

Amsterdam voorgesteld als centraalpunt van de handelsgemeenschap, per spoor of te water, voor geheel Nederland.

Eenmaal schreef keizer Napoleon III, als regent van Frankrijk, in een van zijne werken het volgende:

«Elke waarheid, wanneer zij zich pas openbaart, overtuigt niet, maar kwetst. Hoe langer men haar onderdrukt, des te grooter is hare kracht; waar zij hinderpalen heeft te overwinnen, moet zij worstelen en omverwerpen, totdat zij door het algemeen begrepen en gehuldigd wordt".

Deze leer en opmerking op bovenstaand opschrift toepassende, zien wij groote worstelingen te gemoet, even als dit met de spoorwegen het geval is.

Zijn Amsterdams waterwegen naar zee en naar Duitschland onvoldoende bevonden, zijne spoorwegen zijn niet minder onvoldoende, wegens het gemis van aansluiting aan het Amsterdamsche zeegat (het Nieuwediep) en de overtollige, slingerende lengten; van daar het verval van Rijnhandel en scheepvaart, ten gevolge waarvan ook weêr andere belangen lijden.

Het is verwonderlijk, dat men bij den gevoerden worstelingen, nopens de spoorwegen, bij de wetgevende magt (waar men plaatselijke handelsbelangen zoo zeer heeft doen lianen . 73 velen een centraalpunt begeerden), niet tot de grondheid doorgedrongen, dat Amsterdam alleen het centraalpunt kan zijn, als hoofdstad des Rijks, als de voornaamste hefboom van den Nederlandschen handel; als het middenpunt, waarvan eertijds alle groote ondernemingen uitgingen, en tot voorspoed van het vaderland rijke zegening verschaften; als eene stad, die in ligging en gesteldheid van een groot handels-entrepôt, pakhuizen, handels-kantoren, werven voor scheepsbouw enz. enz., meer bezit dan alle handelssteden van Nederland te zamen, om den handel een grooteren werkkring, eene hoogere vlugt te verleen. Is men tot de waarheid doorgedrongen, dat men den drang tot ontwikkeling langer kan noch mag te keer gaan, en dat de beletselen, die den

voortgang in den weg staan, moeten opgeruimd worden, waarvoor vele millioenen zullen benoodigd zijn, dan is het niet om het even, hoe die worden besteed, is het niet om het even, dat men Amsterdam uitsluit, gelijk nu het geval is.

Ware Amsterdam niet geschikt, om tot een centraalpunt der communicatie per spoor of te water gemaakt te worden, men zou in die uitsluiting moeten berusten; daar het echter juist eene bij uitstek geschikte plaats daarvoor is, verkrijgt dat uitsluiten den schijn van partijdigheid. Nogtans heeft de gevoerde spoorwegstrijd vele blijken opgeleverd, dat men tot menige grondwaarheid is doorgedrongen, zoo als de noodzakelijkheid van verbetering der rivieren, zeegeten en kanalen; talrijke stemmen drongen aan afdoende verbetering der bestaande, en het inrigten van nieuwe handels-waterwegen, en algemeen erkende uien deze laatsten als een uitmuntend vervoermiddel voor Nederland. Wij houden het er dan ook voor, dat, zonder het aanleggen van aan die behoefte beantwoordende waterwegen, geene volkomen verbetering denkbaar is. Een kort Noordzee-kanaal is onmisbaar; daardoor zal het verspillen van tijd en kosten vermeden worden, en de scheepvaart in uitgebreidheid winnen, hetgeen onmisbaar is, om haar met die van ander zeevarende volken gelijken tred te doen houden; monsterschepen maken den associatiegeest wakker, en doen een volk in bedrijvigheid en ontwikkeling toenemen. Een kort Noordzee-kanaal van groote dimensie is onmisbaar, waarbij het IJ tot een afgesloten waterbergenden spuiboezem behoort, zoo noodig om de duurzaamheid van het zeekanaal te verzekeren, en om Amsterdams waterlozing op afdoende wijze te verbeteren, benevens de groote waterschappen van Amstelland, Rijnland en noordelijk NoordHolland, hetgeen een levensbelang voor den landbouw uitmaakt.

Een tweede waterweg of verbetering is uiterst noodig, waarvoor het Noord-Hollandsche kanaal zeer geschikt is, als eene doorhaling, van af Akersloot op Uitgeest, Crommenie, de Zaan, tot Zeekanaal, brengende tot in den Voorzaan op de Willemsluis, met eene indijking van den Voorzaan en een strook van het IJ, waarlangs het verkort Noord-Hollandsche kanaal zou loopen. Indien het IJ tot spuiboezem werd ingerigt, zou geen sluisbouw aan den Zaan worden gevorderd, en kwam alles op A. P. aan. Door

de verkorting over den Zaan, zou de groote waterweg naar het Nieuwediep 15 mijlen minder worden, en zouden in de groote nijverheidsstreek, den Zaan, weder volle scheepsladingen voor fabrieken en pakhuizen kunnen laden of ontladen. Ook naar het Nieuwediep waren vrij wat kanalen voor waterlozing en scheepvaart aan te leggen, waardoor de Noord-Hollandsche gemeenschap te water zeer kon worden verbeterd, hetgeen op Amsterdam, als centraalpunt, weldadig zou terugwerken.

