

Tussen algemeen en plaatselijk belang

*De verwerping van Tak van Poortvliets ontwerp-Kanalenwet in 1879**

34 H.A. Kamphuis

* Geheel bewerkte versie van een referaat door de schrijver gehouden in het kader van een kandidatencollege "liberalen en radicalen in Nederland 1870-1940" onder leiding van wijlen dr. G. Taal tijdens het studiejaar 1980-1981 aan de Rijksuniversiteit te Groningen.

1 J.W.B. Overhagen en P. de Wolff, 'De financiën van de Nederlandse Rijksoverheid in de periode 1850-1914', *Economisch-Historisch Jaarboek. Bijdragen tot de Economische Geschiedenis van Nederland* 32 (1969), 223, 234 (grafiek A); J.A. de Jonge, 'Overheidsfinanciën', in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden* (Haarlem/Weesp 1977-1982), dl. 13, 38-39; er zou ook sprake zijn van de neergaande fase in de zgn. golf van Kondratieff; J.H. van Stuijvenberg, 'De economie in de Noordelijke Nederlanden 1770-1970', *ibidem.* dl. 10, 108; m.b.t. de uitgaven voor spoorweg- en waterstaatsinfrastructuur: H.P.H. Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914. Een studie van het goederenverkeer en de verkeerspolitiek in de Rijndelta en het achterland, mede in verband met de opkomst van de spoorwegen en de concurrentie van vreemde zeehavens* (Amsterdam 1974), 405 (staat 9.1), 460 (staat nt.120).

2 Het recent verschenen A. Bosch en W. van der Ham, *Twee eeuwen Rijkswaterstaat 1798-1998* (Zaltbommel 1998) schenkt evenmin aandacht aan de onderdelen van de ontwerp-Kanalenwet.

3 Met name de in het Algemeen Rijksarchief te Den Haag berustende stukken in de collectie Röell, zie hiervoor: M. Burnier, 'Beschrijving eener verzameling stukken afkomstig van Jhr. Mr. J. Röell', *Verslagen omtrent 's Rijks Oude Archieven*, 38 (1915), 248-265.

4 J. Charité e.a. (red), *Biografisch Woordenboek van Nederland* (Amsterdam 1979-1994) dl. 2, 460-462; gekenschetst wordt Röell als een vertegenwoordiger van het "deftige, nauw aan de Hervormde Kerk verbonden, Utrechtse liberalisme", G. Taal, *Liberalen en Radicals in Nederland, 1872-1901* (Den Haag 1980), 374-375.

Evenals tegenwoordig wekten ook in de negentiende eeuw aangekondigde grote infrastructurele werken de nodige beroering. Ter verbetering van het netwerk van waterwegen kwam de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, Tak van Poortvliet, in de jaren 1878-1879 met een ontwerp-Kanalenwet. Onderstaand artikel zal nader ingaan op de problematiek, de achtergronden en de commotie met betrekking tot de plannen van de minister. Ook zullen de gevolgen van de verwerping van het wetsvoorstel worden belicht.

Tijdens de parlementaire behandeling ging de meeste aandacht uit naar de voorgestelde nieuwe verbinding over water van Amsterdam met de Rijn door de Gelderse Vallei. Allereerst werd dit als het belangrijkste onderdeel van het wetsvoorstel gezien. In en buiten de Tweede Kamer spitste zich hierop de controverse tussen de voor- en tegenstanders dan ook hoofdzakelijk toe. In de Kamer leidde dit tot een scheiding der geesten: de tegenstanders waren van mening dat de plannen in het wetsvoorstel te ongelijksoortig van karakter waren, alsmede dat de financiële raming niet deugde. Wat dit laatste betreft: de positie van 's lands financiën was verslechterd, doordat enerzijds de Indische baten opdroogden en anderzijds de uitgaven voor verkeer en waterstaat sterk waren toegenomen door de verdere ontwikkeling van het spoorwegnet.¹ De voorstanders van Tak van Poortvliets plannen zagen dit vanzelfsprekend niet als iets dat onoverkomelijk was. Opgemerkt zij verder, dat plaatselijke belangen bij de behandeling van dit wetsontwerp sterk meespeelden, onder meer door het toen nog vigerende districtenstelsel bij Tweede-Kamerverkiezingen.

De bestaande literatuur richt zich ook vooral op de voorgestelde nieuwe verbinding van Amsterdam met de Rijn en laat de overige waterstaatkundige projecten goeddeels onderbelicht.² Er zal daarom ook aandacht worden geschonken aan de overige kanaalplannen in de ontwerp-Kanalenwet verrat.

Onderstaande uiteenzetting stoelt deels op de desbetreffende bescheiden van de staat en op archivalia afkomstig van één der Kamerleden, de Utrechtse afgevaardigde jhr. mr. Joan Röell, die een vooraanstaande rol speelde tijdens de debatten.³ Röell was sedert de laatste verkiezingen in 1877 lid van de Tweede Kamer voor de liberalen. In zijn latere leven was hij geroepen tot de vervulling van de hoogste ambten bij de Hoge Colleges van Staat. Deskundig was hij voorts op het terrein van het administratief en het waterstaatsrecht.⁴

Voorgeschiedenis

Amsterdam kende van oudsher handelsbetrekkingen met de Duitse gebieden langs de Rijn. Hierbij moet in de eerste plaats gedacht worden aan de doorvoer van producten naar en van Keulen als belangrijk handelscentrum aan de Rijn. De sterke positie van Amsterdam kwam echter in de loop van de negentiende eeuw meer en meer onder druk te staan. Vooral vanaf omstreeks 1850 werd het aandeel van het Amsterdamse handelsverkeer met de Rijn stroomopwaarts almaar geringer.

