



ROTTERDAMSCHER COURANT.

De Abonnementsprijs is f 24 's jaars of f 6 per drie maanden...

Bureau: Hoogstraat, Wijk 10, N.º 77.

Geboorte-, Trouw- en Doodberigten van 1 tot 5 regels... f 1.--

NAPELS.

Als het getij verloopt verzet men de bakens. Dat is een oude spreekwijs en niet slechts het ge...

Koninklijk geslacht. Nadat hij in de gevangenis te Tortosa, welligt bevreesd voor een lange gevangenschap...

BUITENLAND.

ENGELAND.

LONDEN 6 July. — Het Hof verliet eergisteren namiddag ten drie ure het paleis van Buckingham...

lijksche dienst te voorzien. — 3.º Om zich voortaan tegen eene onwettige uitoefening dezer magt door de Lords te waarborgen...

beschouwd. In den loop van 1859 zijn in Engeland en Wallis 1240 zelfmoorden gepleegd, over de zeer groote meerderheid waarvan de coroners het verzachtend oordeel uitspraken...

FRANKRIJK.

PARIJS 6 July. (Particuliere Correspondentie.) Gij hebt zeker in den Moniteur de circulaire aangevonden...

welke Frankrijk door dit middel tegen Engeland kan voeren. Eenigen tijd geleden schreef ik u dat Frans II, door Frankrijk teruggevoerd, aan Engeland om zijne bescherming zou vragen en dat deze hem niet zou wouwen verdedigen dan tegen een duren prijs. Frankrijk heeft die politiek doorgedrongen en beproeft thans te Napels de krachten van zijnen invloed tegen die van den Engelschen invloed. Napels is dus het terrein der worsteling van de Kabinetten van St. James en der Tuilerien.

De Constitutionnel schikt zich in dezen toestand. Het blad wordt kariger met zijne lofspraken op Garibaldi en geeft daarentegen eene zoo volledig mogelijke analyse van de Napolitaansche Constitutie van 1848, geschoeid op de leest van ons Charter van 1830.

Van zijne zijde heeft Garibaldi een besluit uitgevaardigd, waarbij het Siciliaansche Volk wordt opgeroepen om den 25sten dezer te stemmen voor de aanhechting van het eiland aan het Italiaansche Koninkrijk. Le Siècle zegt heden, moggen dat het bewind van Sicilië een gezantschap naar Parijs zendt en dat het intusschen vertegenwoordigd wordt door den heer Ch. de la Varenne. Dit is een schrijver, vroeger legitimist, maar sinds twee jaren tot de revolutionnaire partij overgegaan. Hij schrijft Italiaansche brieven in den Messenger de Paris en heeft ook boeken over Italië uitgegeven, die ontsierd worden door grove dwalingen. Het is ongerijmd te onderstellen dat de heer de la Varenne door wien ook, uitgenomen alleen door le Siècle, hier zou worden erkend als vertegenwoordiger van Garibaldi.

De bijzondere dépêches uit Napels schijnen te doen gelooven dat de Napolitaansche Regering aarzelt in de toepassing der beloofde vrijzinnige maatregelen. Zoo zijn de politieke gevangenen, die zich te Gaëta in hechtenis bevinden, nog niet in vrijheid gesteld; de Zwitsers houden garnizoen in het fort van St. Elmo, enz. Ondanks de pogingen van den graaf van Aquila en den Prins van Syracuse blijft het volk volhard in zijn wantrouwen jegens de Regering.

Heden werd te Saint Cloud een Ministerraad gehouden onder het voorzitterschap des Keizers.

Prins Napoleon is te Parijs teruggekeerd.  
De heer de Persigny heeft Parijs nog niet verlaten.  
De sterrekundigen van het observatoire, die belast zijn met de waarneming van de verschijnselen bij de aanstaande totale zonsverduistering en van de komst die tijdens de verduistering zal verschijnen, zijn naar de hun aangewezen standplaatsen in Spanje vertrokken.

Le Constitutionnel verzekert dat Prins Petrulla, vergezeld van vijf of zes aanzienlijke Staatsdienaars, als buitengewoon gezant van den Koning van Napels naar Turijn zal vertrekken, en dat te Napels een nieuw blad zal uitkomen, onder bescherming der Regering, dat getiteld zal zijn: *Il Risorgimento*. Het programma van dat blad is: bondgenootschap met Piëmont en vrijheid, de constitutionnele beginselen met het huis van Bourbon.

Volgens de laatste dépêches uit Napels, door la Patrie ontvangen, bleef de stad rustig en was het ministerie ijverig werkzaam ter verwezenlijking van zijn programma. De nieuwe benoemingen van hooge ambtenaren werden (altoos volgens la Patrie) algemeen goedgevonden en de invloed van Frankrijk bleef steeds zeer groot.

Het agentschap Bullier alhier heeft berichten ontvangen uit Palermo, waaruit blijkt dat zich gedurig nieuwe revolutionnaire comités in de verschillende provincien vormen. Men was er echter kwistiger met woorden dan met geld. Op verschillende plaatsen heerschte volkomen regeringloosheid. Het getal dagbladen nam steeds toe; zij worden meest geredigeerd door vroegere uitgewekenen. Volgens het decreet, waarbij het opmaken der kiezerslijsten wordt bevolen, is elk burger, die den leeftijd van 21 jaren bereikt heeft, kiezer. Hij stemt op zijne geboorte- of op zijne tegenwoordige verblijfplaats. Geestelijken en veroordeelde misdadigers zijn van het kiesrecht uitgesloten. Een kiezer, mits 21 jaren oud en kennende lezen en schrijven, is verkiesbaar, steden van 10,000 zielen benoemen één, steden boven de 20,000 zielen, twee afgevaardigden enz. Palermo benoemt tien, Messina vijf, Catania vijf afgevaardigden. Het leger stemt in zijne garnizoenen; de vreemde vrijwilligers schijnen hetzelfde kiesrecht te bezitten als de Siciliaansche ingezetenen.

Volgens een schrijven uit Rome aan la Patrie waren er te Frosinone eenige onregeligheden ontstaan ten gevolge van eene worsteling tusschen twee personen, die twist met elkander hadden gekregen. Een tachtigtal gendarmes meenden in dien ooploop eene revolutionnaire beweging te zien; er werd dus met den sabel op ingehouwen, met dat gevolg dat 111 personen van allen rang en leeftijd zijn gekwetst, waaronder vele doodelijk. Uit dit schrijven zou verder blijken dat de vrijwilligers, die zich bij het Pauselijke leger komen aanmelden, met name de Ieren, de Regering door hun gebrek aan tucht en hunne onbeschoeftheid veel moeite baren. Te Monti heeft er onder een korps van 450 Ieren een ernstige opstand plaats gehad, waarbij onderscheidene officieren werden gekwetst. De generaal de Lamoricière, die aanstonds daarheen is gegaan, heeft veel moeite gehad de gemoederen tot bedaren te brengen. Er zou besloten zijn, voortaan op de Ieren de stoklagenstraf toe te passen in geval van indisciplinatie.

## DUITSCHLAND.

BERLIJN 6 juli. — De Prins Regent wordt den 15 dezer uit Baden Baden hier terug verwacht, waar de minister von Schleinitz reeds is aangekomen. De Koning van Beijeren, die Dresden gisteren morgen verliet, kwam ten half drie ure aan het station alhier aan en zette terstond de reis naar Potsdam voort, waar hij door de Prinsen Frederik Willem en Frederik Karel werd ontvangen. Hij en de Koningin blijven denkelijk tot den 8 dezer te Potsdam. Het gerucht dat de Keizer van Ruland herwaarts komen zal, om de Keizerin Moeder af te halen, wint op nieuw veld.

# Per Telegraaf.

LONDEN 7 Juli.

Volgens den heden openbaar gemaakten staat der Bank van Engeland is het bedrag der in omloop zijnde bankbiljetten met £ 1,001,855 vermeerderd en dat van den voorraad van edel metaal met £ 55,100 verminderd.

MARSEILLE 7 Juli.