Een derde waterweg dient aangelegd te worden naar den Rijn, van af de IJstad, in rechte lijn op de Grebbe bij Wageningen; van daar tot Arnhem zouden eenige verbeteringen in het rivierbed wenschelijk zijn, alsmede de noodige sluizen in het Grebkanaal; daardoor kon de waterbaan van Amsterdam 25 mijlen verminderd worden, als over de Vecht en Vreeswijk, tot Wageningen. Voegt men hierbij, voor de verkorting van den waterweg naar zee, met de doorgraving van Holland op zijn smalst, 52 mijlen, zoo is de lijn Wageningen naar zee over Amsterdam 77 mijlen verkort, preferent boven den waterweg over Rotterdam naar zee, als zijnde nog 26 mijlen korter voor Amsterdam, met vermindering tevens van de gebrekkige gesteldheid, welke thans op den Rijn en de Vecht wordt aangetroffen; gezwegen nog daarvan, hoe dikwijls de Rijn naauwelijks bevaarbaar is voor oudiep geladen vaartuigen, en dat de Rijnvaart over de Waal moet plaats hebben, en derhalve nog grooter omwegen moet maken, door het Zederikkanaal. Nu is, door een 51 mijlen korteren waterweg, Rotterdam eene handelsstad van groote ontwikkeling geworden; met eene nog zes en twintig mijlen kortere waterlijn zal Amsterdam dit *nog meer kunnen worden*, te meer als men bedenkt, dat soms in enkele gevallen dagen en weken gevorderd worden, eer een zeeschip voor Rotterdam uit zee kan naderen, hetgeen met een kort Noordzee-kanaal voor Amsterdam slechts eenige ureu zal behoeven te vorderen. Men houde hierbij in het oog, dat het tegen den stroom slecht roeien is, en dat men, met een verbeterden waterweg voor Amsterdam, tot Wageningen kan komen, zonder dat men tegen stroomtegenstand tijd en kosten zal behoeven aan te wenden.

Uit het aangevoerde blijkt, dat geene handelsstad van Nederland zoo geschikt gelegen is, om voor den Rijnhandel te worden ingerigt, als Amsterdam, dat, bij de tegenwoordige noodlottige

gesteldheid, in den tijd van dertien jaren $\frac{3}{4}$ van zijn Rijnhandel heeft zien verplaatsen als een gevolg van het tijd en kosten roovend vervoer over zijne gebrekkige wegen. Maar (zal men tegenwerpen) waaruit zijn de kosten voor al die kostbare waterwegen te bestrijden, en dan nog de noodige spoorwegen? Zekerlijk zal men daar andere middelen voor moeten aanwenden, dan voor de Noorder- en Zuiderspoorwegen zijn aangegeven. Niet altoos kan men zulk een stouten greep in 's Rijks schatkist doen, en gelukkig zijn er andere middelen te bedenken, die men bij den aanleg van spoorwegen over het hoofd heeft gezien. Groot zijn de waarden, welke onze bodem aanbiedt, en die met werken van algemeen nut, als spoor- en waterwegen, zijn te vereenigen en te bereiken, waardoor nog meerdere en welligt nog grootere bronnen van volksbestaan zijn te openen, dan uit spoorwegen kunnen verwacht worden. Daartoe dijkte men slechts de engte tusschen Enkhuizen en het Klift bij Stavoren vooraan in, en de Zuiderzeekom is droog te malen in weinige jaren, nadat men gezorgd heeft voor den aanleg van ringkanalen, bestand, om alle waterlozingen op de Zuiderzee op te nemen, en den IJssel in sluisvakken te brengen, hetgeen reeds lang, tot behoud van Rijn en Waal, had moeten bewerkstelligd wezen; door een waterweg, een scheepskanaal, in den winter bij hoogen rivierstand, een reddings- en aftappings-kanaal, waarvoor wij ook een greb-kanaal wilden ingerigt zien, met zestien mijlen (of drie uren) zeedijk te leggen, zal men, met droogmaking, na aftrek van binnen-poldervaarten en slooten, ruim 250 duizend bunders allerbeste slib- en kleigronden kunnen aanwinnen. De ringvaarten en stroomboom aan de Zuiderzee zouden Amsterdam in den volsten zin des woords doen zijn het centraalpunt der gemeenschap te water van alle om de Zuiderzee gelegen provinciën, waardoor aan de bestaande scheepvaart eene aanzienlijke uitbreiding kon en moet worden gegeven. Een zoo groote waterplas tot eene vruchtbare provincie herschapen zijnde, bevolkt met steden en dorpen, zijn uit- en aanvoer naar het centraalpunt en de zeehavens onvermijdelijk; voorts zou, door die groote droogmaking en betere waterlozing, overbodig worden het onderhoud der Zuiderzee-werken, en de gesteldheid der provinciën Friesland, Groningen, Drenthe, Overijssel, Gelderland, Utrecht en Noord-Holland veranderen.

Alles vloeit dan door zijne watergemeenschapswegeu naar het centrum (Amsterdam); de geïsoleerde ligging van Friesland, Groningen en Drenthe houdt op, en de spoorwegbehoefte verandert alsdan dermate, dat zij, die nu van geen centraal spoorwegpunt willen weten, alras de onmisbaarheid daarvan zullen kunnen inzien.

(Wordt vervolgd.)

(Nieuw Amsterdams Handels- en Effectenblad – 5 december 1859)

**Amsterdam voorgesteld als centraalpunt van de
handelsgemeenschap, per spoor of te water,
voor geheel Nederland.**

(Vervolg.)