Gedurende de jaren veertig had Rotterdam wat dit betreft al de eerste plaats overgenomen. De sterke opkomst van Rotterdam hing goeddeels samen met de opkomst van de Duitse industriële bedrijvigheid. De omzet van goederen die dat met zich meebracht, stimuleerde de groei van de Rijnvaart, aangezien de verscheping ervan veelal via Rotterdam plaatsvond. Tevens werd in die tijd een aantal hinderlijke belemmeringen met betrekking tot de vaart op de Rijn bij verdrag weggenomen.⁵ Gelijktijdig met de groei van de handel op Duitsland nam de koloniale handel, die van oudsher hoofdzakelijk via de haven van Amsterdam liep, een minder vooraanstaande plaats in. Alles tezamen daalde het aandeel van Amsterdam in de Rijnvaart van zo'n 30% over de jaren 1841-1850 tot nog maar 8,5% over de jaren 1861-1870.⁶

De scheepvaart tussen Amsterdam en de Rijn werd bovendien in ernstige mate gehinderd door de moeilijke vaarweg. Toentertijd noemde men die vaarroute de "Keulsche Vaart". Zij liep vanuit Amsterdam richting Weesp en verder via de Vecht tot Utrecht. Vervolgens ging het door Utrecht, en van daaruit via de Vaartsche Rijn tot Vreeswijk aan de rivier de Lek.⁷ Schippers konden vanaf daar via de Lek en de Neder-Rijn naar Keulen varen. Vanwege ondiepten in de rivier en lage waterstanden echter, gaven zij er dikwijls de voorkeur aan om via het Zederikkanaal en de Linge naar Gorinchem aan de Boven-Merwede te varen en vervolgens over de Waal en de Rijn Keulen te bereiken.

Onder koning Willem I waren er in de jaren twintig verbeteringen aangebracht aan de oude Keulsche Vaart. De kosten van deze werken werden door het Rijk en de steden Amsterdam en Utrecht gezamenlijk gedragen. Aansluitend werd daarop gedurende de jaren 1824-1825 langs een bestaand boezemwater het al genoemde Zederikkanaal gegraven tussen het aan de overzijde van de Lek gelegen Vianen en de Arkelsche Dam aan de Linge, iets benoorden Gorinchem.⁸

Ondanks de aanpassingen aan de panden van de Keulsche Vaart bleef zij een gebrekkig karakter houden. De vaarweg was nogal bochtig, op diverse plaatsen te smal, en telde tal van bruggen die vaak oponthoud veroorzaakten. Op de Vecht kwam het bij lage waterstanden soms tot stremming van de scheepvaart. De veelvuldig geheven brug- en sluisgelden vormden uit de aard der zaak een voortdurende bron van klachten. In het licht van de aanhoudende problemen wekt het geen verwondering, dat er allengs van diverse zijden op ingrijpende verbeteringen aan de Keulsche Vaart werd aangedrongen. Thorbecke was in 1852 als minister van Binnenlandse Zaken – Waterstaat ressorteerde toen nog onder dat ministerie – van hetzelfde gevoelen. Daarentegen zag de Amsterdamse Kamer van Koophandel en Fabrieken eerder de oplossing in een goed geoutilleerde spoorverbinding met Duitsland en zij beijverde zich voor de aanleg van de Rhijnspoorweg langs Utrecht naar Arnhem en verder.⁹ Het Amsterdamse stadsbestuur stelde zich aanvankelijk terughoudend op en durfde met betrekking tot de Keulsche Vaart niet te overvragen, daar het bevreesd was dat de aanleg van het Noordzeekanaal (vanaf 1865) in het gedrang zou kunnen komen.¹⁰

Ook de toegenomen afmeting van de Rijnschepen noopte tot grondige verbeteringen aan de Keulsche Vaart. De Commissie voor de Rijnvaart te Amsterdam, de Kamer van Koophandel en het Amsterdamse gemeentebestuur zelf drongen hierop allengs harder aan. De zo-even genoemde Commissie voor de Rijnvaart – wier leden door het gemeentebestuur benoemd en geïnstrueerd werden – behartigde de belangen van de handel en de vaart op de Rijn. Ondertussen takelde het handelsverkeer over water van Amsterdam met de Rijn steeds verder af: omstreeks 1870 liep nog maar 15% van het Amsterdamse scheepvaartverkeer met de Rijn *vice versa* via de Keulsche Vaart. Eerder al had de Commissie voor de Rijnvaart dan ook opgemerkt, dat Amsterdam niet langer als een Rijnhaven mocht gelden. Schippers gaven er in die tijd vanwege de iets betere bevaarbaarheid en minder sluis- en bruggelden de voorkeur aan over de Amstel, de Drecht, de Aar en de Gouwe naar Gouda te varen om vanaf daar via de Hollandsche IJssel en de grote rivieren Gorinchem te



Afb. 1. Jhr. mr. Joan Röell (1844-1914), lid en voorzitter van de Tweede Kamer, Eerste-Kamerlid, minister van Buitenlandse Zaken en tevens minister-president, vice-voorzitter van de Raad van State. Foto van H. Deutmman, 's-Gravenhage. Collectie Iconografisch Bureau, 's-Gravenhage.

5 Zie hiervoor Nusteling, *Rijnvaart*, hoofdst. i en ii; met name de vrijmaking van de vaart op de Rijn door de Akte van Mannheim (1868).

6 Nusteling, *Rijnvaart*, 181-182, 188, 193; M.G. de Boer, 'De voorgeschiedenis van het Merwedekanaal', *Jaarboek van het Genootschap Amstelodamum* 31 (1934), 231 en 234 vermeldt, dat Amsterdam tot het midden van de eeuw een vrij belangrijk aandeel in de Rijnvaart bleef behouden, doch dat haar aandeel daarin rond 1872 drastisch was gedaald; met betrekking tot de aanvoer en doorvoer van Indische waren schetst Th. van Tijn, *Twintig jaren Amsterdam. De maatschappelijke ontwikkeling van de hoofdstad van de jaren '50 der vorige eeuw tot 1876* (Amsterdam 1965) 18, 101-102, 187, 196 een genuanceerder beeld; één en ander geldt ook, door een wat andere benaderingswijze, voor het economische leven te Amsterdam, *passim*.

