor den Staat konden voortvloeijen, overzien kon. Slechts zeer enkele leden waren er die de beslissing omtrent de exploitatie verdaagd wilden hebben, hetzij dan voor het tijdperk van een jaar na de afkondiging der wet, hetzij voor een gelijk tijdperk na de voltoojning van eene der groote spoorweglijnen.

Het financiële stelsel der voordragt.

§ 8. Bij de beraadslaging over de verleende concessien voor de Noorder- en Zuiderspoorwegen is in beide de Kamers der Staten-Generaal levendig geklaagd, dat de begrotingen der geraamde kosten geen genoegzamen waarborg van deugdelijkheid opleverden; zoodat men zich daarop niet verlaten kon en de concessionarissen zich aan groote misrekening zouden blootstellen. Men vroeg thans of de tegenwoordige ramingen betere waarborgen aanboden dan de vroegere en kon die vraag niet toestemmend beantwoorden. Integendeel schenen de aangenomen grondslagen even los als vroeger. Zoo niet nog lossere zijn, terwijl toen de te verwachten misrekeningen grootendeels ten nadeele der concessionarissen zouden uitloopen, thans regtstreeks op den Staat nederkomen.

De twijfel of die buitengewone zorg wel aan de tegenwoordige ramingen is besteed, scheen door deze en gene bijzondere opmerkingen geregtvaardigd. Bij de langdurige beraadslaging van dezen winter in beide de Kamers hebben vooral ook de ramingen van de kosten der bruggen over onze groote rivieren aanstoot geleden. Men beriep zich op het gezag van deskundigen, om die ramingen als veel te laag voor te stellen. Vooral meende men, dat de bruggen te Rotterdam en te Dordrecht meer zouden kosten, en dat tusschen het daarvoor uitgetrokken en dat voor de bruggen meer bovenwaarts op onze rivieren geene behoorlijke evenredigheid bestond. Ofschoon het deswege aangevoerde niet op eene afdoende wijze is wederlegd, vindt men in de tegenwoordige begroting van kosten voor dezelfde bruggen nagenoeg gelijke cijfers uitgetrokken.

Maar niet enkel zijn de aan te leggen kunstwerken betrekkelijk laag geraamd; uit de raming zijn posten weggelaten, die, als het spoorwegnet tot stand komt, onvermijdelijk moeten worden uitgegeven. Zal de Zeeuwache spoorweglijn aan het doel beantwoorden,

dan behoort de haven van Vlissingen in eenen goeden toestand te worden gebragt. De f 1,300,000, thans binnen 's lijns daarvoor uitgetrokken, zullen dus, gesteld dat de zaak daarvoor tot stand te brengen ware, later ten laste van 's Rijks schatkist komen. Evenzoo is het met den rivierovergang te Tiel. Mer moege zich daar tijdelijk met een stoomvlot behelpen, de brug zal later moeten worden gebouwd. De Regering ontkent dit niet, maar trekt voor de kosten binnen 's lijns f 3,467,000 uit. De heer Fijnje rekende in der tijd voor deze brug een miljoen meer en er zijn begrotingen van 5 miljoen geweest. Van eene overbrugging van den Moerdijk schijnt de Regering thans voor goed te hebben afgezien. Maar indien de spoorweg van Rotterdam tot Willemsdorp tot stand kwam, zou ook de bouw van deze hoogste kostbare brug niet achter kunnen blijven en de gezamenlijke kosten van het spoorwegnet nog weder met 8, 10 of 12 miljoen verhoogd worden. Eindelijk zegt de Regering zelve, dat nog gerekend moet worden op de werken, in het belang van 's Rijks defensie vereischt; maar bepaalt zij zich ook nu weder tot het uittrekken daarvoor van het woord: *memorie*. Een aanmerkelijk cijfer zou wellicht eenmaal dat woord vervangen.