Berichten uit Palermo van den 3 dezer melden, dat Garibaldi eene revue heeft gehouden over 9000 vrijwilligers, meestal zeer jonge lieden. De inspecteur van politie en zijne vrouw waren in de nabijheid van Palermo vermoord. De dictator had een besluit uitgevaardigd, waarbij met verbanning en zelfs met de doodstraf bedreigd worden allen, die tegen de voormalige politie zamenspannen. In dat decreet wordt herinnerd dat eene speciale commissie belast is met een onderzoek in te stellen naar het gedrag der ambtenaren bij het binnenlandsch bestuur en die-

genen te straffen, die zich aan misdadige handelingen hebben schuldig gemaakt. Volgens berichten uit Napels bevindt de Koningin-Moeder zich te Gaëta. De generaals Nunziante en Santo-Vito hebben hun ontslag ingediend; men denkt dat nog andere generaals dit voorbeeld zullen volgen. Onder de vreemde bataillons van het leger hebben talrijke deserteën plaats.

Tweede dépêche.

Behalve de stad Zablé zijn nog 160 dorpen in Klein-Azië door de Drusen vernield. Men zegt dat Damascus door hen ingesloten is, zoodat men ook aldaar bloedige tooneelen te gemoet zag.

MADRID 6 Juli.

Het officieel blad behelst een Koninklijk besluit, waarbij de zittingen der Cortes geschorst worden. Verder meldt de Gaëta, dat in deze hoofdstad tegen het einde der maand oktober eene tentoonstelling van fraaije kunsten zal gehouden worden.

LONDEN 7 Juli.

KOLONIALE WAREN still. — IJZER 52/2. — OLIE. Lijn-28.6, Raap-41.6. — TALK flaauw, in loco 52.6, op levering 52.9.

De Vigo en de Arago hebben van New-York \$ 1,500,000 aangebragt.

LIVERPOOL 7 Juli.

KATOEN. Tot 3 d. lagere prijzen werden heden 12,000 b. verkocht. — OLLIEFOLIE £ 62 a 63.

BERLIJN 7 Juli.

ROGGE per Voorjaar 49 1/2, per Najaar 49 1/2 th. — RAAPFOLIE per Voorjaar 11 1/2, per Najaar 12 1/2 th.

HAVANA 18 Juni.

SUETKER n. l. 8 a 9 1/2.

BOMBAY 7 Juni.

KATOEN ferm. — OPIUM 14.25. — WISSEL op Londen 2 1/2.

CALCUTTA 1 Juni.

WISSEL op Londen 2 1/2. — VRACHTEN 70/.

MELBOURNE 19 Mei.

Handel levendiger. Uitvoer van goud 70,608 oncen.

MADRID 6 Juli.

Spanje 1 1/2 pc. 41.25; dito 3 pc. 50.

PARIS 7 Juli.

Frankrijk 3 pc. 69; dito 4 1/2 pc. 97.20. Credit Mobil. 688. Spanje 1 1/2 pc. 39 1/2; dito binnenl. 3 pc. 48 1/2.

LONDEN 7 Juli.

De 3 pc. Geconsolideerden 93 1/2. Spanje 1 1/2 pc. 40; dito Buitenlands. 3 pc. 49; dito Cert. 4 1/2. Holland 4 pc. 101 1/2; dito 2 1/2 pc. 65.

FRANKFORT 7 Juli.

Oostenrijk, Metall. 5 pc. 53 1/2; dito Nation. 5 pc. 60 1/2. Spanje 1 1/2 pc. 40 1/2; dito 3 pc. 48 1/2.

WIENEN 7 Juli.

Oostenrijk, Metalliek 5 pc. 70.70; dito Nation. 79.60. Wissel Londen 126.35.

ANTWERPEN 7 Juli.

Spanje 1 1/2 pc. 38 1/2; dito 3 pc. 48 1/2. Oostenrijk Metalliek 5 pc. 54 1/2; dito Nationale 5 pc. 62 1/2.

## BINNENLAND.

ROTTERDAM 7 Juli.

Het programma van de muziek der dd. schutterij, voor de Officiëren-Sociëteit in het Park alhier, op zondag 8 dezer, des avonds ten zeven ure, luidt als volgt: 1, Marche; 2, Allegro Militaire, Stadfeldt; 3, Ouverture, le roi d'Yvetot, Adam; 4, Grande Valse, Kaliwoda; 5, Fantaisie sur Le Billet de Marguerite, Gevaert; 6, Ouverture, Joseph, Mehul; 7, Romanze aus Zemir und Azor, L. Spohr; 8, Potpourri, Norma, Bellini; 9, March.

Heden avond omstreeks half zeven ure ontstond alhier brand op de bovenste verdieping van een pand aan de Vest, tusschen de Hof- en Peperstraten. Door de spoedig aangebrachte hulp der brandweer was men de vlammen weldra meester; de verdieping is echter geheel uitgebrand, terwijl ook de volgende veel heeft geleden.

Dezer dagen heeft bij de belading van het schip Kosmopoliet alhier een voorval plaats gehad, waarvan men, tot een waarschuwend voorbeeld voor belanghebbenden, de openbaarmaking wenschelijk acht. Voor een Duitsch huis waren eenige kisten, onder den naam van medicamenten, naar Java tot verschepping opgegeven. Toen men deze van den wal over de loopplank langs zijde rolde, begon een der kisten te lekken en het vocht daaruit komende te branden. Dadelijk werd de kist van de loopplank op den wal teruggerold en het bleek nu dat de inhoud, onder den naam van medicamenten opgegeven, niet anders was dan vitrioolzuur, hetwelk de gezagvoerder heeft geweigerd in te nemen.

Bij Koninklijke besluiten is aan den heer L. F. Temminck, op zijn verzoek, eervol ontslag verleend als controleur van de directe belastingen en het kadaster te Rotterdam, behoudens aanspraak op pensioen, en is benoemd tot ontvanger der directe belastingen en accijnzen te Oosterhesselen e. a. de heer H. B. H. Malingré, thans in dezelfde betrekking te Ruurlo.

Met Zr. Ms. goedkeuring is door den Nederlandschen consul in Finland, te Friedrichshamm, tot zijn vice-consul benoemd de heer Johan Bruun.

Met zekerheid deelt men mede, dat dezer dagen de procureurs-generaal en door deze de officieren van justitie zijn aangeschreven om eene opgave te doen van het aantal notarissen, dat, in overeenstemming met de vermeerderde bevolking, naar den maatstaf der laatste volkstelling, aan het tegenwoordig getal zal dienen te worden toegevoegd. Deze aanschrijving steunt op art. 3, al. 2 der wet op het notaris-ambt, waarbij het maximum der notarissen is bepaald op één van de 4000 zielen.

Ook verneemt men met eenige zekerheid, dat vermoedelijk nog dit jaar een Koninklijk besluit zal worden genomen, waarbij deze uitbreiding van het getal der notarissen wordt vastgesteld en geregeld, zoo als dit ook is gedaan na afloop der vorige volkstelling. (Arnh. Ct.)

De Minister van Marine heeft bekend gemaakt, dat ten behoeve der marine verlangd wordt scheepswaarde voor den overvoer naar Suriname in het begin der volgende maand van 10 a 12 lasten levensmiddelen en anders behoeften. De vracht van Amsterdam naar de plaats der inlading is voor rekening van het zeeschip.

Heden zijn door de Regering aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal verzonden: 1<sup>o</sup>, eene lijst van de aanvragen om concessie voor spoorwegen, ingediend sedert oktober 1856 (in deze lijst zijn niet opgenomen de aanvragen welke uit de stukken met de Regering gewisseld bij de Kamer bekend zijn); 2<sup>o</sup>, een extract uit het algemeen verslag betrekkelijk den Rijnspoorweg op den 1 januarij 1845, uitgebragt door den fungerenden hoofdingenieur bij de algemeene dienst van den waterstaat L. J. A. van der Kun, over het dienstjaar 1844, en 3<sup>o</sup>, staat van kosten van aanleg van den Rijnspoorweg van het gedeelte van Utrecht tot Rotterdam.

Zr. Ms. schroefstoomflotille-vaartuig Hector, onder bevel van den luitenant ter zee 1ste kl. P. M. van der Haak, van het Nieuwe Diep naar West-Indië, is ll. woensdag Douvres gepasseerd; alles wel aan boord.

SCHIEDAM 7 juli. — In de laatst gehouden vergadering van den Gemeenteraad was aan de orde gesteld de verdere regeling van het openbaar lager onderwijs in deze gemeente. Bij Raadsbesluit van 15 augustus 1859 werd bepaald dat er zouden zijn o. a. 3 armen- en 2 tusschenscholen. Het raadslid dr. A. Maas, stelde nu in de laatste vergadering voor dat besluit terug te komen en alsnog te besluiten tot de oprichting van 2 armen- en 1 tusschenschool. Nadat de gevoelen over dit voorstel bleken uiteen te loopen, stelde de voorsteller tevens voor de zaak der regeling alsnog tot eene volgende vergadering aan te houden, over welk voorstel bij stemming de stemmen staakten, zoodat daardoor per se de regeling van het lager onderwijs in deze gemeente op nieuw werd verdaagd.