7 Schippers voeren over de Amstel, de ringvaart rond het Watergraafsmeer, de Weespertrekvaart, de Gaasp en het Smal-Weesp naar de Vecht. Gevaarvoller was de tocht over het IJ en de Zuiderzee naar Muiden. Zelfs voer men over de Zuiderzee naar de monding van de IJssel om daarlangs de Rijn te bereiken. Nusteling, *Rijnvaart*, 195-196; R. Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman. Goederenvervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw* (Leiden 1995), 95.

8 Algemeen Rijksarchief Archieven Algemeene Staatssecretarie en Kabinet des Konings 1813-1840 I Algemeen Archief:

Minutele Besluiten van het Algemeen Bestuur, den Souvereinen Vorst en Koning, met bijlagen – inv.nr. 1177, Kon. Besl. van 16 apr. 1821 no. 62 inzake verbetering van de “Keulsche Vaart”; inv.nr. 1873, Kon. Besl. van 26 jan. 1824 no.60 inzake de aanleg van het Zederikkanaal; “... het meest geschikte middel (...) het aanleggen eener bekwame vaart”; Filarski, *Kanalen Koning-Koopman*, 88-89, 237-255, 265-278; Nusteling, *Rijnvaart*, 195-196; G.M. Greup, *De Rijnverbinding van Amsterdam en haar geschiedenis* (Amsterdam 1952), 34-37.

9 Greup, *Rijnverbinding*, 49-53.

10 *Ibidem*, 58; Nusteling, *Rijnvaart*, 199; Van Tijn, *Twintig jaren*, 16-17.

11 Greup, *Rijnverbinding*, 59-61; Nusteling, *Rijnvaart*, 189, 195-196, 198; Van Tijn, *Twintig jaren*, 184, 191, 193-197; Filarski, *Kanalen Koning-Koopman*, 255-265.

12 Greup, *Rijnverbinding*, 63-64, 66; Van Tijn, *Twintig jaren*, 191; *Verzameling van stukken betreffende de pogingen, in de laatste jaren aangevend om het Noordzee-Kanaal door de Geldersche Vallei met den Bovenwaal in verbinding te brengen*, uitgegeven op last van het gemeentebestuur van Amsterdam (Amsterdam 1880), 39-43, adres aan de Tweede Kamer van Kaupé en Wilde en 337 andere belanghebbenden bij de handel en scheepvaart te Amsterdam.

13 *Verzameling van stukken*, 44-46; Greup, *Rijnverbinding*, 69-71; *Verslag der handelingen van de Tweede Kamer der Staten-Generaal gedurende het zittingsjaar 1876-1877*, bijlage A staatsbegroting voor 1877 hoofdst. V nr.24, (11 dec. 1876) 550; dr. T.J. Stieltjes had zitting in de Kamer voor het kiesdistrict Amsterdam, Tak van Poortvliet voor Zutphen; over Stieltjes: P.C. Molhuysen e.a. (red.), *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek (NNBW)* (Leiden 1911-1937), dl. 2, 1370-1376.

14 *Verzameling van stukken*, 45-46; Greup, *Rijnverbinding*, 69-70; voorzitter en secretaris van het comité waren respectievelijk C.W.E. Wilde en I.J. Rahusen.

15 *Het Kanaal door de Geldersche Vallei. De kortste en beste Waterweg tusschen Amsterdam en den Rijn* (Amsterdam 1877) 5, 7; deze brochure en nog te noemen volgende brochures en rapporten in coll. Röell inv.nr. 4.

16 *Ibidem*, 17.

17 Over de persoon van Heemskerk en diens kabinet: Johannes J.J. Huijzinga, *J. Heemskerk Azn. (1818-1897). Conservatief zonder Partij* (Harlingen 1973) hoofdst. vi; W.J. van Welderen baron Rengers, *Schets eener parlementaire geschiedenis van Nederland van 1849 tot 1891* (4e druk, 's-Gravenhage 1948-1956), dl. 1 (met aantekeningen van C.W. de Vries over 1848-1891), hoofdst. xix; P.J. Oud, *Staatkundige vormgeving in Nederland* (10e dr., Assen/Maastricht 1990) I (1840-1940, bewerkt door J. Bosmans) 106-107.

18 Over de persoon van Kappeyne en diens kabinet: D.A. van de Riet, ‘J. Kappeyne van de Coppello (1822-1895)’ in: G.A. van der List en P.G.C. van Schie (red.), *Van Thorbecke tot Telders. Hoofdpersonen uit de geschiedenis van het Nederlandse liberalisme vóór 1940* (Assen/Maastricht 1993) 39-49; Taal, *Liberalen en Radicalen*, 43-61.

19 *Handelingen Tweede Kamer 1874-1875* (24 nov. 1874) 276.

bereiken. Onder koning Willem I waren ook aan deze vaarverbinding reeds de nodige verbeteringen aangebracht.¹¹