Voegt men dit alles bijeen, let men op het reeds vroeger aangehaalde, afschrikkend voorbeeld van België, waar de Staatspoorwegen meer dan het dubbele der raming hebben gekost, dan was het, naar het oordeel der leden, die deze bedenkingen in het midden bragten, geene overdrijving, de mogelijkheid aan te nemen, dat het nieuwe spoorwegnet aan den Staat 200 in plaats van 100 miljoen, ja misschien nog meer, zou kosten; gezeggen nog van de uitgaven, of liever van de winstderving, die later met eene exploitatie van Staatswege gepaard konden gaan. Andere leden meenden, dat men verkeerd zou doen, zich door zulke berekeningen, waarop toch wel iets af te dingen ware, te laten afschrikken. De behoefte aan het bezit van een welgeregeld samenstel van spoorwegen was algemeen erkend. Ware in die behoefte niet te voorzien door het uitgeven van 10 miljoen 's jaars gedurende een tijdperk van tien jaren, dan moest, na het verstrijken van dat tijdperk, de bedoelde uitgaaf jaarlijks worden voortgezet, totdat de eindpaal bereikt was.

§ 9. Eigenaardig knoopte zich aan de laatste beschouwing de vraag, of Nederland voor eene zóó lange reeks van jaren, ja, of het zelfs in eene minder verwijderde toekomst, op een zuiver overschot van 10 miljoen 's jaars rekenen kan. Het verslag treedt hier in berekeningen, en betoogt, dat het overschot voor 1860, zoo als thans de berekeningen staan, niet meer is dan f 10,365,000; en dat alleen voor het geval, dat in 1860 nog hoegenaamd niets voor spoor- en waterwegen zal behoeven uitgegeven te worden, de vereischte 10 miljoen voor het spoorwegplan over 1861 nagenoeg voorhanden zullen zijn. Dat bedrag is daarom aan de schatkist nog verre van verzekerd. Het is afhankelijk van de vraag of de hoeveelheid Oost-Indische producten, die in het loopende jaar geveild worden, en de daarvoor te bedingende prijs aan de verwachting beantwoorden zullen.

Nog een ander punt komt hier in aanmerking, hetgeen bij al de leden, die zich over de financiële uitzigten uitlieten, zeer op den voorgrond stond. De koloniale baten, waaruit dan toch het spoorwegplan in 't wezen der zaak moet worden bekostigd, zijn niet enkel afhankelijk van hoeveelheid en prijs der in Nederland te veilen producten, maar ook van het cijfer der uitgaven voor Nederlandsch Indië, op de regeling van welk cijfer de Wetgevende Kamers tot nu toe geenerlei invloed kunnen uitoefenen. Voor zoover men dit kan nagaan, zijn de uitgaven voor de Indische huishouding voortdurend stijgende en zal het bedrag daarvoor met name voor 1860 de raming, bij het ontwerp der Staatsbegroting van dat jaar, dat is reeds in juli 1859, gemaakt, verre overtreffen. Men heeft sedert dat tijdstip gewag hooren maken van eenen zeer kostbaren aanvoer van steenkolen naar Indië, ten gevolge der gebeurtenissen op Borneo noodzakelijk geacht; van het bouwen van stoomvaartuigen in Indië; van eene blijvende verhooging der tractementen der officieren van het Indisch leger; van eene voortdurende versterking van dat leger, en van vele andere nieuwe uitgaven meer. In de laatste maanden hebben in Nederlandsch Indië militaire expeditien van uitgebreiden aard plaats gehad, die waarschijnlijk schatten hebben verlost. Zou dus de verwachting van het koloniaal batig slot voor 1860 wel zeer hoog gespannen kunnen worden? Men verlangde daarom omtrent inlichting, en vroeg meer in 't algemeen, of de Regering, toen zij in hare tegenwoordige Memorie van Toelichting van een jaarlijksch overschot in Nederland van 17 miljoen sprak, de verontrustende klimming der Indische uitgaven gedurende de laatste jaren wel in 't oog heeft gehouden? In Indië laat men tot nu toe aan Nederland ongeveer over wat men daar niet weet te besteden.

§ 10. Aangenomen dat de berekeningen der Regering wegens de vermoedelijke overschotten in 's Rijks schatkist niet faalden, zou nog eene gewichtige bedenking tegen de financiële zijde van haar plan blijven bestaan, die namelijk, dat het de strekking heeft om alle beschikbare middelen voor den bouw van spoorwegen uit te putten, waardoor alle andere nuttige maatregelen, die der schatkist op offers te staan konden komen, voor eenen zeer geruimen tijd geheel uitgesloten werden.