Bij de heden door Burgemeester en Wethouders gedane verpachting van het heffen van het tolgedoed op den rijweg tusschen Schiedam en Overschie, voor den tijd van drie jaren, is dit gepacht door den vorigen pachter, den heer Tak, te Overschie, voor f 740 per jaar.

's GRAVENHAGE 7 juli. — Men verneemt dat het plan van Koning Max van Beijeren, om de zeebaden te Scheveningen te gebruiken, is veranderd; na zijn bezoek te Berlijn zal hij de baden te Grafenberg in Oostenrijksch Silezië gebruiken.

In deze residentie is aangekomen en afgestapt aan het Hôtel Paulez de gepensioneerde kolonel J. P. de Casembroot, komende van Apeldoorn.

SORTERWOUDE 6 juli. — Door mr. R. Engelberts, onder deze gemeente overleden, is aan het kerkfonds der Hervormden alhier de som van f 1000 en aan het Diaconiefonds de som van f 500 vrij van successieregten vermaakt. — Door denzelfden heer is aan de diaconie der Hervormde gemeente te Leyderdorp gelegateerd eene som van f 3000 en aan de kerkelijke administratie aldaar f 2000, mede vrij van successieregt.

AMSTERDAM 7 juli. — Gisteren vierde de Amsterdamsche Roei- en Zeilvereniging de Hoop haar 12de huishoudelijk jaarfeest. Eene ontelbare volksmenigte was zamengevloeid, om getuige van dit schouwspel te zijn, en vele genoodigden met hunne dames bevonden zich op de tribune voor de sociëteit. Het gebouw was smaakvol gedecoreerd en de illuminatie en het vuurwerk waren allerschitterendst. Des morgens ten 10 ure nam de zeilwedstrijd een aanvang, door eene fiksche koelte begunstigd.

Het feest werd vereerd met de tegenwoordigheid van Z. K. H. Prins Hendrik der Nederlanden.

In de dezer dagen gehouden openbare vergadering van de Kon. Amsterdamsche Zeil- en Roeivereniging is de door haar uitgeloopte premie, bestaande in een reflectie-cirkel, ter zake van het best gehouden meteorologisch scheepsjournaal, toegewezen aan den heer H. Hazewinkel, te Veendam, gewezen gezagvoerder van het Ned. fregatschip Zeeland. Tot mededinging hiernaar waren alle gezagvoerders van de Ned. groote koopvaardijvaart uitgenoodigd; er waren 146 extract-journaalen ingeleverd.

Eergisteren avond werd alhier door het Italiaansche dramatische gezelschap van mw. Ristori het treurspel Pia des Tolomei opgevoerd. Nadat de kunstenaars met geestdrift was toegejuicht en herhaaldelijk teruggeroepen, werd haar door den heer v. N., namens eenige Amsterdamsche studenten, een prachtig bouquet aangeboden; van denzelfden kant werd haar een zilveren lauwerkrans van schoone bewerking toegezonden, waarbij de heer W. J. Hofdijk eenige dichtregelen gevoegd had. Door den heer Roobol werd dit gedicht, nadat de krans aan Ristori op een rood fluweelen kussen was aangeboden, voorgelezen. Na de voorlezing dezer regelen verhiel zich een luid gejuich, waaraan allen deel namen, op het oogenblik dat de heer Roobol den krans op het hoofd der kunstenaars plaatste.

UTRECHT 7 juli. — Men verneemt, dat, na voldoende afgelegd examen, tot offic. van gez. der 3de kl. aan den Koning zullen worden voorgedragen, de kweekelingen aan 's Rijks kweekschool voor militaire geneeskundigen te Utrecht, als: voor de landmagt, P. A. D. Couvée, P. K. J. Pabst en D. H. van Vierrsen; voor de zee-magt: J. J. Borst, J. O. Hartvoorn, H. C. Schröder, J. C. D. Steendijk en W. H. Visscher van Aalst; bij het personeel der geneesk. dienst in Oost-Indië: A. J. van den Burg, C. L. van den Burg, C. C. Couwenberg, C. H. E. Deelken, H. H. Dieperink, J. Goslings, J. W. Gouda Quint, W. K. F. Hartstee, G. Karsen, C. F. J. W. Osterloh, A. T. Prijn, S. P. van Wezel en H. J. van der Weide.

's HERTOGENBOSCH 6 juli. — Gisteren avond had alhier de 24ste algemeene jaarvergadering van het Provinciaal Genootschap van kunsten en wetenschappen in Noordbrabant plaats. De voorzitter, jhr. mr. J. B. A. J. M. Verheijen, schetste in eene belangrijke toespraak de lotgevallen des Genootschaps gedurende het afgelopen jaar en herdacht op waardige wijze hen die gedurende dat tijdvak aan het Genootschap waren ontvallen, inzonderheid mrs. J. L. A. Luyben en C. van Marle. Van den steeds toenemenden bloei des Genootschaps, door den voorzitter in algemeene trekken aangeduid, getuigde het verslag, zoo aangaande het Genootschap in het algemeen, als aangaande de boekery, die thans ruim 12,000 deelen telt, de oude en zeldzaamheden, en vooral het munt- en penningkabinet, van welke hoogst belangrijke verzameling onlangs een nauwkeurige catalogus was vervaardigd doorden verdienstelijken bibliothecaris des Genootschaps dr. C. R. Hermans, aan wien uit erkentelijkheid voor de door hem, met behulp van zijnen veelbelovenden zoon, daaraan bestede moeite, de zilveren medaille door den voorzitter, onder warme bewoordingen, werd uitgereikt. De uitreiking der gouden medaille, de eerste die door het Genootschap was toegekend, heeft geen plaats kunnen hebben, daar de heer J. F. Boogaard, ridder der Leopolds-orde van België, commissie bij de afdeling Waterstaat van het Departement van Binnenlandse Zaken, verhinderd was den eereprijs te komen ontvangen voor zijne beantwoording der vraag: welke verbeteringen zijn wenschelijk in het algemeen polderreglement in Noordbrabant? Aan den opgever der vraag, den medebestuurder mr. A. F. X. Luyben, werd, overeenkomstig het reglement, de zilveren medaille, mede onder gepaste aanspraak des voorzitters, ter hand gesteld.

De in het bestuur, door geëindigde zittingstijd of door vertrek buiten de provincie, opengevallen plaatsen zijn bij stemming aangevuld door het her- of verkiesen van de heeren: mr. J. Versfelt, J. A. van de Ven, mr. F. J. Jaspers, mr. A. F. X. Luyben, F. H. H. Borret, jhr. mr. L. J. B. van Sasse van Ljssel, dr. A. A. van Hensden en mr. D. J. M. P. Mulder. Na het aannemen van prijsvragen ter uitschrijving

en het afsluiten der rekening, las de medebestuurder H. M. C. van Oosterzee, predikant te Oirschot, een populair sterrekundige bijdrage voor over de komst. Aanleiding nemende uit de verschijning dezer dagen van eene komeet, maakte hij opmerking op de bij zulke gelegenheden dikwijls zoo onjuiste oordeelverellingen deswege. Hij trad in eene populaire beschouwing van de loopbaan dier hemellichamen en van de moeijelijken, aan de bepaling daarvan voor den sterrekundige verbonden. Voorts deed spreker opmerken hoe weinig voorstelling wij ons, wegens de onbegrijpelijke dunheid en ijheid der stof, waaruit kometen bestaan, ten aanzien van hare natuur, gesteldheid kunnen maken, terwijl hij eindigde met eene beknopte aanwijzing der gronden op welke niets van eene schadelijke werking der kometen op de natuurlijke gesteldheid der aarde te gelooven, of van haren nadeeligen invloed op algemeene of bijzondere rampen te duchten heeft.

Na de voordragt van dit zaakrijke en onderhouden stuk werd de vergadering door den voorzitter gesloten.