De roep vanuit hoofdstedelijke kringen om de verbetering van de verbinding over water van Amsterdam met de Rijn aan te vatten werd na 1870 steeds luider. Zo werden er bijvoorbeeld in mei 1872 drie adressen door het Amsterdamse gemeentebestuur aan de regering te Den Haag gezonden, waarin erop gewezen werd dat het Noordzeekanaal zijn voltooiing naderde. Deze nieuwe handelsweg nu zou moeten worden gecompleteerd met een nieuwe, kortere vaarverbinding via de Eem en verder door de Geldersche Vallei en de Betuwe naar de Waal bij Dodewaard. De positieve effecten van de opening van het Noordzeekanaal (1 november 1876) zouden volgens Amsterdam deels tenietgedaan worden, wanneer er niet tevens een goede verbinding met de Rijn tot stand kwam.¹² De liberale Tweede-Kamerleden Tak van Poortvliet en Stieltjes trachtten onderwijl door amendering van de begroting van Waterstaat de aanleg van een kanaal door de Geldersche Vallei te bewerkstelligen. Met het amendement beoogden zij de aanleg van een scheepvaartkanaal onafhankelijk te maken van de voorgenomen drooglegging van het zuidelijke gedeelte van de Zuiderzee. Ondersteuning verwierf dit amendement in adressen van burgemeester en wethouders van Amsterdam en de Kamer van Koophandel in het najaar van 1876.¹³

Inmiddels was in Amsterdam een Rijnvaart-Comité opgericht. Dit Comité was samengesteld uit de leden van de genoemde Commissie voor de Rijnvaart, enige leden van de Kamer van Koophandel en directeuren van stoombootmaatschappijen en handelshuizen. Het Comité drong er in november 1876 in een resolutie eenstemmig op aan, dat het kabinet-Heemskerk nu eindelijk eens de plannen ter verbetering van de verbinding over water van Amsterdam met de Rijn zou bekendmaken. De minister van Binnenlandse Zaken, J. Heemskerk Azn., behartigde ook toen nog de waterstaatszaken.¹⁴

Het jaar volgende op de opening van het Noordzeekanaal zagen vele brochures het licht, die met klem een betere scheepvaartverbinding voor Amsterdam met de Rijn aanbevalen. Een anonieme brochure bijvoorbeeld verweet de regering halsstarrigheid, daar zij de verbetering van de waterweg naar de Rijn bleef verbinden met de droogmaking van het zuidelijke deel van de Zuiderzee.¹⁵ Het slot van de brochure riep daarom de belanghebbenden op om druk op de regering te blijven uitoefenen:

“Dat allen die het wel meenen met Amsterdam, het machtige Amsterdam, hunnen invloed aanwenden, dan zal de Regeering niet langer weerstand kunnen bieden aan wat rechtmatig verlangd wordt”.¹⁶

Aantreden kabinet-Kappeyne van de Coppello

In de herfst van 1877 kwam het sedert 1874 regerende conservatiefgetinte, maar weinig daadkrachtige kabinet-Heemskerk ten val.¹⁷ Het daarop begin november door de liberaal mr. J. Kappeyne van de Coppello geformeerde kabinet kon in theorie over brede steun in de Tweede Kamer beschikken. Van de persoon van Kappeyne had men nogal hoge verwachtingen, zeker na zijn befaamde rede in de Kamer op 24 november 1874, welke als een soort van liberaal programma gold. Kappeyne werd beschouwd als de opvolger van de enkele jaren tevoren overleden Thorbecke.¹⁸ Uit Kappeynes rede kon al worden opgemaakt, dat zijn nieuwe regering aan infrastructurele werken een belangrijke plaats zou toekennen. Kappeyne van de Coppello zei daar onder meer het volgende over:

“... dat wij niet schromen door het ondernemen van groote werken overal alle bronnen van welvaart breder te doen vlieten. Door den aanleg van wegen en kanalen, door bevordering van vervoermiddelen, moeten wij, met hulp van of direct door den Staat, zorgen dat geen deel des lands zich daaromtrent te beklagen hebbe. Wij kunnen van niets beter doordrongen zijn dan van deze stelling: welbegrepen plaatselijk belang is inderdaad Rijksbelang; het gansche ligchaam kan niet welvaren als elk deel niet gezond is”.¹⁹

Het kabinet-Kappeyne telde naast de oude departementen een afzonderlijk achtste ministerie voor Waterstaat, Handel en Nijverheid, een afsplitsing van het departement van Binnenlandse Zaken.²⁰ Als minister werd het liberale Tweede-Kamerlid mr. Tak van Poortvliet aangezocht. Deze beijverde zich sterk voor de opleving van de Nederlandse handel en hij was daarom voorstander van een actief optreden van de staat tot de vergroting van 's lands welvaart door middel van uitbreiding van de productiemiddelen en de verkeersvoorzieningen. Hij was onder meer mede-initiatiefnemer en naderhand commissaris van de Stoomvaartmaatschappij "Zeeland" en spande zich daarnaast in voor de verdere ontwikkeling van de haven van Vlissingen. Tak van Poortvliet was voorts deskundig op het terrein van waterstaatszaken. Ten nadele van hem werd evenwel gezegd, dat hij te weinig plooibaar en niet altijd even tactvol was.²¹

De nieuwe minister ging met grote voortvarendheid te werk. Spoedig na zijn ambtsaanvaarding gaf hij aan de hoofdingenieurs van de Waterstaat opdracht om een plan te ontwerpen voor een groot scheepvaartkanaal van Amsterdam naar de Rijn, los van de eventuele Zuiderzeewerken. Het in april 1877 door het kabinet-Heemskerk ingediende wetsontwerp tot inpoldering van het zuidelijke gedeelte van de Zuiderzee, alsmede de aanleg van een scheepvaartkanaal van Amsterdam naar de Waal door de Geldersche Vallei, werd door hem ingetrokken.²² De scala van aanbevelingen in talrijke brochures zal hieraan niet vreemd geweest zijn.²³