Niet minder dan vier lijnen behoorden nog, van uit Amsterdam, aangelegd te worden, en wel: 1°. Eene lijn langs het te maken nieuw Noordzeekanaal; dit zal veel kunnen bijdragen, om dat kanaal met spoed en minder kosten te maken, en is volstrekt noodzakelijk voor eene zeehaven, waar men de voorhaven zoo diep en groot moet aanleggen, dat geene schepen van buitengewone grootte behoeven voorbij te stevenen, maar eene veilige lig- en los-plaats kunnen hebben, met een spoorweg, die by alle buitenlandsche lijnen aansluit, benevens een veilig entrepot tot stapelplaats, uit- of overlading aan zee of te Amsterdam ; dit levert voor den doorvoerhandel een zeer groot voordeel op, terwijl het voor den Amsterdamschen handelaar, die doorvoerhandel drijft, onverschillig blijft, of de lossing te Amsterdam aan de met den Duitschen spoorweg in verbinding zijnde lyn plaats hebbe, dan wel aan de monding van het Noordzeekanaal; immers kan alleen besparing van kosten en tijd zijn handel verlevendigen. Dit is te meer het geval, wanneer nog daarenboven de kortste lijnen naar de Deutsche handelsmarkten aan zulk een zeekanaal zijn verbonden; zoodanige kortste lijnen zijn echter door geene andere zeehandelssteden aan te leggen, dan juist over Amsterdam. Wil

Nederland kunnen concurreren, dan moet het in alle opzigten in geschiktheid boven het buitenland uitmunten, dus zoowel in handels-wetgeving, als in de kortste lijnen, de goedkoopste middelen van vervoer, lossing en lading, het kortste oponthoud, de minste formaliteiten, enz. En zal men nu kunnen beweren, dat men met het tegenwoordig spoorwegplan den regten weg inslaat, om dat doel te bereiken? Wij zullen dit nader doen uitkomen, door eerst de overige der door ons bedoelde lijnen op te geven, namelijk:

Eene tweede lijn achten wij noodig, loopende van uit het entrepot te Amsterdam beoosten het beschreven Grebkanaal over Weesp in rechte lijn op Nijkerk en Zwolle, met eene zijlijn van Nijkerk, Amersfoort op Utrecht, aansluitende op de Rotterdammerlijn, ten einde ook deze in de naaste verbinding kome op Midden- en Noord-Duitschland.

Eene derde lijn zouden wij noodig achten, van het Nieuwediep, Schagen, Alkmaar, Uitgeest, over de Zaanstreek, op de Willemssluis, over den afdammingsdijk van het IJ naar het entrepot, met de noodige sluiswerken en overbrugging, waardoor de stroomen en ringkanalen op den IJboezem eene vrije gemeenschap zouden verkrijgen, even aanbevelenswaardig voor de scheepvaart, als hoogelijk geschikt tot bevordering eener groote waterlozing; voorts zoa een zijtak van Uitgeest op Haarlem gewenscht zijn, om Rotterdam in nadere verbinding te brengen met Friesland, Groningen enz. Eene vierde lijn zou aan de Willemssluis, op Purmerend, Hoorn, Enkhuizen, Stavoren, Sneek en Leeuwarden aansluiten, benevens eene zijlijn van Schagen op Hoorn, om het Nieuwediep in gelijke verbinding te brengen met Amsterdam, Rotterdam, op de Friesch-Groningsche lijn, Hannover, Hamburg en Bremen.

Wanneer men de kaart van Nederland met aandacht ter hand neemt, zou men nog de lijn Utrecht-Culemborg-'s Hertogenbosch kunnen wenschen, en zich dan, met de regerings-plannen voor oogen, moeten afvragen : waar geven deze eene zee-handelsstad aan, die gelegenheid geeft voor zes spooruitgangen, allen één centraalpunt verlatende, overal, en in de kortst mogelijke lynen, de meest bevolkte steden en plaatsen doorsnijdende, alle provinciën vereenigende, in de naaste rigting tot de groote buitenlandsche

handelsmarkten, en bovenal, de mogelijkheid opleverende om de meest mogelijke ontwikkeling te bereiken? Inderdaad, dit kan men van de spoorweg-ontwerpen der Regering geenszins beweren ; de door haar voorgestelde lijnen, hoe groot en talrijk ook, bevorderen in geen en deele het algemeen belang, en kunnen dan ook niet regtvaardig genoemd worden, daar zij den eenen alles, den anderen niets overlaten. Op zoodanige wijze kan Nederland niet concurreren, veel minder de voorkeur verdienen in handelsgeschiktheid. Halve maatregelen geven slechts halve uitkomsten; wat in de Maassteden wordt opgebouwd, breekt men te Amsterdam weêr af, door de handelsbronnen aldaar te doen opdroogen, en naar elders over te brengen. Zulke handelingen kunnen van onmetelijke gevolgen worden voor geheel Nederland. Verdeeldheid was, reeds in vroegere tijden van grootheid, het noodlottig lokaas, waardoor de vreemdeling binnen onze vaderlandsche grenzen werd geleid, om er eindelijk den baas te spelen; wat daarbij verloren, geleden en verongelukt is, moet ons ten les verstrekken, om alle verdere verdeeldheid te vermijden; immers zou zelfs de schijn van verdeeldheid noodlottig kunnen zijn.