In het afgelopen Genootschapsjaar zijn door het bestuur tot nieuwe leden benoemd de heeren: mr. J. F. B. Baert te Utrecht, J. O. M. Breda te Oirschot, dr. J. Huyenaar te 's Hertogenbosch, B. Pa de Jong, te Oirschot, jonkh. mr. J. de Jong van Beek en Donk te 's Hertogenbosch, J. A. Ripperda te Megen, W. J. L. Spoor te 's Hertogenbosch, M. J. P. Struick te 's Hertogenbosch, J. A. Nuyts te 's Hertogenbosch en P. N. van der Stok te Oirschot. De ter uitschrijving aangenomen prijsvragen zijn de volgende:

1. De geschied- en rechtskundige beantwoording der vraag, of in de opdracht van Hertog Hendrik I van Brabant aan den Bisschop en de Kerk van Keulen 1222, de stad 's Hertogenbosch is begrepen geweest of 's Hertogenbosch toen reeds tot de hoofdsteden van Brabant behoorde, en of de Hertog van Brabant deszelfs eigener gezag eene stad als 's Hertogenbosch kon vreemden of weggeschenken.

2. Eene volledige verhandeling over het recht van voorspoting in Noordbrabant.

3. Men verlangt eene topographische en geneeskundige statistiek van eene der vier volkrijkste steden der provincie Noordbrabant, naar keuze des schrijvers.

BREDA 6 juli. — Door de alhier gevestigde Kaas- en koophandel en fabrieken is dezer dagen besloten om op nieuw een adres tot de Tweede Kamer der Staten-Generaal te rigten, tot bevordering der aan-neming van de thans aanhangige spoorweg-voordragt.

GIJSSSEN 5 juli. — Eergisteren had alhier de bekende jaarlijkse paardenmarkt plaats, die gewoonlijk veel kooplieden, vooral uit België, Frankrijk, enz., herwaarts voert. Er waren wederom vele schoone paarden aan de lijn, en goede paarden werden tegen hooge prijzen verkocht. Over het algemeen was er veel kooplust, en de markt was vrij druk bezocht.

ARNHEM 7 juli. — De Provinciale Staten van Gelderland hebben tot griffier benoemd den heer T. C. D. Bauer, commissie bij het provinciaal gouv. nement.

Tusschen den 28 juni en den 4 juli, dus vijf dagen, zijn hier geen sterfgevallen bij den burgerlijken stand aangegeven.

## Burgerlijke Stand.

ROTTERDAM 7 Juli.

OVERLEDEN: J. A. van der Graaf, z., 8 m. — Vaalburg, z., 2 j. — M. F. G. Cants, d., 11 j. — F. L. van Soelen, d., 3 m. — H. de Roode, d., 4 m. — J. Snoep, man van A. P. Graves, 70 j.

BEVALLEN: R. C. Haagman, geb. Huismann, lever. d., — T. Oosterlaan, geb. Knibbe, d. — A. C. O. geb. Korndijk, d. — A. J. Addiks, geb. Wulfde, d. — J. Weeldenburg, geb. de Wilde, z. — G. C. Ernst, geb. Kreber, z. — M. J. Clemens, geb. Kuipers, z. — J. van Vugt, geb. van Beysterveld, d.

ONDERTROUWD: J. Verbrugge, jm., 25 j., met G. Borghart, wed. W. Kneegmans, 35 j. — J. S. van den Bergh, jm., 25 j., met A. C. Meermaans, jd., 20 j. — K. Haasbroek, jm., 25 j., met G. Hoek, jd., 25 j. — A. C. van Rossum, jm., 29 j., met E. M. J. Balgans, Guerin, jd., 22 j. — H. Gerzee, jm., 31 j., met M. Blom, jd., 22 j. — J. van der Velden, jm., 26 j., met P. Burgerhout, jd., 27 j. — P. J. H. Gerritsen, jm., 29 j., met M. G. van Ophemert, jd., 25 j. — G. P. van den Bosch, jm., 29 j., met A. Geneslijk, jd., 18 j. — L. Brunsé, jm., 46 j., met M. Bloem, jd., 39 j. — Roode, wettig geach. man, 47 j., met J. Hombag, J. J. Top, 46 j. — T. H. Flink, jm., 30 j., met Dudart, jd., 29 j. — J. Bos, wedr., 25 j., met Blok, jd., 20 j. — J. Thooft, jm., 42 j., met C. Smit, jd., 28 j. — H. Moens, jm., 30 j., met H. van der Leeuw, jd., 22 j. — J. H. A. Hulster, wedr., 31 j., met M. H. C. B. van Worigen, jd., 25 j.

## Handelsberigten.

ROTTERDAM 7 Juli.

Oversigt der Week.

KOFFIJ. De markt bleef zeer vast en goed Ord. Java is moeijelijk beneden de 39 c. per ceel te bekomen. Voor behoeft was er meerdere vraag.

THEE bleef zeer vast op vorige prijzen; de omge- bepaalde zich echter tot de consumtie.

SUIKER. Ruwe bij voortdurende in eene zeer gunstige stemming, en wat tot de laatst bestede prijzen aan markt komt vindt coulant koopers. Sedert de laatste dagen werden verkocht 273 krjs. Java per Wilhelms Clara, 421 dito dito per Dictator en 1837 dito Dorothea Henriette, alles tot geheime doch zeer hooge prijzen. Geraffineerd met goeden kooplust; van Oirschot H. v. O. & Co. werd deze week eene vrij aanzienlijke partij Augustus-levering, tot zoo men zegt f 36 1/2, afgedaan.

RIJST vast. Voor gepelde soorten was tot vorige eenige meerdere attentie. Afdoeeningen in de late zijn niet bekend geworden.

SPECIJELEN. De aanslag der veiling door de NH. tegen 8 Augustus e. k. heeft geen verandering toegebragt; het Artikel bleef stil.

TABAK. Heden werden afgedaan 28, 25, 25, 25, en 22 v. Maryland ex Germania; 26, 13 en 11 v. dit. Dashaway en 20 v. Virginie ex Ledla. Behalve werden deze week nog verkocht 98 v. Maryland, gvoerd werden per Laura van New-York, 12 v. Virginie v. v. Steelen en 23 k. Cavendish.

KATOEN steeds met onbeduidenden handel; de ming voor het Artikel blijft zeer lusteloos.

METALEN. Voor Banca Tin bestaat vraag tot 7 en wordt op f 80 gehouden.

Van HUPEN werden afgedaan 400 st. Buffels. Johannes Lodewijk tot geheimen prijs.

WOL. In de ll. donderdag alhier door de Ned. Maatschappij gehouden veiling, bestaande uit 1500 Kaapsche, 677 b. Port Philip, 227 b. Buenos-Ayres, 42 b. Bombay, is alles tot de volgende prijzen verkocht: Kaapsche 116 a 244 c., Port Philip 172 a 204 c., Buenos-Ayres 100 a 152 c. en Bombay 68 a 126 c. MESSER blijft voortdurend goed gevraagd; de veiling in het land is bijna geheel opgeruimd.

Dingo voortdurend in eene vaste stemming en bedingt 15 c. avance op laatste veiling. ...

particulieren zijn weder aangevoerd per Graaf van Heiden Reinstein ca. 200 k., die spoedig gelost en aan de markt gebracht zullen worden. ...

en Boonen onveranderd. Haver door den grooten aanvoer gedrukt. Van den 2 tot den 5 dezer werden ingevoerd 1020 q. binnenl. en 44,980 q. buitenl. Tarwe, 30 q. binnenl. en 3500 q. buitenl. Gerst, 150 q. binnenl. en 109,450 q. buitenl. Haver en 1080 z. binnenl. en 1920 z. en 7030 v. buitenl. Meel. ...

Table with columns: I. k., h. k., geb. k. and various market data for Amsterdam 7 Julij.

Scheepstijdingen. (N) Aang. Casilda, Stafford, Hellevoetsluis. ...

Verloren. 3 Grenadille, Yon, Santand. Robuste, Briaunin, dito. ...

Beursberigten. PARIJS 6 Julij. Frankrijk 3 pc. a contant 69, 69.05, 68.95; dito op ultimo 69, 69.15, 68.90. ...

Rotterdam Uitgek. 6 Julij Maroo, Richardson. Nieuwaven. Affiance, Jackson, Goole. ...

Advertentiën. de vele bewijzen van deelneming, betoond overlijden onze geliefde Behuurdochter en ...

GROOTE MAATSCHAPPIJ DER Russische Spoorwegen. De Heeren HOPE & Co. adverteren, dat de van hundertweege gestempelde COUPONS, vervallende 13 Julij 1860 (1 Julij oude stijl) van Aandeelen in bovengenoemde Maatschappij, van dien dag af en vervolgens betaalbaar zijn ten Kantore der Associatie-Cassa: ...