Andere leden ontkenen dit bezwaar niet, maar meenden, dat hier in den geest der voorlaatste zinsede van de Memorie van Toelichting tot het tegenwoordig wetsontwerp eene keuze moet worden gedaan. Wanneer in de eerste jaren zoo veel besteed wordt om het genot van spoorwegen te verkrijgen, moet de Regering zoowel als de Natie zich andere buitengewone en niet volstrekt noodzakelijke uitgaven ontzeggen en tevens voor elke vermindering in 's Rijks gewone inkomsten terugdeinzen. Er kon dan toch ook een middenweg worden ingeslagen. Verbetering in het belastingstelsel behoefde niet volstrekt uitgesloten te worden, mits daarbij bloot van het denkbeeld, van verplaatsing van last, niet van vermindering der gewone inkomsten werd uitgegaan.

Men antwoordde, dat de ondervinding geleerd heeft, hoe moeilijkige eenige verbetering in het samenstel der belastingen te brengen is, zonder dat daardoor een grooter of kleiner deel van de opbrengst der bestaande middelen in de waagschaal wordt gesteld. Bij de jongste pogingen om te gemeet te komen in hetgeen men den financiële nood der gemeenten noemt, is dit inzonderheid gebleken. Desniettemin schijnt de tegenwoordige Minister van Financiën, die steeds op maatregelen tot redding in dien nood heeft aangedrongen, het denkbeeld van zoodanige maatregelen nog niet te hebben laten varen. Men heeft in de dagbladen gewag zien maken van een schrijven aan de commissarissen des Konings in de provinciën, hetwelk daarop doelde. Maar is dat voornemen wel uitvoerbaar zonder een greep in de financiën van den Staat? En hoe laat zich dan de bedoelde voorbereidende poging rijmen met het voornemen om door afsnijding van al wat

den Staat op offers te staan komt, de tien miljoen voor de spoorwegen gedurende eene reeks van jaren in de schatkist beschikbaar te houden?

§ 11. Naar het oordeel van de tegenstanders van het ontwerp kwam het niet enkel op de vraag aan, of het mogelijk en wenschelijk zij, dat Nederland voor eene reeks van jaren het geheel bedrag der in de schatkist aanwezige overschotten voor den aanleg van spoorwegen afzondere; maar ook of die aanleg van Staatswege uit het bloot financieel oogpunt voordeliger is dan de aanleg door concessionarissen, die zeer aanmerkelijken onderstand uit de schatkist genieten. Die vraag scheen ontkenend te moeten worden beantwoord.

Onder anderen werd de vraag gedaan, of het laatste plan van de heeren Beedius c. s. financieel niet voordeliger is dan dat der Regering en of het daarom van hare zijde niet een ernstig onderzoek verdienen zou. Aan verscheiden leden kwam dit niet twijfelachtig voor. Volgens de concessie-vraag van de heeren Bredius c. s. zou de Staat in het geheel 57 of wanneer de Noordhollandsche lijn in het plan wierd opgenomen 59½ miljoen te betalen hebben. De rente van dat bedrag tegen 4 per cent is f 2,280,000 of f 2,380,000 en dus oneindig minder dan de 4 miljoen rente van het Regeringsplan.

Van eene andere zijde werd geantwoord, dat de bedoelde concessie uit een financieel oogpunt dan alleen voordeliger zij zou, wanneer men van de onderstellingsuitgaat, dat de exploitatie van ons spoorwegnet zelve in de toekomst geene zuivere winst kan opleveren. Maar die onderstelling is niet aannemelijk en zou, aangenomen dat de Staat niet duurder dan de particulier exploitere, elke ernstig gemeende concessievraag tot eene ongerijmdheid maken. Men mag, zonder eenige overdrijving, aannemen, dat de spoorwegen reeds na korten tijd aan zuivere winst 2 per cent van het aangelegkapitaal zullen opleveren. Die winst komt, bij de uitvoering van het Regeringsplan, ten goede van den Staat, die eigenaar van den weg blijft; bij elke concessie ten voordeele van de concessionarissen. Derhalve moet niet bij deze vergelijking op een renteverlies van 4 per cent van de 96 miljoen gerekend worden, die het plan der Regering, volgens hare berekening, kosten zou, maar op een renteverlies van 2 per cent. En nu is 2 per cent van 96 miljoen toch aanmerkelijk minder dan 4 per cent van 59½ miljoen. Het is waar, volgens de concessie-vraag van de heeren Bredius c. s. erlangt de Staat 32 of 34½ miljoen van de verstrekte subsidien terug; maar die terugbetaling heeft eerst plaats als de zuivere inkomsten van het maatschappelijk kapitaal 7 per cent te boven gaan. Wanneer onze spoorwegen zoo goede winst opleveren, heeft de Staat, zelf ondernemer blijvende of de exploitatie tegen eenen billijken maatstaf verachtende, in het geheel geen renteverlies.