Nu is het volkomen waar, wat de Minister zegt, dat men niet alles te gelijk kan verrigten; maar hoe vele werken van algemeen nat zijn niet aan de spoorwegen te verbinden, waardoor groote waarden voor de spoorweg-maatschappijen zelven zijn aan te winnen, die bij den langen duur der concessie hooger en zekerder kunnen geacht worden, dan de guarantee van het Rijk? In een land, waar 8 maal honderd duizend bunders heidegrond wordt aangetroffen, en eene even groote oppervlakte water, voor droogmaking geschikt, daar is land-aanwinst bij den aanleg van spoorwegen niet alleen als winst, maar als hoog noodig te beschouwen, te meer, daar geen land zoo overbevolkt is als Nederland. Nu vorderen de spoorwegen gronden, en men denkt er niet aan, de aanwinst van grond, waar het mogelijk is, verplichtend te doen zijn, laat staan tot bronnen van dubbelen voorspoed te makeu; en toch zou land-aanwinst zoo zeer de spoorweg-ondernemingen kunnen ondersteunen, en van lieverlede zulke rijke resultaten opleveren. Nederland zou daaruit in vele opzichten nieuwe bronnen van welvaart zien ontspringen, terwijl men

daarentegen nu een spoorweg-ontwerp heeft zien aanbieden, waarbij Antwerpen meer gebaat zal zijn, dan Amsterdam, en dit in plaats van land-aanwinst en kanalen, welke laatsten, in afwachting van den aanleg van spoorwegen, op vele plaatsen met minder kosten zijn te maken. Voor spoorwegen is aarde en specie noodig; door kanalen daarnevens aan te leggen, verkrijgt men die, met besparing van kosten en tijd, waardoor groote verbeteringen mogelijk en uitvoerbaar zijn. Men is dan ook bij de Zeeuwsche lijnen daarop bedacht geweest, en heeft aangetoond, dat land-aanwinst mogelijk en voordeelig kon zijn; waarom heeft men echter ten aanzien van den ouden Dordschen Waard of den Bieschbosch niet ook zoo geoordeeld? Dat groote veld van uitmuntende qualiteit ware immers in een vruchtbaren polder te herscheppen, inondeerbaar in tijd van oorlog. Een breed kanaal of Nieuwe Merwede, van den Moerdijk op den Bosch, zou voorts uitmuntend kunnen strekken om watersnood te voorkomen, en mede vele millioenen aan waarden doen winnen, terwijl de overbrugging aan den Moerdijk grootendeels een werk van afdamming kon worden.

Maar waar zouden wij eindigen, indien wij al de regerings-lijnen wilden volgen, en daarbij de honderden en millioenen veenwaarde wilden aantoonen, die op vele plaatsen, als voordeelige baten voor de spoorweg-maatschappijen, zijn te exploiteren. Het is duidelijk: men steunde op de schatkist, of begreep de ware belangen of hoofd-waarheden niet al te wel. Met de spoorweg-beweging zou men, wanneer groote geldelijke bijdragen mogten ontbreken, wel geneigd zijn, bronnen van vertrouwen en crediet op te sporen, door werken van algemeen nut bij de spoorwegen te voegen, welke nu wellicht voor langen tijd zullen moeten achterwege blijven.

Amsterdam tot centraal-spoorweg-punt aannemende, zouden, om de vier spoorlijnen aan te leggen, nog 389 mijlen noodig zijn, welke, volgens de mijl in Nederland, met inbegrip der kosten van exploitatie honderd en zestigduizend galden zouden kosten, hetgeen ruim twee en zestig millioen zou bedragen, doch waardoor Amsterdam vier spoorwegen meer kon verkrijgen. Thans hebben wy aan te toonen, waarmede wij de aflossing en interest zouden kunnen dekken, en of de vragen nopens de waarden, en de kosten, om die aan te winnen, alsmede nopens tijd, uitvoerbaarheid enz.,

op afdoende wijze zijn te beantwoorden, zonder op een zoo stouten greep in 's rijks schatkist te behoeven te rekenen.

Stellen wij te dien einde eens, dat het werk van het Noordzeekanaal een rijkswerk werd, aangezien het immers nog een regerings-ontwerp is, waarover de wetgevende magt uitspraak zal moeten doen. Uit het geleverd verslag is intusschen een tal van aanmerkingen en bedenkingen bekend geworden, die stof tot nadenken opleveren. — Amsterdam heeft een zeekanaal; waarom heeft men er niet bijgevoegd: Amsterdam heeft een waterweg naar zee over Pampus? Beiden toch zijn, met het oog op de behoeften des tijds, ontoereikend, ongeschikt; beiden zijn voor geene afdoende verbetering vatbaar; beiden kunnen nimmer zoodanig verbeterd worden, dat daardoor Nederlands handels-geschiktheid boven die van andere handeldrijvende volken de voorkeur zon verdienen. Men vergete het niet: het geldt hier niet alleen Amsterdams belang; maar, door Amsterdam bij uitnemendheid geschikt voor den handel te maken, verkrijgt Nederland zelf den voorrang boven andere handeldrijvende natiën. Maak bij voorbeeld van Vlissingen, Rotterdam of Dordrecht eene geschikte zeehandelsstad — hetgeen evenwel die plaatsen nimmer zóó kunnen worden, als Amsterdam — dan nog zou daardoor Nederland geenszins de hier bedoelde meerdere geschiktheid erlangen, en dit is toch onmisbaar noodig, wil men bij den worstelstrijd der ontwikkeling van andere volken niet te kort schieten. Te lang is gewacht, te lang is verzuimd; dat moet ingehaald worden, doch niet door verkeerde stam- en hoofdlijnen van spoorwegen, waaruit de Belgen groot voordeel zouden kunnen verkrijgen, terwijl de Nederlandsche natie er de rente van zou moeten garanderen en opbrengen. Men heeft in dat België ook verkeerde stamlijnen gemaakt, maar Holland, Frank, rijk noch Pruissen werden daardoor bijzonder bevoordeeld. Wil men nu Amsterdam alleen een Noord-Hollandsch kanaal laten behouden, al geeft men het eenige meerdere diepte en breedte, en al ruimt men eene enkele sterke bogt op, het is en blijft een kanaal, waarbij de Amsterdamsche handel onvermijdelijk te gronde moet gaan. Tijd is geld, en tijdroovend zal het altoos moeten blijven, want de jaren, benoodigd om de zoogenaamde verbeteringen uit te voeren, duren zoo lang, dat in dien tijd het verlies en de verplaatsing van

den uitterenden handel onvermijdelijk zeker *moet* plaats hebben. Het zijn das slechts palliatieven, onvoldoende, kostbaar, en waartoe vele jaren benoodigd zijn; verbeteringen, die nimmer den Nederlandschen handel den voorrang zullen doen verwerven, ja zelfs niet in staat zijn, hem voor verder verval te behoeden. Buiten Noordzeekanalen, zullen Amsterdam noch Rotterdam ooit kunnen worden, wat zij dienden te wezen: handelssteden, die in korthed van lijnen, zoo te water als langs het spoor, het van Frankrijk en België verre afwinnen.