KUNSTMATIGE Minerale-Medicinale Wateren, EAUGAZEUSE, SODA WATER, KOOLZURE MAGNESIA WATER, EN LIMONADES GAZEUSES, uit de Fabriek van VAN EYNDHOVEN & Co., Hofstraat 13, te 's Gravenhage, ...

ROTTERDAM & HULL. Iederen WOENSDAG en ZATURDAG. Voor Passagiers en Goederen. Het Stoomschip FALCON, Kapitein J. Remington, vertrekt van ROTTERDAM naar HULL Woensdag 11 Julij, des namiddags. ...



**UITTREKSEL uit de Memorie van Beantwoording, betreffende het Ontwerp van Wet tot aanleg van Spoorwegen voor rekening van den Staat.**

Oordeel over het stelsel van Staatsspoorwegen.

Als algemeene aanmerking zet de Regering voorop, dat zij gereedelijk zij kan laten de verschillende beschouwingen omtrent de exploitatie der spoorwegen, in het verslag medegedeeld. Reeds bij de eerste indiening van dit ontwerp lag het in de bedoeling der Regering, omtrent de exploitatie voor 's hands niets te beslissen; de twijfel, die desniettemin op dit punt blijkt het verslag aangaande die bedoeling was gerezen, is thans door eene duidelijke wetsbepaling geheel uit den weg geruimd.

De Commissie van Rapporteurs merkt op, dat, ten gevolge der door haar aangenomen orde in de mededeeling der gedachtenwisseling, de argumenten der voorstanders van staatsbanen niet altijd weder beantwoord geworden zijn. De Regering voegt daar van hare zijde deze opmerking bij, dat dien ten gevolge dan ook deze onbeantwoord gebleven argumenten hunne volle kracht behouden, even als de beschouwingen der Memorie van Toelichting, welke van de zijde der tegenstanders onaangetroefd zijn gelaten. Zij zal daarom, met verwijzing naar die argumenten, thans ook alleen opnemen wat door de tegenstanders van het ontwerp in het midden is gebracht.

De verbazing waarmede velen der tegenstanders erkenden de bewering te hebben vernomen, dat het door de Regering aangenomen standpunt ook elders met goed gevolg zou zijn gekozen, schijnt moeilijk te verklaren wanneer men in het oog houdt, dat dit standpunt, zij het ook later hier en daar verlaten, aanvankelijk vrij algemeen gekozen was, en dat de uitkomst daarvan in verschillende landen, onder andere in België, waarover straks nader, voor land en volk voordelig is gebleken; terwijl men omtrent de gevolgen van het hier en daar verlaten van dien weg uit den aard der zaak nog minder oordeelen kan.

In België, zegt men, had men geen keus. De Regering meent de juistheid dezer bewering te mogen betwijfelen. In België is men niet tot huldiging van het stelsel der staatsspoorwegen gekomen dan na zeer langdurig beraad, zoo van regering als van vertegenwoordiging. Het is bekend dat vóór dat aldaar van regeringswege een ontwerp tot aanleg van staatswege werd voorgedragen, twee aanvragen van concessie, waarbij van geene rentegarantie of subsidie sprake was (voor de lijnen Antwerpen-Diest-Luik en Antwerpen Brussel), waren ingekomen; dat ten gevolge daarvan de wet van 19 Juli 1832 op de concessien haar beslag kreeg, en dat slechts de gebleken moeilijkheid, zoo niet onmogelijkheid, om de noodige fondsen te verkrijgen, de uitvoering der concessien verhinderde. Het was onder die gegevens, dat de regering met haar ontwerp optrad, dat het door de vertegenwoordiging ter toetsing werd gebracht, en dat eindelijk het beginsel der staatsspoorwegen door de Kamer der Represantanten werd omhelsd met 55 tegen 35, door den Senaat met 22 tegen 8 stemmen.

En wat is er nu van het verlaten van dit stelsel in België? Het geschiedde toen de groote lijnen reeds waren gelegd. Ook de kleinere de verbindingen te maken, had nimmer in de bedoeling der Belgische regering gelegen, evenmin als het ligt in die van deze voorstellen.

Dat het beginsel van aanleg van staatswege (van exploitatie is geene sprake) reeds in het afgetrokene tegen gezonde begrippen van staats-huishoudkunde zou aanschuiven, kan de Regering in geenen deele toegeven. Worden alle groote wegen en verre de meeste vaarten, om van andere groote werken niet te spreken, in het land niet door den Staat aangelegd, en is er ooit iemand geweest, die deze handelwijs op economische gronden bestreed?

Op de herhaalde bevestiging, dat particulieren beter en beterkoop bouwen dan de Staat zal nader worden teruggekomen. Hier vergenoegt de Regering zich met hare bevestiging te kennen te geven over het denkbeeld, dat particulieren gemakkelijker vreemde kapitalen kunnen aantrekken. Indien gemakkelijker moet worden verstaan in den zin van voordeliger (en eene andere betekenis laat zich moeilijk denken), dan mag men vragen, sinds wanneer het Nederlandsche staatscrediet van dien aard is geworden, dat het de vergelijking met het crediet van bijzondere spoorwegondernemingen niet meer zou kunnen doorstaan. Wat bewijst daar omtrent de vorige concessie? Terwijl in het oog van zeer velen de staatsuitgaven ten gevolge der rentegarantie veel te aanzienlijk en te bezwaarlijk zouden zijn, werd toch nog op goede gronden betwijfeld, of die garantie niet te laag zou blijken te zijn, om de particuliere kapitalen aan te trekken.

Dat de Staat zich, wat de personen betreft, bij gelijke geschiktheid, bij voorkeur van Nederlandsche elementen zal bedienen, wordt gereedelijk door de Regering toegestemd. Minder juist schijnt de bewering, dat een genoegzaam aantal bekwaame Nederlandsche technici ook buiten de thans in functie zijnde ambtenaren niet zou te vinden zijn. Het mag toch herinnerd worden, dat de geheele aanleg over tien jaren zal zijn verdeeld, en dus eene gelijdelijke verdeling van den technischen arbeid over gelijk tijdsverloop met zich zal brengen.

Bekwame en allezins geschikte technici voor de uitvoering van een werk, als waarvan hier de rede is, acht men overvloedig voorhanden.

Door de tijdelijke hulp van zoovele technici gesteund, vertrouwt de Regering volkomen, dat het geheele werk onder de leiding van eenige ingenieurs van den waterstaat volkomen slagen, en beantwoorden zal aan hetgeen verwaakt kan worden, nu zoovele voorbeelden voorhanden zijn en eene zoo rijke ondervinding is opgedaan, waaraan men zich spiegelen kan. Bovendien is er dit voordeel aan verbonden, dat het te ondernemen werk strekken zal ter ontwikkeling van den stand van burgerlijke ingenieurs en van technici in Nederland. Later zal dit van overwegen-den invloed zijn op de nijverheid zelve, en veel kunnen bijdragen, om de technische opvoeding, waaraan zoo zeer behoefte bestaat, meer algemeen te verspreiden, daar hare waarde ook meer zal bekend zijn. Vele vooroordeelen, uit onkunde voortgesproten, zijn nog te vaak van schadelijken invloed, omdat de technische opvoeding en de daarmede in verband staande wetenschap niet genoegzaam worden aangekeekt.

Haalt men concessionarissen en met hen de vreemde aannemers in, dan brengen zij hunne ingenieurs, werkbazen en werklieden mede; zelfs de plannen worden te Londen, Parijs of te Brussel ontworpen; alles wat elders kan gemaakt worden, wordt daar besteld en geleverd, al is de prijs soms iets hooger, en zoo doende blijft Nederland van een belangrijke prikkel ter ontwikkeling van eigen nijverheid verstoken. Zoo werd het grootendeels ondervonden bij de vreemde maatschappijen, die hier te lande hebben gewerkt.

Reeds bij den aanleg van zulke kolossale werken als deze — wordt verder in het verslag gezegd — zou de Waterstaat zich door de comptabiliteitsregel niet weinig bekneld gevoelen. Het klinkt eenigzins zonderling te hooren beweren, dat onze comptabele wetgeving zoodanig zou zijn ingerigt, dat het aanleggen van groote werken daardoor moeilijk zou zijn geworden; zonderling nog dat te hooren aanvoeren door leden van de Staten-Generaal. Dat de Regering de bedoelde comptabiliteitsregelen soms een knellenden band achtte, zou minder vreemd kunnen schijnen.