Zamenstel en rigting der spoorweglijnen van het Regerings-ontwerp.

§ 13. Alvorens in eene beoordeeling van het stelsel van spoorweglijnen, thans door de Regering aangenomen, te treden, werd door sommigen gevraagd, of dit stelsel nu medebrengt, dat gedurende den bouw, en dus althans gedurende een tijdperk van tien jaren, eenen nieuwe spoorweg-concessien zouden worden verleend. Men zou zulk eene uitsluiting verkeerd achten.

§ 14. Er werd gevraagd, in hoe verre bij het samenstel van het tegenwoordig spoorwegnet de belangen van 's Rijks defensie in acht genomen zijn. Ook daaroemtrent ontbreekt het aan alle voldoende inlichtingen.

§ 15. Hoe uitgestrekt en kostbaar het tegenwoordige spoorwegplan zij, het staat, wat de onafgebroke gemeenschap van het noorden met het zuiden des Rijks betreft, bij het vorige achter. De lijn Rotterdam-Dordrecht-Breda zal, in plaats van door te loopen, van het Hollandsche Diep worden doorsneden, en ook over de Waal te Tiel zal bij voorraad geene brug worden gebouwd. Het gevolg zal zijn, dat bij besloten water en bij ijsgang, het personen- en goederenvervoer langs den spoorweg belemmerd, zoo niet geheel gestremd zal worden, en dat wel bij harde winters weken en maanden achtereen. Nergens wordt opgegeven, wat tot het later bestaan van deze groote leemte in het werk heeft geleid. Eene particuliere maatschappij zou in de tegenwoordige omstandigheden zulk eene onvolledige en gebrekkige verbinding niet ligt voldoende keuren. Wat den overgang van de Waal bij Tiel betreft, zegt de Memorie van Toelichting uitdrukkelijk, dat het in de bedoeling ligt ook daar later eene brug te bouwen; maar waarom die dan niet onder de thans beraamde werken begrepen? Waar een spoorwegnet wordt aangelegd, waarvan de kosten, volgens de ramingen der Regering, 96 miljoen bedragen, schijnt het niet rationeel, dat net onvoltooid te laten, omdat bij die 96 miljoen nog de 3, 4 of 5 miljoen voor de brug te Tiel zouden moeten worden gevoegd.

In het overbrengen van personen en goederen te Tiel en aan den Moerdijk zal, volgens het Regeringsplan, althans vooreerst, door stoomkracht of, zoo als zij het elders uitdrukt, door *stoomvaartuigen* worden voorzien. Men wenscht nader aangeduid te zien, wat zij daardoor verstaat. Zoo veel blijkt, dat zij geene zoodanige inrigtingen bedoelt, als thans te Ruhrort bestaan. Daarvoor zou ook zoo veel meer geld noodig zijn, dan de 4 ton, voor de werken en vaartuigen op de beide punten uitgetrokken. Heeft men dan aan stoomvloten te denken, van rails voorzien, waarop de goederen-wagens zullen worden geplaatst? Maar zal het niet zeer moeijelijk zijn die stoomvloten zoodanig in te rigten, dat bij den veranderlijken waterstand, vooral ook op de Waal, de rails van het vlot zich altijd met de noodige juistheid sluiten aan die van den spoorweg en dus het overbrengen der bevrachte goederen-wagens niet met al te veel bezwaar gepaard gaat? Men mag toch niet onderstellen, dat overlading der goederen in de bedoeling ligt. Het nut en gemak der spoorweggemeenschap zou dan schromelijk bedorven worden.

Ook omtrent de inrigting der te bouwen vaste bruggen ontving men gaarne nadere inlichting. Van die te Zutphen over den IJssel wordt gezegd dat zij van de vereischte beweegbare deelen voor de scheepvaart voorzien zal zijn. Zullen die beweegbare deelen zich ook aan de bruggen te Rotterdam en te Dordrecht bevinden? En welke afmetingen zullen daar de opene vakken bezitten?