Eén van deze brochures – welke naderhand telkenmale opnieuw in de discussies zou opduiken – was van de hand van de hoofd-ingenieur van de Waterstaat met verlof Waldorp. Daarin ontvouwde deze een plan voor de aanleg van een nagenoeg rechte scheepvaartverbinding van Amsterdam naar Gorinchem aan de Boven-Merwede. Waldorp betoogde dat zijn voorstel een drietal belangen beter behartigde dan de regeringsplannen met betrekking tot een Vallekanaal, namelijk: op het internationale vlak (de Rijnvaart van Amsterdam), nationaal gezien (de vaart tussen de twee grootste "koopsteden" van ons land) en op het terrein van de landsverdediging. Bovendien zou het kanaal driemaal zo snel gereed kunnen zijn en de vaart veel minder tijd vergen.²⁴ Een nog door minister Heemskerk geïnstalleerde commissie bestaande uit (hoofd)ingenieurs van Waterstaat oordeelde gunstig over Waldorps plan en beval de uitvoering ervan aan.²⁵

De verbetering van de bestaande Keulsche Vaart werd onderwijl ook nog nader bestudeerd door een andere commissie met deels dezelfde hoofdingenieurs. In haar rapportage van 9 februari 1878 zag de commissie niet veel heil in deze optie, daar er veel onzekerheid bleef bestaan over de noodzakelijke onteigeningen en de vaarweg hoe dan ook een groot aantal bochten zou behouden.²⁶

Op 6 maart 1878, slechts vier maanden na het aantreden van het kabinet-Kappeyne, werd er een "Ontwerp van wet tot aanleg en verbetering van eenige werken ten behoeve der binnenlandsche scheepvaart" aan de Tweede Kamer aangeboden, met als eerste ondertekenaar Tak van Poortvliet.²⁷ Het was een groots opgezet plan voor de aanleg en verbetering van vaarwegen verspreid over nagenoeg alle provincies. Het eerste artikel van het wetsontwerp voorzag in de navolgende werken:

- het op staatskosten aanleggen van een kanaal van Amsterdam door de Geldersche Vallei naar de Boven-Waal;
- de verbetering van de waterweg van Meppel naar de Zuiderzee;
- eveneens verbetering van de waterweg tussen Amsterdam en Rotterdam langs Alphen aan den Rijn en de Hollandsche IJssel;
- de realisering van werken die een voldoende waterstand voor de scheepvaart op de kanalen in Drenthe en Overijssel zouden moeten garanderen.

Voor beide laatstgenoemde projecten zouden zich belanghebbenden overigens wel eerst terzake van aanleg, beheer en onderhoud tot een bijdrage moeten hebben verplicht.

In het tweede artikel werd voor een tiental projecten aan degenen die zich met de aanleg en vervolgens het onderhoud van de werken zouden belasten – op nader te stellen voorwaarden – een tegemoetkoming uit de schatkist in het vooruitzicht gesteld, namelijk ten behoeve van:

- de voltooiing van de verbetering van de scheepvaartkanalen in de provincie Groningen;

20 Zie hiervoor: P.G. van IJsselmuiden, *Binnenlandse Zaken en het ontstaan van de moderne bureaucratie in Nederland 1813-1940* (Kampen 1988) 116, 125-126, 131, 149-158, 191.

21 W.P. Secker, 'J.P.R. Tak van Poortvliet (1839-1904)', in: Van der List en Van Schie, *Van Thorbecke tot Telders*, 63-75; J.T. Cremer, 'Levensbericht van Mr. J.P.R. Tak van Poortvliet', in: *Levensberichten der afgestorven medeleden van de Maatschappij der Nederlandsche Letterkunde* (1904) 287-305; Taal, *Liberalen en Radicalen*, 47-48.

22 *Handelingen Tweede Kamer 1876-1877*, bijlage 174.2; 'Ontwerp van wet tot bedijking en droogmaking van het zuidelijk gedeelte der Zuiderzee en het maken van een waterweg naar de rivier de Waal' van 18 apr. 1877, art.1 onder 2: "in verband met de sub 1? bedoelde droogmaking een kanaal gegraven ter verbinding van Amsterdam met de Waal, door de Geldersche Vallei"; *ibidem 1877-1878* (19 nov. 1877) 67, intrekking van het wetsontwerp.

23 K.E. Baars, *Varend vervoeren. Van Amsterdam tot de Rijn. 100 jaar Merwedekanaal* (Utrecht 1991), 18-21 spreekt in dit verband van een "brochurestrijd".

24 J.A.A. Waldorp, *Ontwerp van een nieuwen waterweg van Amsterdam naar den Rijn en van Amsterdam naar Rotterdam* ('s-Gravenhage 1877) 11, 16, 18; over zijn persoon: *NNBW*, III, 1378-1382.

25 'Rapport der Commissie benoemd tot het instellen van een onderzoek omtrent het ontwerp voor een nieuwen waterweg van Amsterdam naar den Rijn en van Amsterdam naar Rotterdam' aan minister van WHN 30 nov. 1877, 23. coll. Röell, inv.nr. 4; Greup, *Rijnverbinding*, 72-73.

26 'Rapport der hoofdingenieurs en ingenieurs van den Waterstaat in het 9e, 10e en 8e district omtrent eene verbetering van de bestaande Keulsche Vaart van Amsterdam langs Utrecht, Vreeswijk, Vianen en Gorinchem' aan minister van WHN 9 feb. 1878. coll. Röell, inv.nr. 4; ook in *Verzameling van stukken*, 153-170; Greup, *Rijnverbinding*, 73-74.

27 *Handelingen Tweede Kamer 1877-1878*, bijlage 132.2.



Afb. 2. Kaart met bestaande en geprojecteerde waterwegen, behorende bij de stukken over de ontwerp-Kanalenwet. Archief van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Gedrukte stukken, inv.nr. 2277 (1877-1878 sub 132). Foto Algemeen Rijksarchief, 's-Gravenhage.