(Wordt vervolgd.)

(Nieuw Amsterdams Handels- en Effectenblad – 12 dec. 1859)

**Amsterdam voorgesteld als centraalpunt van de
handelsgemeenschap, per spoor of te water,
voor geheel Nederland.**

(Vervolg.)

Is men beducht voor verzanding, men bedenke, dat de snelheid van den kuststroom, vijf en twintig ellen spui hebbende, jaarlijks een groot bundertal aan kustgronden voor altoos verplaatst en doet verdwijnen; nu is in een Noordzeekanaal twee à driemaal grooter stroomsnelheid te brengen; hoe zal dus verzanding mogelijk zijn? Aan de kust is een vlak strand, in een zeekanaal diepte en steenglooijing voor boorden. Een grepkanaal alleen zou, als stroombaan, groot zeven el, verhang opleveren, en zes belendende provinciën om de Zuiderzee zouden op de ringkanalen eene massa water ter spuijng kunnen leveren op een Noordzeekanaal, hetgeen noodig zou kunnen doen maken om in tijds, bij den aanleg van zulk een kanaal, steenen dammen in den bodem te leggen, zoo voor en achter de zeesluis, als op verschillende vakken, opdat men voor geene ontgronding zou behoeven beducht te zijn. En wat nu het Noordzeekanaal betreft, gelijk het door den raad van waterstaat is voorgesteld, zoo heeft men slechts het verslag der Kamer in te zien, om te beseffen, hoe zeer zulk een plan aanleiding tot vrees, zorg en bezwaren geeft. Nu moge het waar zijn, dat dia

denkbeelden meerendeels overdreven kunnen genoemd worden, niet minder waar is het, dat tegen een werk, dat 18½ miljoen moet kosten, niet zoo vele bezwaren zouden aan te voeren zijn, indien het goed en oordeelkundig was ontworpen; zoo vindt men daarin noch diepte noch breedte, noch bouw en plaatsing van sluizen, noch voorhaven noch spoorweg langs zulk een kanaal, noch afdamming en inrigting van het IJ tot algemeenen spuiboezem, *waardoor alleen de duurzame verzekering van zulk een kanaal mogelijk zal zijn*; daarenboven zou men, door het volgen van dit plan, het noordelijk deel van Noord-Holland isoleren. Maakt men daarentegen het IJ tot een afgesloten spuiboezem, de saste verbinding voor Amsterdam neemt dan het isolement weg; legt men de zeesluis in den straatweg van Zandpoort, de overbrugging over de sluizen verzekert dan de bestaande gemeenschap, en de werking en branding der zee zal dan op den aanslag der sluisdeuren geene zorg meer baren; verzanding der voorhaven is dan onmogelijk, daar de IJboezem zestig miljoen kubiek ellen water tot uit- en inspuijing kan bergen; voegt men daarbij de droogmaking der Zuiderzee, den toevoer van spuijings-water van zoo vele provinciale rivieren en stroomen, wie gevoelt dan niet, dat alle vrees, bij zulk een veel grooter werk, zou moeten vervallen? Het Noordzee-kanaal zou hreeder en dieper moeten worden, dan nu is voorgesteld; de zeehoofden moesten breeder aangelegd en niet alleen op zinkwerken opgehaald worden; die hoofden moesten minstens duizend ellen van elkander verwijderd liggen, en de zeehoofden even ver van uit het strand uitgebragt worden. Is het eene hoofd langer dan het andere, dan ontstaat daaruit ligtelijk verzanding in de monding, daar elk hoofd en kribwerk, in een stroom gelegen, eene draaikolk en eene zijdelingsche nederzetting van slibhoudende grondstoffen veroorzaakt; zijn echter de zeehoofden van gelijke lengte, dan wordt de werking der stroomlijn op de twee zeehoofden, als een breede dam, eerder herleid, en de nederzetting moet dan onmisbaar aan de buitenzijde der zeehoofden plaats hebben.

Kleingeestige werken van vooruitgang dooden den ondernemingsgeest eener natie, slaan de ontwikkeling eens volks in boeijen, en de beoogde verbetering blijft achterwege, terwijl zoodanige werken slechts een lastpost voor den staat worden. Het

Noord-Hollandsche kanaal geeft hiervan reeds een sprekend voorbeeld; ook het Voornsche kanaal is in zijne ongeschiktheid een tweede voorbeeld. Moge slechts een nieuw Noordzee-kanaal geen derde voorbeeld van ontoereikend werk worden!