Wat den waarborg betreft, dat de kosten van het werk de grenzen der vooraf gemaakte raming zoo nabij mogelijk zullen blijven, die waarborg bestaat bij de spoorwegen in gelijke mate als bij alle andere werken door den Staat uitgevoerd; buitendien, zonder medewerking en goedkeuring der wetgevende magt kan de Regering de grenzen van de eens vastgestelde uitgaaf niet overschrijden. Wanneer het geval ontstond, zou het uit den aard der zaak zelve voortvloeijen, en tegen de eventuele verhooging en daardoor mogelijke voortzetting van het werk geen overwegend bezwaar bestaan. Maar wat, indien hetzelfde bij eene particuliere maatschappij gebeurt? Dan zal die maatschappij tot allerlei bezwarende operaties, zoo als het uitgeven van obligatiën, enz., de toevlugt moeten nemen, of — en dit is het waarschijnlijkst — de Staat zal te hulp moeten komen.

En zoo de inrigting der administratie en der constitutionele controle, gelijk vervolgens bewerd wordt, geenen voldoende waarborg geeft, wat betrekken dan die geheele inrigting en die controle? De tegenstanders schijnen haar tot een ijdel klank te verlagen. Welke waarborgen leveren nu de concessionarissen? Zal men bij wanpraestatie hem boete opleggen, of wel het regt van naasting toepassen?

Maar de boete zal meestal onvoldoende, de naasting onmogelijk zijn, met het oog op de zeer juiste beschouwing van den zin van het regt van naasting, aan het slot van § 3 in het verslag voorkomende. Dat regt van naasting is in het concessiesysteem een ultimum remedium, tot welks gebruik men niet ligt zal besluiten.

Anders is het gelegen met de toepassing van dat regt op wegen, door den Staat aangelegd en naderhand ter exploitatie aan particulieren overgegeven; in dat geval immers behoort de bouw, enz. niet in de naasting te worden begrepen, en bepaalt zij zich, des vereischt, tot het exploitatiemateriael, dat niet aan den Staat behoort, hetgeen de uitoefening van het regt gemakkelijker maakt, en tot mindere uitgaaf verplicht op het oogenblik, waarop men het middel moet aanwenden. Tegen de bewering nu, dat het bedrag van het maatschappelijk kapitaal eene niet gemakkelijker te overschrijden grens vormt voor bijzondere maatschappijen, getuigt de ervaring, zoo hier te lande als elders verkregen.

Terwijl de overschrijding der raming voor den Belgischen staatsspoorweg voor een goed deel hare verklaring vindt in de oorspronkelijke onbekendheid met de geheele zaak en in de aanzienlijke wijzigingen van leverde in het plan gebracht, staat daartegenover, dat verscheidene maat-

schappijen, in later jaren en bij volkomen kennis van den aard van het werk opgericht, zich welhaast tot het sluiten van leeningen en het uitgeven van obligatiën op hoogst bezwarende voorwaarden verplicht zagen. Op die wijze is in België achtereenvolgens door de verschillende compagnien eene nominale en remboursabele waarde van 130 miljoen francs uitgegeven, waarvan nog geen 78 miljoen in de maatschappelijke kassen waren gevloeid.

Is — om op de argumenten van het verslag terug te komen — het besteden van tien miljoen 's jaars gedurende tien jaren zulk eene ondenkbare zaak? In de jongst voorgedragen concessie was de duur van het werk tot zes jaren beperkt. Er werd dus in ieder jaar meer werk gevorderd. En indien men nu beweert, dat het den Staat onmogelijk zou zijn, in tien jaren tijds de wegen te leggen, hoe heeft men dan tevens de overtuiging kunnen voeden, dat het aan bijzondere maatschappijen zou hebben kunnen gelukken, binnen zes jaren datzelfde werk te verrigten? Het is waar, gelijk in het verslag wordt opgemerkt, die concessie gaf den Staat dwangmiddelen in de hand. Het gewigt dier dwangmiddelen wordt echter zeer zeker overdreven, wanneer men meent dat zij even in allen deele onberispelijken gang van zaken waarborgen. Tegenover die dwangmiddelen kan bij vergelijking de schaal geacht worden over te hellen ten gunste van den morelen invloed van de wetgevende magt en van het publiek, waaraan geene Regering zich ligtelijk zal kunnen onttrekken.

Men vreest dat de aandrang tot het allengs en bovenmate uitbreiden van het thans voorgestelde spoorwegnet onweêrstaanbaar zal blijken te zijn, vooral ook omdat de Staat bij eigen aanleg niet het geld van allen put, en allen dus gelijke regten schijnen te kunnen doen gelden.

De Regering mag vragen, of dan, wanneer er sprake is van ondersteuning van particulieren door subsidie of rentegarantie, de Staat niet uit het geld van allen put? De gevallen staan volkomen gelijk. Maar bovendien, de Regering deelt in die vrees voor onweêrstaanbare aandrang niet. Vooreerst zal het wel geen vernieuwde herinnering behoeven, dat de Staat dan toch nimmer tot uitbreiding kan overgaan zonder medewerking van den wetgever. En wat ten andere het voorbeeld van België betreft, waarop men zich inzonderheid beroept, dat voorbeeld schijnt niet gelukkig gekozen. Men behoort toch in het oog houden, dat volgens het thans voorgedragen ontwerp al dadelijk over het geheele zamenstel van het spoorwegnet zal worden beslist, zoodat de strijd der localiteiten, zoo die al gevoerd moet worden, zich uit den aard der zaak zou bepalen tot de behandeling van deze wet. In België was dit anders; men ving aan met slechts één lijn, moest daarbij eene andere voegen en zoo vervolgen. Dat bij de keuze van elke nieuw aan te leggen lijn de strijd op nieuw aanwakkerde, is niet onverklaarbaar.

Het argument, dat men ontleent aan het nadeel van vereeniging van uitvoering en controle in éne hand, zou, wanneer het opging, gelden niet alleen voor staatsspoorwegen maar voor elk werk van welken aard ook, door den Staat uitgevoerd. Bovendien schijnt men het gewigt van het toezigt bij geconcessioneerde wegen aanzienlijk te overdrijven.

De door de tegenstanders aan den dag gelegde vrees, dat de verbeteringen, elders ten aanzien der spoorwegen ingevoerd, bij staatswegen veelal achterwege zouden blijven, heeft meerendeels betrekking op de exploitatie en kan voor den aanleg niet gelden.

Nog tot eene andere opmerking leidt de in dit gedeelte van het verslag uitgesproken vrees voor hardnekkige weigering van den Staat om noodzakelijke verbeteringen in te voeren. Zij is deze, dat die vrees zich moeilijk laat rijmen met de vroeger door de tegenstanders in ditzelfde verslag uitgesproken overtuiging, dat de Staat aan geenerlei eisch van localiteitsbelang weêrstand zal kunnen bieden. Eene Regering toch, die haars ondanks door allerlei afzonderlijke en plaatselijke belangen zich tot bovengematige uitbreiding van het spoorwegnet zou geroepen zien, zou immers nog veelver zichten voor den eisch van het algemeen belang. Het gaat niet aan, de Regering op de eene bladzijde voor te stellen als een onmagtig werktuig in de handen van gewesten of gemeenten, om haar op de volgende te schetsen als een toonbeeld van hardnekkigheid, tegen de billijkste vorderingen bestand.

Deze is niet de eenige tegenstrijdigheid in de redeneringen der tegenstanders. Hier is men beducht dat de staatsspoorwegen eene bron van staatsinkomsten zullen vormen, die men te ruim zal willen doen vloeijen; ginds geeft men zijne vrees te kennen, dat een sluimerende protectiegeest door eene mogelijke verlaging der tarieven zal worden opgewekt, ten koste der gezonde beginselen van staats-huishoudkunde. Dat trouwens ook deze beide gronden der tegenstanders vervallen omdat van exploitatie door den Staat nu geene sprake is, behoeft geene vermelding.