- de werken tot verbetering van de binnenlandse waterstaat van Friesland;
- de aanleg van een kanaal van Almelo naar de grens met Pruisen in de richting van Nordhorn;
- de aanleg van een soortgelijk kanaal van Coevorden naar Alte Piccardie;
- de doortrekking van de Hoogeveensche Vaart naar de grens in de richting van het kanaal naar het aan de Eems gelegen Pruisische Meppen;
- de verlenging van het Oranjekanaal, teneinde een verbinding met de Hoogeveensche Vaart te bewerkstelligen;
- de doortrekking van het Groninger Stadskanaal naar de grens in de richting van Rütenbrock;

- de aanleg van een kanaal van Coevorden naar NieuwAmsterdam;
- de verbetering van de Oude IJssel in Gelderland;
- de verbinding van de Voorzaan met het Noordzeekanaal;
- de aanleg van een kanaal van Eindhoven langs Tilburg naar de Amer.

De verbeteringen aan de Groningse scheepvaartkanalen en aan de binnenlandse waterstaat van Friesland werden nader aangeduid in de memorie van toelichting bij het wetsontwerp.²⁸ Opgemerkt zij verder, dat een aantal van de bovengenoemde kanaalprojecten in de noordoostelijke provincies feitelijk reeds in uitvoering waren genomen. Groningen was zelf al, ingevolge een provinciaal kanalenplan daterend van 1856, druk doende de waterstaat en de scheepvaartkanalen in de provincie te verbeteren.²⁹ De geplande verbindingen over de grens met het Pruisische kanalenstelsel westelijk van de Eems vloeiden voort uit de overeenkomst die daaromtrent op 12 oktober 1876 te Berlijn was gesloten.³⁰ Dit laatste gold eveneens voor de in het eerste artikel genoemde werken in Drenthe en Overijssel.

Het derde artikel tenslotte voorzag in jaarlijkse uitgaven tot een beloop van minstens vijf miljoen gulden. Blijkens de memorie van toelichting zouden de werken in zes jaar voltooid kunnen zijn. De totale kosten zouden dus zo'n 30 miljoen gulden bedragen.

Parlementaire behandeling van de ontwerp-Kanalenwet

Uit de kringen van de Amsterdamse handel en nijverheid oogstte de regering dadelijk veel bijval voor de aangekondigde werken, en dan in het bijzonder met betrekking tot het Valleikanaal.³¹ Opgetogen reageerde de Kamer van Koophandel en Fabrieken:

“Met levendige belangstelling en hooge ingenomenheid namen wij kennis van dat ontwerp, dat ongetwijfeld tot de gewichtigste behoort, welke in den laatsten tijd werden voorgedragen, en welks aanneming voor de ontwikkeling van de welvaart van het geheele land, en niet het minst voor de beide groote handelssteden, de meest heilrijke gevolgen belooft”.³²

Ook uit andere delen van het land betuigde men zijn instemming met het wetsvoorstel: zo waren de Kamers van Koophandel te Haarlem en Nijmegen van hetzelfde gevoelen als de Amsterdamse Kamer.³³

Natuurlijk dacht lang niet iedereen er zo over. Vooral in de streken langs de bestaande Keulsche Vaart waren gemeenteraden en andere instanties ronduit tegen het regeringsvoorstel. In reactie op de ontwerp-Kanalenwet, alsmede op het negatieve rapport van de hoofdingenieurs van 9 februari 1878, beklagde de gemeenteraad van Utrecht zich in een breedvoerige petitie aan de Tweede Kamer over de verwachte teloorgang van de handel en nijverheid:

“... de handel en het fabriekswezen toch die in Utrecht allengs zeer in bloei toenemen, zouden zoowel door de verlegging van de thans bestaande Rhijnvaart, als door het niet aanbrengen der hoog noodige verbetering van de dusgenaamde Keulsche Vaart, beide welke omstandigheden van den aanleg van het GelderscheValeikanaal het gevolg zoude zijn, zoodanig benadeeld worden, dat het inderdaad twijfelachtig schijnt of beiden daardoor niet geheel te gronde zouden gerigt worden”.³⁴

De Kamer van Koophandel en de gemeenteraden van Gorinchem en Maarssen lieten soortgelijke geluiden horen. De raad van de eerstgenoemde stad meende:

“*Gorinchem*, zoo uitstekend voor den handel en de scheepvaart gelegen aan den zamenvloeiing van drie rivieren, is als het ware door de natuur aangewezen om de hoofdcommunicatie te blijven tusschen *Amsterdam* en *Keulen*”.³⁵

De dijkstoel van de Over-Betuwe te Elst echter, achtte een kanaal door de Betuwe tussen de Rijn en de Waal ongewenst, daar kwelwater vanuit de rivieren dan niet langer vrijelijk zou kunnen afstromen. Niet alleen overheidslichamen, ook particulieren lieten zich niet onbetuigd in de kritiek op het huns inziens “heilloze” plan van de regering. Een veelheid aan personen van klompenmaker

28 *Ibidem*, bijlage 132.3, 56.

29 G.A. Coert, *Stromen en schutten, vaarten en voordoen. Geschiedenis van de natte waterstaat in Drenthe 1291-1988* (Meppel/Amsterdam 1991) *passim*; M. Schroor, *Wotter. Waterstaat en waterschappen in de provincie Groningen, 1850-1995* (Groningen 1995) 70-82, 106-121.

30 C. Parry (ed.), *Consolidated Treaty Series* (Dobbs Ferry, New York 1969-1981) deel 151, 101-108; het verdrag “nopens verbindingen tusschen Nederlandsche en Pruisische kanalen” ook in het *Staatsblad* 1877 no.145.

31 Adres van Kaupé & Wilde en 827 anderen aan Tweede Kamer april 1878. coll. Röell, inv.nr. 3; ook in *Verzameling van stukken*, 51-52.

32 Adres Amsterdamse KvK aan Tweede Kamer 24 apr. 1878. coll. Röell, inv.nr. 3; *Verzameling van stukken*, 50.

33 Adres KvK te Nijmegen aan Tweede Kamer 26 apr. 1878. coll. Röell, inv.nr. 3; adres KvK Haarlem aan Tweede Kamer 7 mei 1878, *Verzameling van stukken*, 47-50.