§ 16. Bij het beoordeelen van het samenstel der lijnen van het Regeringsplan, als een geheel beschouwd, werd door velen het gevoelen op den voorgrond gesteld, dat, als van Staatswege geheel het land met een spoorwegnet wordt bedekt, de meest regtstreeksche verbinding met het buitenland de leidende gedachte moet zijn. Men behoort zich dan te beperken tot het scheppen van stamlijnen, die van de voornaamste havens of middelpunten van verkeer regtstreeks naar de grenzen loopen. Dit denkbeeld van zoodanige stamlijnen vond men in het Regeringsplan niet getrouw genoeg gevolgd. Het was zuiverder bewaard in het amendement, hetwelk bij de behandeling van het vorig spoorwegplan bij vele leden der Tweede Kamer ondersteuning vond. Ook nu weder schijnt maar al te veel opgeofferd te zijn aan de zucht om bijzondere localiteiten te bevredigen. Het spoorwegplan is daar-

door uitgebreider, kostbaarder geworden, dan men had kunnen verwachten van staatsleden, die het vorige plan verwierpen, vooral ook om den ondragelijken last, daardoor aan 's Rijks schatkist opgelegd. Als voorbeelden van het aangeduide gebrek in het samenstel der lijnen werd gewezen op de slingering, die ook nu weder de Zeeuwach-Limburgsche lijn in Noordbrabant maakt; eene slingering, te bedenkelijker, omdat het hier meer regtstreeks mededinging met het naburige België geldt. Men wees voorts op de omslagtige verbinding van Harlingen en van onze groote Hollandsche koopsteden met Rheine; op den omweg over Haarlem, dien de Regering in de lijn van Amsterdam naar het Nieuwe Diep scheen te willen brengen, en op de weinig doeltreffende aansluiting met de lijn van Krefeld naar Kleef, die, zij het ook in het verschiet, tot de ontworpen plannen behoort.

In strijd met de voorafgaande deed zich de meening gelden dat als de Staat de spoorwegen aanlegt, niet te uitsluitend op het internationaal verkeer, maar ook en zelfs inzonderheid, op het onderling verkeer binnen 's lands moet worden gelet. Geene eenigzins belangrijke landstreek of localiteit moet dan van verbinding aan het spoorwegnet uitgesloten worden. De spoorwegen worden bij een plan als het tegenwoordige in het wezen der zaak uit de opbrengst der belastingen bekostigd, die door allen worden opgebracht. Naar mate het nieuwe middel van gemeenschap als een krachtiger hefboom tot volksoontwikkeling beschouwd wordt, zou het onregtvaardiger zijn bijzondere deelen des Lands van het genot van dat voorregt verstoken te laten. Terwijl men het dus goedkeurde, dat de Noorderspoorweg tot de Hannoverische grenzen was doorgetrokken en aan de bezwaren van Friesland tegen het vorige spoorwegplan grootendeels was gemoet gekomen; terwijl men toegaf, dat in het tegenwoordig stelsel de Noordhollandsche spoorweg paste, scheen, althans volgens sommigen, daarmede niet te strooken dat Drenthe alleen aan zijne uiterste grens door eene spoorweglijn zou worden aangeraakt, en dat de lijn Arnhem-Nijmegen-Venlo uit het plan was verdwenen. Ware één rivierovergang in het midden des lands gekozen, bijvoorbeeld over Kulenburg, Bommel en 's Hertogenbosch, er zou misschien reden zijn geweest, zich daarmede te vergenoegen. Maar nu de weg van Rotterdam naar den Moerdijk behouden was en daarbij de overgang van Maarsbergen op Tiel komen zou, scheen aanspraak te bestaan op eenen derden rivierovergang nabij de oostelijke grenzen des Rijks.

Nog meer opzettelijk werd, in verband met het tegenwoordig spoorwegplan, het vraagstuk der rivierovergangen besproken. Daarbij vond de keus van Maarsbergen als uitgangspunt, met den daarmede zamenhangenden overgang te Tiel, vele bestrijders. Groote vereenvoudiging in geheel het spoorweg-samenstel kon met de keus van Gorinchem als overgangspunt gepaard gaan. De zuiderlijn zou dan te Gouda een aanvang kunnen nemen, om van daar over Schoonhoven op Gorinchem en 's Hertogenbosch te loopen. Wanneer dan tevens de zoo veel besproken lijn van 's Gravenhage naar Gouda tot stand kwam, zouden de belangen van Amsterdam, Rotterdam en de residentie gelijk worden bevredigd. Het gevolg zou natuurlijk zijn, dat de kostbare lijn van Rotterdam-Dordrecht-Willemsdorp, die, zoo als het plan thans ligt, nauwelijks anders dan als eene nuttelooze weelde te beschouwen is, en waartegen dan ook zeer vele leden zich regtstreeks verklaarden, geheel achterwege bleef.