De regerings-spoorweglijnen baren mede zorg voor de toekomst immers vindt men daarin hoofd-grondlijnen ten zuiden, ten noorden en ten oosten, maar voor het centrum des lands volstrekt geene lijnen. Moeten echter de grenzen voorzien worden van versnelde gemeenschapswegen? moeten naburen begunstigd worden, en daarentegen in het midden des lands eene kruislijn ontbreken? moet de grootste koopstad, de hoofdhefboom van handel en scheepvaart, ten gevolge van onvoldoende kanalen, aan het gevaar van geheele wegwijning prijsgegeven worden? Geloof men daardoor 's lands ontwikkeling te verzekeren? zal daardoor Nederland, in geschiktheid voor handel en scheepvaart, voor alle volken onmisbaar worden? Geloove dit wie het wil! Eer kan men verwachten, dat 's lands krachten worden uitgeput aan werken, die veel te wenschen overlaten, en bezwaarlijk productief kunnen worden, en waardoor de hoogere vlugt, die de Nederlandsche ontwikkeling kan bereiken, misschien voor altijd, wordt gefnuikt. Harlingen en Rotterdam, Dordrecht en Middelburg mogen wellicht daardoor eenigzins gebaat worden, geenszins echter op afdoende wijze. En daarenboven, Nederlands zeehandel moet aanzienlijk uitgebreider worden, wil dat land zijn vroegeren naam bij de volken der wereld herwinnen, en dat doel kunnen Harlingen, Rotterdam, Dordrecht of Middelburg nimmer op zich zelf staande bereiken; alleen door vereenigde krachten, en met Amsterdam aan het hoofd, is dit mogelijk, nadat alle belemmerende boeijen verbroken en uit den weg geruimd zijn. Dit moge veel kosten, die kosten zullen echter ruimschoots te dekken zijn, door werken van algemeen nut, waaruit en waardoor honderd millioenen waarden zijn aan te winnen en waardoor bovenal de leemten en gebreken konden worden verholpen, die als een kanker aan den voorspoed van staat en volk knagen. Zwaar drukken de lasten en kosten van water keering, drooghouding en waterschapsbeheer; zwaar drukt de veelal slechte en onvoldoende waterlozing, en de daaruit voortvloeiende mindere vruchtbaarheid der gronden; meer dan te lang is daarover geklaagd. Het is dus

noodig, naast spoorwegen ook kanalen aan te leggen, de waterlozing te verbeteren, de drooghouding te verzekeren, waardoor meerdere welvaart zou worden in het leven geroepen, meer bronnen van vertier worden geopend, hetgeen ook op de spoorwegondernemingen weldadig zou terugwerken.

Gaan wij thans voort met de ontwikkeling der middelen, welke, naar onze overtuiging, kunnen strekken, om het dierbaar vaderland weder tot vroegeren luister te verheffen, daarbij ook doende opmerken, dat in 's volks vertegenwoordiging onderscheidene stemmen opgegaan zijn, welke getoond hebben, dat wij niet alléén zoo denken, terwijl wij overigens verklaren, dat het ons eenig doel is, nut te stichten een standpunt, dat elk regtgeaard man, zij hij ook onze tegenstander, naar waarde zal weten te schatten.

De droogmaking en afdamming der Zuiderzee wordt door velen geacht een werk van twijfelachtigen uitslag te zijn; dat is het echte niet. Immers reeds door hare natuurlijke gesteldheid is deze zee bedijkt, en dient er dus slechts eene monding of engte afgedamd te worden; niet meer dijk dan drie uren lengte behoeft er te worden aangelegd, en groote ringvaarten zijn achter de Zuiderzee-dijken te graven, tot opneming van waterlozingen. De Geldersche IJssel, een werk der ouden, is reeds te lang eene rivier geweest, ten koste van Neêrlands hoofdrivieren; dezen stroom tot een kanaal met sluisvakken in te rigten, is uitvoerbaar, alsmede om dien des noods als rivier te doen werken, ingeval de hoofdrivieren te veel toevoer mogten ontvangen. Een grepkanaal is onmisbaar, om de Rijnvaart, bij den aanleg van spoorwegen, in stand te houden, en zal mede veel kunnen bijdragen om watersnood te voorkomen; des zomers zou de droog te maken Zuiderzee zoo veel zoet water kunnen inlaten, als maar begeert kan worden. Ook Friesland, Drenthe, Overijssel, Utrecht en Noord-Holland konden ruimschoots van versch en zoet water worden voorzien, even hoog noodig voor mensch en dier als voor den plantengroei.

De waterinhoud der Zuiderzee is, door stoomwerken van vijf duizend paardenkracht en door genoegzame watermolens, in een driejarig tijdvak droog te malen; gesteld nu, dat de droogmaking per bunder op zes honderd gulden moest komen — hetgeen echter bij een goed overleg niet is te verwachten — da., zou men daartoe eene som van honderd vijftig millioen behoeven; gesteld verder,

dat, gedurende de eerste twintig jaren na de droogmaking in kavelen, de bunder, aan huur of pacht of vrije baten, gemiddeld slechts vijftig gulden opbragt — wat zeer laag is geschat — dan verkrijgt men reeds eene winst tegen een kapitaal van twee honderd en vijftig millioen of ruim acht pCt.; na een langer tijdsverloop zou echter de waarde van het land door vruchtbaarheid zeer toenemen, vermoedelijk de dubbele inkomsten opleveren, en in verkoop trapsgewijs twee & driemaal meer opbrengen, dan de kosten dier landaanwinning hadden bedragen. De droogmaking der Zuiderzee kan dus eene zeer voordeelige geldelijke onderneming worden, wanneer zij slechts met goed oordeel wordt aangevat; zoodanig werk kon voorts den aanleg van spoorwegen mogelijk maken in rigtingen, die tot nog toe wel gewenscht, maar niet uitvoerbaar zijn.