Met de in deze paragraaf ontwikkelde denkbeelden omtrent den spoed bij de uitvoering en de duurte van het werk, omtrent de zoo noodzakelijke éénheid in aanleg, die door den Staat kan worden verkregen, even als ook het algemeen belang alleen bij aanleg van staatswege op voldoende wijze kan worden in acht genomen en behartigd, en met de overige punten dezer paragraaf kan de Regering zich ten volle vereenigen. Zij heeft daar, in verband met hare reeds in antwoord op § 2 nader aangedrongen zienswijze, niets bij te voegen, maar veroorlooft zich alleen ten opzichte der voorgedurende duurte enkele opmerkingen, aan de ervaring van het naburige België ontleend. Blijken die ervaring is het wel zeer zeker aan grooten twijfel onderhevig, of het zoo dikwijls loesweg geuit gevoelen, dat de Staat duurder werkt dan particulieren, waarheid bevat. Het is zoo: de ramingen van den Belgischen staatsspoorweg werden overschreden; de meerendeels zeer natuurlijke redenen, die daarvoor aanwezig waren, zoo als de latere uitbreiding van vele deelen van het werk, de mindere bekendheid met den aanleg (men bedenke dat men toen 1834 schreef) enz., zijn reeds boven aangestipt. Voor absolute beantwoording is de vraag, wie duurder bouwt, niet vatbaar; de vergelijking immers tusschen de verschillende wegen kan nooit in allen deele juist zijn; elke weg heeft zijne eigenaardige bezwaren, de een in veel groter mate dan de andere. De aanleg van den weg Gent-Kortrijk kostte slechts 119,000 francs per kilometer, terwijl die voor den weg van Ans naar de Maas 1,588,000 francs per kilometer vorderde. Gemakkelijker is de verhouding aan te geven, wanneer men den aard van de wijze waarop den Staat, en van die waarop particulieren handelen, nagaat. Tal van uitgaven komen ten laste van bijzondere maatschappijen, waarvan de Staat bevrijd blijft.

Maar al te dikwijls zijn spoorwegondernemingen geleden goudmijnen te zijn voor hare ontwerpers en hare bankiers. De actionaris betaalt. Maar ook die actionaris wil geld zien; hij moet renten trekken, ook gedurende den aanbouw. En hoe dat alles uitloopt op het geven van obligatiën tot allernadeeligste voorwaarden, is reeds vroeger in een sprekend voorbeeld aangegeend. Tot welk eene hoogte het beurspel door de verschillende spoorwegactiën wordt opgevoerd, is genoeg bekend. De deel der maatschappijen uitgegeven waarden en gemaakte kosten zijn veelal een diep geheim, behalve voor de administrateurs en een klein getal ingewijden. Bij staatsondernemingen daarentegen zijn alle uitgaven, hoe gering ook, bekend; zij worden getoetst door de administratie en door de Rekenkamer en komen onder het oog van de wetgevende magt. Al wilden de staatsambtenaren nadeelige contracten sluiten, zij zouden het niet kunnen. De uitbestedingen geschieden in het openbaar, nadat de bestekken met de meeste zorg zijn opgemaakt, en terwijl verschillende ambtenaren elkander bij het toezigt op de uitvoering der bestekken controleren. Wat hebben particuliere maatschappijen daartegenover te stellen? Eén ingenieur, die opmaakt, uitbesteedt, toewijst, de levering en de betaling regelt, en aan wien het toezigt is opgedragen. Het laatste rapport van den chemin de fer du Luxembourg erkende dit bezwaar op naieve, maar duidelijke wijs.

En inderdaad, waarom zou de Staat duurder werken, daar toch de prijzen der materialen natuurlijk dezelfde en algemeen bekend zijn? Waarom zou de Staat duurder werken, die één corps ingenieurs, één hoofdbestuur, één administratie voor zijne spoorwegen heeft, terwijl elke maatschappij dat alles afzonderlijk moet hebben? Waarom eindelijk zou de Staat duurder werken, terwijl de ondernemer, die met hem contracteert, met zekerheid weet dat hij zijn geld zal ontvangen en wanneer hij het zal ontvangen, en daarentegen het crediet der maatschappijen geacht kan worden de vergelijking met het staatscrediet in geenerlei opzigt te kunnen doorstaan?

Aan deze laatste opmerking sluit zich eene andere aan. Vele maatschappijen betalen een aanzienlijk deel der kosten in actiën; de aannemer wordt speculant; hij loopt twee kansen; en de tweede kans laat hem niet toe, zijne kosten met zooveel juistheid en zekerheid te berekenen, als wanneer hij zuiver aannemer gebleven ware. Zullen zoodanige maatschappijen nu kunnen beweren, dat zij haren weg niet te duur hebben betald?

De slotsom, waartoe de Regering komt, is deze: de Staat betaalt het werk althans niet duurder dan eene maatschappij; en voor het verkrijgen der noodige fondsen is hij door zijn crediet, door de inrigting van zijn beheer en controle in veel gunstiger toestand geplaatst dan bijzondere personen.

Zamenstel en rigting der spoorweglijnen van het regerings-ontwerp. § 13. De vraag, die in dit gedeelte van het verslag wordt gedaan, of gedurende den bouw der staatsspoorwegen en dus althans gedurende een tijdperk van tien jaren, geene nieuwe spoorwegconcessiën zouden worden verleend, meent de Regering ontkennend te kunnen beantwoorden. Zeer gaarne zal zij, waar dit zijn kan, nuttige verbindingen en zijtakken zien tot stand brengen, vooral zoo dit geschiedt zonder onderstand uit 's Rijks kas. Bij het verlenen van nieuwe concessiën zal evenwel in het oog moeten gehouden worden, dat overdreven concurrentie bij spoorwegondernemingen doodlijk is, en geene ondernemingen ondersteuning verdienen, die men vooraf met zekerheid weet dat onbestaanbaar zijn en alleen tot misrekening, teleurstelling en verval kunnen leiden. Zulke wegen zullen bovendien bij de thans verkregen ervaring wel niet ondernomen worden zonder bijstand van het Rijk, en dan zal de wetgeving, zoo de Regering te ver wilde gaan, kunnen beslissen, of aan de gedane vraag al dan niet gevolg behoort te worden gegeven.

Bij het overwegen van haar plan van aanleg en exploitatie is de Regering wel degelijk bedacht geweest op de hulp, die zij van de bestaande maatschappijen erlangen kan.

Het tegenwoordig Ministerie heeft zich vooraf met geene der bestaande maatschappijen over den aanleg van het nieuwe spoorwegnet in verband gesteld; dit zou niet gestrookt hebben met zijn voornemen om zonder verder tijdsverlies een algemeen net van staatsspoorwegen aan de beoordeeling der Staten-Generaal te onderwerpen.

§ 14. Zoolang de rigting der aan te leggen spoorwegen niet bepaaldelijk en met nauwkeurigheid bekend is, kan het Departement van Oorlog geene opgave doen van de sommen, in het belang van 's Rijks defensie vereischt.

Wanneer niet 's Hertogenbosch of het getrancheerde kamp te Vught als punt van zamenkomst voor de spoorwegen in Noord-Brabant kan worden gekozen, dan is het in het belang der defensie noodig, Bostel en niet Oirschot daarvoor te nemen. Immers wanneer dit gedeelte van ons zuidelijk frontier ernstig wordt bedreigd, dan zal onze hoofdmagt, voortwaarts van het getrancheerde kamp te Vught, in de positie van de Dommel, de Run en de Nemer, die ook in 1839 was verschanst en bezet, stelling nemen. Het punt van zamenkomst blijft dan in ons bezit, en wij kunnen daár in tijds den spoorweg vernielen, alvorens uit die stelling te worden teruggedrongen. Oirschot daarentegen ligt te ver vooruit, en wierd daár het punt van zamenkomst genomen, dan zou de spoorweg in handen des vijands eene parallele lijn tegen de Nederlandsche stellingen kunnen worden.

Dat de belangen van 's Rijks defensie eene andere keuze dan die van Maarsbergen als uitgangspunt van den Rijnspoorweg wenschelijk maakten, werd reeds in de Memorie van Toelichting erkend. De Regering heeft dit zeer ernstig overwogen, doch is tot het besluit gekomen dat de belangen eener eventuele directe verbinding met Nijmegen en met den linker Rhijnoever, zoodme die van den noorder Lekdijk en van de daarachter gelegen landstreek, haar bezwaar moet doen vinden in het voorstellen eener andere lijn dan de nu gekozen.

Door den aanleg der vereischte werken tot dekking der overgangspunten over de rivieren kan voldoende worden voorgekomen, dat de spoorweg van Maarsbergen naar 's Hertogenbosch nadeelig wordt voor de defensie; terwijl men, wat de lijn langs den linker oever van den hoofdtak des Rijn's betreft, wel moet in het oog houden, dat de vijand daarvan als spoorweg geen gebruik kan maken, zoolang Nijmegen in ons bezit blijft.