34 Adres gemeenteraad Utrecht aan Tweede Kamer 18 apr. 1878, 1. coll. Röell, inv.nr. 3.

35 Adres gemeenteraad Gorinchem aan Tweede Kamer 31 mei 1878. coll. Röell, inv.nr. 3.

Afb. 3. Het Ruitenbroekkanaal (Haren-Rütenbrocker Kanal) met de zogeheten Duitse Sluis in de richting van de grens met Duitsland, in 1880-1881 gegraven vanuit het Ter Apelkanaal. Foto van de auteur.



en behanger tot geneesheer en renteniers betuigde steun aan de protesten van de gemeenteraden van het langs de Vecht gelegen Maarssen en Maarsseveen.³⁶ Lopende de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel bereikten nog veel meer petities de Tweede Kamer: circa 160 ontving zij er her en der uit het land.³⁷ Inmiddels was de Kamer begonnen met de schriftelijke behandeling van het door de regering voorgestelde. Naast het verzoek om ophelderingen omtrent technische details, betoonden vele Kamerleden zich in het voorlopig verslag van 4 juli 1878 kritisch ten aanzien van de ontwerp-wet. Men was het wel eens met de hoofdstrekking van het wetsontwerp, namelijk dat de aanleg van kanalen aan de bloei van het land zou bijdragen, maar het ongelijksoortige karakter van het wetsvoorstel vond bij velen strenge afkeuring. Diverse voorstellen verdienden een afzonderlijk wetsontwerp. Sommige Kamerleden bespeurden bij de regering een *do ut des*-opstelling (ik geef, opdat u geeft) om aldus een meerderheid voor het wetsvoorstel te verwerven. Over de noodzakelijkheid van een betere verbinding van Amsterdam met de Rijn was men het wel eens, niet evenwel wat de voorkeur verdiende: verbetering van de bestaande Keulsche Vaart, het plan-Waldorp, dan wel een kanaal door de Geldersche Vallei.³⁸ De meerderheid van de commissie van rapporteurs had omtrent het laatstgenoemde project de “indruk verkregen, dat, zal dit plan bij de Kamer ingang vinden, nadere toelichting en verdediging allezins vereischt wordt”.³⁹ Veel Kamerleden waren ook sceptisch ten aanzien van de door de regering voorgestelde financiële raming. Door sommigen werd daarentegen nog een uitbreiding van het aantal aan te leggen waterwegen voorgesteld. Vooral de provincie Limburg was er huns inziens bekaaid vanaf gekomen: de Zuid-Willemsvaart zou in Midden-Limburg op enigerlei wijze met de Maas moeten worden verbonden.⁴⁰ De kritische houding van de Kamer was een veeg teken. Plaatselijke belangen zouden geheel de boventoon gaan voeren.

De beide Utrechtse afgevaardigden Röell en Bastert gaven hun mening in afzonderlijke nota's bij het voorlopig verslag.⁴¹ Zij zagen vanzelfsprekend geen heil in een kanaal door de Geldersche Vallei en waren voorstander van de verbetering van de bestaande Keulsche Vaart. In zijn breedvoerige nota attendeerde Röell erop dat dit altijd het voornemen van voorgaande kabinetten was geweest. Amsterdam wenste hij weliswaar een goede verbinding met de Rijn niet te onthouden, maar andermans belangen dienden ook gehoor te vinden:

“Komt het kanaal door de Geldersche Vallei inderdaad tot stand, dan zal dit is zeker aan den eenen kant zijn voldaan aan de wenschen, die *op dit oogenblik* in de hoofdstad bovendrijvend zijn, doch zullen anderzijds de belangen van zeer aanzienlijke deelen des vaderlands de bloeiende Vechtstreek, het opstrevende Utrecht, tal van door fabrieken en trafieken welvarende plaatsen aan Vaartschen Rijn of Zederikkanaal, het nijvere Gorinchem allergevoeligst worden getroffen”.⁴²

³⁶ Zie voor al deze adressen mrt-mei 1878. coll. Röell, inv.nr. 3.

³⁷ *Handelingen Staten-Generaal 1877-1878*, register 105-107, *ibidem* 1878-1879, register 72.

³⁸ *Handelingen Tweede Kamer 1877-1878*, bijlage 132.5 (voorlopig verslag) 78, 12.

³⁹ *Ibidem*, 17.

⁴⁰ *Ibidem*, 7, 22-23.

⁴¹ *Ibidem*, 2533; over Jacob Nicolaas Bastert, woonachtig te Maarsseveen, in 1887-1888 kortstondig minister van WHN in het derde kabinet-Heemskerk, *NNBW*, VI, 77-78.

⁴² *Handelingen Tweede Kamer 1878-1879*, bijlage 132.5, 31.

Vanzelfsprekend deelde niet iedereen Röells opvatting. Rahusen, secretaris van het Amsterdamse Rijnvaart-Comité, verwoordde dit in een brief aan hem.⁴³ Ook uit de kring van de familie van de kant van zijn vrouw was men niet even gelukkig met Röells nota. J.B. de Beaufort, toen burgemeester van het in de Geldersche Vallei gelegen Woudenberg, schreef uit het Belgische kuuroord Spa, in een verder vriendelijke brief, onder meer het volgende:

“Ik vind het zoo jammer, dat nu het vóór en tegen dezer verschillende plannen categorisch en onpartijdig voor het publiek wordt uiteengezet door een onafhankelijk man, die zelf zegt, en van wien ieder weet, dat hij met de velerlei locale belangen van nabij bekend is, de hoogst onvoldoende toestand, waarin de G[eldersche] V[allei] van oudsher ten opzichte van den waterafvoer verkeert, en het volslagen gemis aan eenen goeden waterweg voor die landstreek, bijna geheel onbesproken wordt gelaten”.⁴⁴