Bij herhaling moeten wij doen opmerken, dat, wil men zoo veel mogelijk in de behoeften van alle standen der Nederlandsche maatschappij te gemoet komen, de 'te ondernemen werken, ter bevordering der handelsgemeenschap te land en te water, een zamenhangend geheel moeten uitmaken. Ook hebbe men in het oog te houden, dat land-aanwinst eene zekere bezitting oplevert, maar slechts wanneer deze op groote schaal wordt ondernomen; de waarheid dezer grondstelling ziet men bewezen door de Haarlemmermeer, waar onvoldoende drooghouding en waterberging bestaat, en waar men dan ook al het aangewonnen land spoedig van de hand zet, vóórdát het nog tot behoorlijke productiviteit is gekomen.

Een grepkanaal zou langs Weesp kunnen loopen; en welk een district bestaat er niet in die rigting Van Ankeveen, Kortenhoef, Ouden Nieuw-Loosdrecht, tot bij Utrecht toe, is eene groote verveening en droogmaking, als eene goudaanbrengende bron, tot stand te brengen, door eene landstreek, die nu dreigt weêr in een even grooten plas als de Haarlemmermeer te ontaarden. Wij weten het: er is veel noodig, om zoo vele gronden ter verveening magtig te worden; eenheid en eensgezindheid worden mede niet altijd aangetroffen. Niettemin, veel is ten uitvoer te brengen, zoo slechts de wil goed is, en indien slechts groote zaken met goed overleg aangevangen en met kracht doorgezet worden. Langzaam werken doet de rente stijgen; particuliere ondernemingen zijn daarom

gedrongen, meer spoed aan te wenden, dan bij werken voor rekening van het Rijk het geval is; daar komen geene rentelasten te pas; men geeft uit van hetgeen voorhanden is, en men heeft geene rente van die gelden te betalen. Hoe veel spoed zou bij gevolg niet mogelijk wezen, als de vier door ons bedoelde spoorweglijnen voor Amsterdam, door particulieren mogten worden aangelegd! Men heeft bij de spoorweg-discussiën aangevoerd, dat men zes à zeven jaar geleden in Frankrijk door deskundigen gewaarschuwd werd, dat zoo vele mijlen spoorwegen in het jaar onmogelijk konden aangelegd worden. En wat heeft de uitkomst geleerd? dat nu, in het laatstverloopen jaar, twee en twintig honderd mijlen spoorwegen aldaar zijn aangelegd, dus nagenoeg driemaal meer dan de voorgestelde regerings-lijnen hier te lande, waarvoor men zes jaren noodig acht, of 134 mijlen 's jaars. Stelt men echter het zielental der Fransche natie op tienmaal meer dan dat der Nederlandsche, dan zou Nederland 220 mijlen spoor in het jaar kunnen aanleggen, indien men even veel spoed wilde aanwenden; dit zou niet alleen eene zeer belangrijke besparing van renten zijn, maar de bespoedigde exploitatie van spoorwegen is daarenboven eene levensvraag voor het land, althans wanneer de regeringslijnen aan de zoo hooggespannen verwachting zouden beantwoorden. Drie honderd negen en tachtig mijlen spoor, die voor Amsterdam onontbeerlijk zouden lijn, bij eene droogmaking der Zuiderzee, waren dus in een paar jaar te maken, mits men slechts met even veel spoed als in Frankrijk werkte, naar verhouding van het zielental.

(Wordt vervolgd.)

(Nieuw Amsterdams Handels- en Effectenblad – 19 dec. 1859)

Amsterdam voorgesteld als centraalpunt van de handelsgemeenschap, per spoor of te water, voor geheel Nederland.

(Vervolg en Slot.)

Hebben Hamburg en Bremen voorhavens? Nogtans zijn zij tot eene verbazende ontwikkeling gekomen. Schenk nu Amsterdam en Rotterdam zeehavens, als voorhaven, en, bij een oordeelkundig aangelegd en volledig spoorwegnet, zal ons vaderland dezelfde, zoo al niet eene veel grootere ontwikkeling te gemoet snellen. Hamburg en Bremen bezitten geene koloniën, bij gevolg geene markten van koloniale producten. Nederland, dat ze wel bezit, kan eene veel hoogere vlugt nemen, wanneer het door geschiktheid bij den aan- en doorvoer onmisbaar wordt gemaakt voor andere handeldrijvende volken. Daardoor ook kunnen wij vrienden winnen, want het eigenbelang zal het alsdan dien volken tot taak maken, ons te beschermen, wanneer deze of gene wangunstige ons wilde aanranden.

Amsterdam, thans zoo vele duizende huizen minder tellende dan vroeger, zoo vele millioenen verminderd zijnde in waarde aan gebouwde eigendommen, zal dan weêr aanbouwen en met vele millioenen in waarde moeten toenemen. De uitbouw aan en over het IJ zal groot kunnen wezen; de stadsgrachten zullen weêr gevuld kunnen worden met water, dat voor de bierbrouwerijen geschikt is, met rein, zuiver, zoet Vechtwater, waardoor tevens de ongezonde uitdampingen van stilstaande modderpoelen zouden ophouden, welke zoo nadeelig op 's menschen levensduur werken; epidemiën en uitkwijning zouden wijken voor meerdere reinheid en betere volksvoeding. De graanhandel, een bedrijf, waarbij zoo velen arbeid en daardoor brood vonden, zou zijne vroegere uitgebreidheid herkrijgen. Evenzeer zou de kustvisserij tot meerderen bloei geraken, daar de verzending door spoor en waterwegen op grooteren afstand kon plaats hebben. Doch wie is in staat, al de voordeelige gevolgen te voorzien, welke uit het door ons beoogde zouden kunnen voortvloeijen?