In verband met het voorafgaande werd de vraag opgeworpen, of inderdaad het tegenwoordig Regeringsplan zooveel voordeel is voor de hoofdstad dan het vroegere en of dus de grieven zijn weggenomen, die zooveel invloed op het schipbreuk lijden van dat vorige plan uitoefenden. Men kon het niet inzien. Geen ander wezenlijk voordeel verkrijgt Amsterdam, dan dat het meer regtstreeks met 's Hertogenbosch in aanraking komt. Daarentegen verliest die handelstad, nu het Hollandsche Diep niet overbrugd wordt, de onafgebroke gemeenschap met België en Frankrijk. Zij wordt over Venlo met het Zuid-Duitsche spoorwegnet in verband gesteld langs eenen weg, 20 mijlen langer dan dien van het vorig ontwerp, en zij wilt de spoorweglijn naar het Nieuwe Diep, die de Amsterdamsche handel te regt of te onregt, als voor zijne belangen verderfelijk schijnt te beschouwen.

§ 17. Met het oog op elke der negen spoorweglijnen, in art. 1 der wet afzonderlijk opgesteld, werd nog het volgende in het midden gebragt:

A. Op nieuw waren er verschillende leden, die, bij het beoordeelen der rigting van de eerste lijn van art. 1, het belang der verbinding van Meppel over Assen met Groningen voorstonden, en, in een plan als dit, eene Drentsche lijn nevens de Friesche noodzakelijk keurden.

Nog een ander punt kwam hier ter sprake. Er werd beweerd, dat de Friesche lijn, in plaats van over Harlingen, Leeuwarden en Heerenveen, regtstreeks van Harlingen over Bolsward, Sneek en de Joure naar Heerenveen loopen moest.

In sommige der afdelingen vond de aanleg van eenen zijtak van Zwolle naar Kampen vooreerst, eene zeehaven en handelsplaats, en op de omstandigheid dat die stad in vroegere spoorwegplannen begrepen werd.

B. De opmerking is gemaakt, of het wel doeltreffend, in de wet zoo bepaald te zeggen, dat de lijn Harlingen-Winschoten „in de rigting van Asschendorp“ naar de Hannoverische grenzen loopen zal. Er schenen redenen te bestaan om het verbindingspunt veeleer te Leer dan te Asschendorp of wel tusschen die beide plaatsen te zoeken.

C. In de derde plaats noemt art. 1 den weg van Zutphen, langs Goor, Hengelo, Enschede naar de Duitsehe grenzen, en spreekt daarbij van één of twee vertakkingen. Bij den eersten opslag meende men dat hier vertakkingen naar de hoofdsteden der Tweentse fabrieknijverheid bedoeld werden; waardoor dan eenigermate vergoed werd, dat de lijn, in plaats van die hoofdsteden aan te raken, langs den zoom van Twenthe loopt. De Memorie van Toelichting heeft echter weinig twijfel over, dat op de mogelijkheid eener dubbele aansluiting, zoowel aan de Pruisische als aan de Hannoverische spoorwegen gedoeld wordt. Er waren leden, die zoodanig stelsel niet konden goedkeuren. De hoofdlina moet eene bepaalde rigting hebben en dus of naar de eene of de andere zijde 'ch wenden. Dit neemt niet weg, dat men daarvan later een zijtak tot aansluiting met een ander spoorweg kan laten uitloopen. Voorts wordt betoogd, dat de verbinding met Rheine gezocht moest worden in de lijn Zwolle-Raalte-Almelo.

D. De vermelding van de lijn Maastricht-Breda gaf aanleiding tot de vraag, wat er zij van den tegenwoordigen toestand der Aken-Maastrichtsche spoorwegmaatschappij en van het vervullen harer verplichting tot den aanleg van eenen zijtak naar de steenkolenmijnen van Kerkrade.

Zie het vervolg in de Courant.  
Gedrukt en uitgegeven bij G. en C. A. VAN BEYN, te Rotterdam.