§ 15. In deze paragraaf wordt gewezen op de leemte, die in het regeringsplan bestaat doordien men de brug over de Waal eerst later en die aan den Moerdijk in het geheel niet wil bouwen; men achtte het niet rationeel, het net alzoo onvoltooid te laten, omdat bij de 96 miljoen nog 3 à 5 miljoen zouden te voegen zijn.

Hoezeer de Regering meent, dat in eenen enkelen rivierovergang zonder brug, in eene uitgestrekte spoorweglijn gelegen, niet dat overwegend bezwaar is te vinden waarop men wijst, en vooral niet wanneer dat bezwaar slechts gedurende eenige jaren zal blijven bestaan, zoo zal zij echter gaarne dit punt in nadere overweging nemen.

Voor den overgang aan den Moerdijk is de Regering niet tot hetzelfde besluit kunnen komen. De daar te bouwen brug werd bij eene vroegere wetsvoordragt geschat op f 8,000,000. Dit cijfer vond vele bestrijders; men noemde tot f 12,000,000, en vond groot bezwaar in den aanleg van dit zoo kolossale werk. Het tegenwoordig Kabinet is hetzelfde gevoelen toegedaan.

Bij de vele groote werken, waaraan in Nederland behoefte bestaat, acht de Regering het ongeraden, een werk te ondernemen waarvan de kosten in hare schatting niet evenredig zijn aan het nut dat men verkrijgen kan. Waar het de uitgave geldt van zoodanige belangrijke sommen, zal men wél doen eerst al te wachten, of door den aanleg van deze spoorwegverbinding de handel en het verkeer langs dezen landweg zoo zal toenemen, dat er wezenlijke behoefte ontstaat aan eene meer volmaakte inrigting dan die door stoomvaartuigen kan worden verkregen. Heeft die uitbreiding werkelijk plaats, dan zal men in het vervolg de gelden kunnen toestaan voor den brugbouw vereischt.

Inmiddels zullen de reizigers en de goederenwagens worden overgebracht door middel van eene of meer stoombooten en pontons, waarop de goederenwagens worden opgenomen. Van dit min kostbare middel wordt elders sinds een geruimen tijd met goed gevolg gebruik gemaakt. Het heeft te Ruhrort bestaan en is daar door eene zeer kostbare inrigting vervangen, die, naar het oordeel van vele deskundigen, minder voldoet dan de vroegere.

Het oponthoud in den winter, door het ijs aan den Moerdijk te weeg gebracht, zal op verre na niet zoo groot zijn als gevreesd wordt door hen, die meenen dat het personen- en goederenvervoer langs den spoorweg zal belemmerd, zoo niet geheel gestremd worden, en dat wel bij harde winters weken en maanden achtereen. Het oponthoud in den winter, door het ijs aan den Moerdijk te weeg gebracht, zal zeer gering zijn. De ondervinding heeft dit bij de exploitatie van den Antwerpschen spoorweg bij den overtocht aan den Moerdijk volkomen hevestigd. Er zijn deskundigen, met de localiteit volkomen bekend, die zelfs beweren, dat die overtocht bij ijsgang nooit zal gestremd zijn. En mogt dit al onverhoopt gedurende enkele dagen het geval zijn, in een jaargetijde waarin weinig gereisd wordt zal men zich gaarne den omweg over Maarsbergen en Tiel getroosten, om langs eene onafgebroken spoorweglijn te gaan. Voor het goederenvervoer zal men de keuze hebben tusschen eenige weinige dagen oponthoud of den omweg.

§ 16. Volgens deze paragraaf van het verslag moet bij de beoordeeling van het spoorwegplan de meest regtstreeksche verbinding met het buitenland de leidende gedachte zijn.

De Regering erkent al het gewigt van eene behoorlijke verbinding met het buitenland; van daar dat zij bij haar spoorweg-ontwerp twee verbindingen met Hannover, twee nieuwe verbindingen met Pruisen heeft ter sprake gebracht, en bij de doortrekking der Limburgsche lijn tot Maastricht de verbinding met Aken, met Luik en met Hasselt heeft op het oog gehad; terwijl door de lijn van Rotterdam over Dordrecht naar den Moerdijk eene regtstreeksche verbinding aan die zijde met Antwerpen, België en Frankrijk zal worden verkregen. Maar zoo de belangen der verbinding met het buitenland in de schatting der Regering groote waarde hebben, niet minder hecht zij aan een goed aaneengeschakeld net ter bevrediging van de belangen van het binnenlandsche verkeer; dat verkeer toch, de ondervinding leert het overal, is niet minder levendig dan dat met het buitenland, vooral daar waar, gelijk in Nederland, uitmuntende en zeer onkostbare waterwegen worden gevonden. En al mogt het voordeel dat goede binnenlandsche spoorwegverbindingen aan handel en nijverheid kunnen aanbrengen niet in cijfers zijn uit te drukken, zoo als dit voor de te vervoeren vrachtgoederen kan geschieden, zoo zal men toch moeten toestemmen dat gewin in tijd de grootste waarde heeft voor den handelaar, voor den nijverheidsman, ja voor elk die tot reizen verplicht is. Dat dit algemeen erkend en gevoeld wordt bewijst de algemeene aandrang tot spoedige tot-stand-brenging van spoorwegen; aandrang waarbij slechts voor enkele lijnen aan de directe verbinding met het buitenland wordt gedacht.

Bij het ontwerpen van een spoorwegplan stuit men in Nederland op een derde belang, dat elders niet in die mate bestaat, het belang namelijk der dijksdefensie; een belang dat volgens de geschiedenis van Nederland altijd zeer zwaar in de schaal heeft gewogen. Aan dit belang toegevende, heeft de regering hare keuze tot de lijn langs Maarsbergen moeten bepalen: wordt daardoor een omweg voor de verbinding met het buitenland veroorzaakt, dlt, meende men, was in het rivierbelang niet te vermijden.

Het vierde belang waarop was te letten was dat van 's rijks verdediging. De regering heeft aan dat belang trachten te voldoen zooveel als de bestaande omstandigheden het toelieten en de algemeene belangen van het spoorwegverkeer daarmede te vereenigen waren. Het zijn die vier belangen die men gewenscht heeft door het regeringsplan te bevredigen, zonder zich daarbij door andere bedoelingen te laten leiden, waardoor aan het een of ander dier belangen zou worden te kort gedaan.

Het denkbeeld van eene stamlijn vond men in het regeringsplan niet trouw genoeg gevolgd. Voor zooveel daarmede bedoeld worden behoorlijke verbindingen met het buitenland, meent de regering in haar plan alles te hebben opgenomen wat onder de bestaande omstandigheden voor haar mogelijk was.

Door de lijn van Harlingen, Leeuwarden, Groningen en Winschoten naar de Hannoversche grenzen verkrijgt men in het noorden dezelfde directe verbinding met de spoorwegen in Hannover, die bij het in het verslag besproken amendement werd voorgestaan.

De verbinding met Utrecht naar Zwolle was door een vorig Kabinet in concessie afgestaan; van eene andere verbinding van Utrecht met den Beneden-IJssel kon dien ten gevolge thans geen sprake zijn. Waarom men Arnhem en Zutphen en niet Zwolle of Raalte als uitgangspunten voor de verbinding met Rheine heeft aangenomen, werd reeds in de Memorie van Toelichting gezegd: het was eensdeels om te Zutphen eene korte verbinding met Noord-Duitsland te kunnen verkrijgen en tevens de zoo levendige IJsselstreek in de lijn op te nemen; en anderdeels omdat voor de directe verbinding van Utrecht over Amersfoort met Zwolle reeds concessie was verleend.

Niet onopgemerkt mag intusschen blijven dat de verbinding van Utrecht over Amersfoort, Zwolle, Almelo en Enschedé met Rheine langer is dan langs Arnhem, Zutphen en Enschedé, en niet korter, gelijk ten onrechte wel eens wordt beweerd.

Dat Maarsbergen als punt van uitgang voor de verbinding met 's Hertogenbosch moest opgenomen worden is reeds aangevoerd; maar dat dit bij het plan, in het amendement voorgestaan, het geval niet zou zijn, blijkt niet; in art. 2 van het amendement is alleen sprake der punten Utrecht, 's Hertogenbosch en Bostel. Men schijnt met voordacht in het concept onvermeld te hebben gelaten wár de rivierovergangen zouden plaats hebben. Bostel is zowel in het regeringsplan als in dat van het amendement het vereenigingspunt der spoorwegen in Noord-Brabant.