Wij hebben ons dan ook slechts dáártoe bepaald, om deze groote waarheid te doen in het oog springen, dat bij den aanleg van

spoorwegen het hart des lands het centraalpunt der gemeenschap behoort te zijn; en dat kan en moet Amsterdam wezen, daar geene plaats in Nederland daartoe zoo zeer geschikt is. Eene andere grondwaarheid is het, dat bij spoorwegen kanalen en zeehavens onmisbaar zijn, in staat om aan de spoorwegen eene grootere ontwikkeling te geven. Niet minder waar en van niet minder groot belang is het, dat aan spoorwegen andere groote werken van algemeen nut zijn te verbinden, geschikt om rente en waarborg voor alles op te leveren.

Alleen het vereenigd tot stand brengen dier verschillende werken kan als afdoende worden beschouwd, om geheel Nederland te bevrijden van de ongelukkige gesteldheid, waarin het verkeert, en wel zon der den Staat in groote schulden te wikkelen of te bezwaren door rentelasten, die in de toekomst zorgbarend voor het vaderland zouden zijn, vooral bij het treffen van halve maatregelen, zoo als het aanleggen van grensspoorwegen.

Wij weten het, dat elke waarheid, wanneer zij zich voor het eerst openbaart, niet sticht, maar kwetst. Uitgestrekt was de ondervinding van den grooten man, die deze zoo waarachtige woorden schreef. Wij gevoelen levendig de hooge beteekenis dier woorden, en hopen, dat het volk van Nederland zich voor deze nieuwe waarheid zal verklaren, bij het opmaken van zijn ontwikkelings-proces. Eene eeuw lang was het Nederlandsche volk ingesluimerd, steunende op de vaderlijke regering; tal van koloniën zijn ons inmiddels ontzonken; eene maritieme magt, die eertijds eerbied en ontzag inboezemde, is doelloos verspeeld; de schuld op de grootboeken is met honderde millioenen gestegen; rivieren, stroomen en zeegaten, waardoor de handel vroeger welig bloeide, zijn allengs onbruikbaar geworden; Oost- en West-Indische kapitale pakhuizen zijn tot puin vervallen; honderden en duizenden uit den handelstand zijn te niet gegaan, en de eens zoo bloeiende nijverheid in de Zaanstreek, Leiden, Gouda enz. is in verval geraakt.

Stelt nu daar tegenover de ontwikkeling van Engeland, Frankrijk, België, Hamburg, Bremen, Rusland, enz. enz.; stelt daar tegenover de eeuw, waarin wij leven, zoo rijk aan uitvindingen, die geheel het aardrijk, alle volken, in het groote ontwikkelingsproces medevoeren; berekent de gevolgen, die daaruit moeten en zullen

voortvloeijen, en staat dan stil, Nederlanders, zoo gij dit kunt, om u te onttrekken aan dien geweldigen aandrang tot ontwikkeling; waagt het met halve maatregelen voor den dag te komen, gelijk de grensspoorwegen; waagt het, ten behoeve van zulke werken, den voorraad van 's Rijks schatkist uit te geven, en de financiën van den Staat met een onzekeren rentelast te bezwaren! Nu moogt gij zeggen: dan zal er wel meer bezuiniging ingevoegd worden; honderd twee en twintig millioenen aan schulddelging zijn al de rentebesparing en als in een poel verzonken; maar — beseffen wij het wél! — de lasten nemen steeds toe, en het vooruitzicht blijft duister! Geene volkomen ontwikkeling zal zoo doende mogelijk wezen; de looden hand van bezwaren en ongeschiktheid zal doodend op handel, scheepvaart en landbouw blijven drukken; want de scheepvaart behoeft nieuwe, kortere en diepere vaarwaters, wier inrigting met de grootte van den scheepsbouw moet worden in overeenstemming gebragt; de landbouw zucht niet minder onder de onvoldoende droogmaking en de lasten, waarbij de veredeling van den bodem eene onmogelijkheid zal blijven, zoo lang drooghouding twijfelachtig is; maar den landbouw ontbreken ook gronden; gronden, die de volksvoeding kunnen verbeteren; gronden, die den uitvoer naar het buitenland kunnen doen toenemen en de natie verrijken. En nu vragen wij: zal men, na een overzicht van dit alles, niet tot de overtuiging moeten komen, dat er meer gedaan moet worden voor het getrouwe volk van Nederland, dan het aanleggen van grensspoorwegen en, als een gevolg daarvan, het opdrijven van 's Rijks uitgaven, waarbij een tal van levensvragen voor handel, scheepvaart, landbouw en duizende bedrijven, als nietswaardig, buiten aanmerking blijven? Of, ziet men tegen de groote schatten op, vereischt om al die belangen te hulp te komen? Wij gelooven het inderdaad; maar dat komt daardoor, dat men geene werken van algemeen nut aan de spoorwegen verbindt en verplichtend maakt. Immers moet daarin de rentegarantie gezocht worden, maar niet ten laste van den Staat komen.

Veel, zeer veel is er noodig, aleer Nederland bevrijd is van al hetgeen zijne ontwikkeling belemmert; maar elk werk van vooruitgang is met andere werken te verbinden, waardoor het eene het andere zal schragen; en zóó zal veel mogelijk worden,

waardoor ten laatste alle belemmeringen zullen uit den weg geruimd worden.

Moge deze overtuiging doordringen tot het volk van Nederland, tot Regering en Volksvertegenwoordiging, en Nederland zal weder groot en voorspoedig worden. Dat zij zoo, nu en altoos!

Schagen,

Nov. 1859.

P. FADDEGON Pzn.,

Werktuigkundige.

(Nieuw Amsterdams Handels- en Effectenblad – 31 dec.1859)