De memorie van beantwoording van de regering werd pas in het nieuwe zittingsjaar naar de Kamer gezonden. Breedvoerig poogden de ministers Tak van Poortvliet en Gleichman van Financiën de bezwaren en opmerkingen van de zijde van de Tweede Kamer te ontzenuwen.⁴⁵ Nadat de regering met voldoening ervan kennisgenomen had dat de hoofdstrekking van het wetsontwerp bijval vond en zelfs werd toegejuicht, beantwoordde zij een reeks technische opmerkingen met betrekking tot het geprojecteerde Valleikanaal.⁴⁶ Het plan-Waldorp werd verder door de regering afgewezen en zij wilde evenmin de bestaande Keulsche Vaart als groot scheepvaartkanaal geschikt maken, want “de wetsvoordragt wil aan Amsterdam den sedert jaren gewenschten waterweg naar Keulen schenken, die het best aan de eischen der scheepvaart voldoet en daardoor de meeste kansen schenkt, om Nederland het grootst mogelijke aandeel in den Rijnhandel te verzekeren”.⁴⁷ Met betrekking tot de opmerkingen van Kamerleden over het ongelijksoortige karakter van de uit te voeren werken en de daarmee samenhangende financiële consequenties, merkten de ministers onder meer nog het volgende op: “De bemoeijing van het Rijksbestuur met de ontworpen kanalen zal eene middellijke of onmiddellijke zijn; zij zal zich tot toezigt bepalen of uitvoering en beheer omvatten”.⁴⁸

De voorstellen van verscheidene Kamerleden om her en der nog meer kanalen aan te leggen en verbeteringen aan bestaande scheepvaartverbindingen uit te voeren werden door de regering niet overgenomen.⁴⁹ Alleen de klacht van Limburg vond gehoor. Aan het eerste artikel van het wetsontwerp zou worden toegevoegd dat de doodlopende Noordervaart tussen Nederweert en Beringe tot Venlo zou worden voltooid. De vaart maakte oorspronkelijk deel uit van het in de Napoleontische tijd in uitvoering genomen “Grand Canal du Nord”, een verbinding van de Schelde bij Antwerpen via de Maas bij Venlo naar de Rijn. De aanleg ervan was echter door de Keizer aan het eind van 1810 plotseling stopgezet. Gedeelten van het tracé, zoals het voedingskanaal vanaf Maastricht, zijn naderhand opgenomen in de onder koning Willem I gerealiseerde Zuid-Willemsvaart.⁵⁰ Vanuit het Midden-Limburgse was er vervolgens herhaaldelijk op aangedrongen om de doodlopende Noordervaart tot Venlo te verlengen. Na de indiening van de ontwerp-Kanalenwet bereikten enige tientallen adressen van particulieren, gemeenten, het Hertogdom Limburg en de Kamers van Koophandel te Roermond en Venlo de Tweede Kamer.⁵¹ De regering verkoos uiteindelijk de verlenging van de Noordervaart boven een verbinding van de Zuid-Willemsvaart met de Maas bij Roermond, onder meer vanwege het feit dat de staat de gronden voor het tracé al grotendeels in eigendom had.⁵²

Het plenaire debat in de Kamer

Het debat in de Tweede Kamer over de ontwerp-Kanalenwet werd gehouden in de maand mei 1879. Gedurende twaalf dagen van 5 tot 20 mei werd erover beraadslaagd.⁵³ Aanvankelijk poogde een aantal Kamerleden nog om het debat uit te stellen in verband met de huns inziens slechte positie van 's lands financiën. Tak van

43 I.J. Rahusen aan Röell 11 mei 1878. coll. Röell, inv.nr. 2.

44 J.B. de Beaufort aan Röell 10 jul. 1878. coll. Röell, inv.nr. 2; Röells vrouw was een telg der familie De Beaufort.

45 Over mr. Johan George Gleichman, *NNBW*, IV, 659-660.

46 *Handelingen Tweede Kamer 1878-1879*, bijlagen 30.1, 30.330.12, 160.

47 *Ibidem*, bijlage 30.1, 5.

48 *Ibidem*, bijlage 30.1, 3.

49 *Ibidem*, bijlage 30.1, 20.

50 Filarski, *Kanalen Koning-Koopman*, 58-59, 117-120, 296-297, 307-308, 341-346; Paul Harsin, 'Les projets de jonction de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin du XVIe au XIXe siècle', *Annales de la Société Scientifique de Bruxelles* 51 série D (1931) 14-22.

51 Bijvoorbeeld: een verzoekschrift van het door de gemeente Venlo benoemde Kanaal-Comité aan de Tweede Kamer van 23 apr. 1878, dat ter verwerving van ondersteuning naar andere vooraanstaande Limburgers werd gezonden.

52 *Handelingen Tweede Kamer 1878-1879*, bijlagen 30.130.2, 19-20.

53 *Ibidem* (5-20 mei 1879), 943-1138.



Afb. 4. Mr. Joannes Pieter Roetert Tak van Poortvliet (1839-1904), minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, later minister van Binnenlandse Zaken. Houtgravure van J. Walter. Foto Iconografisch Bureau, 's-Gravenhage.

Poortvliet meende echter, dat het wetsvoorstel genoegzaam was voorbereid en verklaarde dat verder uitstel van de behandeling “in elk geval voor de Regering onaannemelijk” zou zijn.⁵⁴

In het korte bestek van dit artikel voert het te ver uitvoerig alle overwegingen van de Kamerleden die het woord voerden de revue te laten passeren. Het debat over het wetsontwerp speelde zich in twee rondes af. Eerst werd er breedvoerig gesproken over het wetsontwerp als geheel, waarna er vervolgens tijdens de artikelsgewijze behandeling langdurig gediscussieerd werd over het eerste artikel.

Tijdens de algemene beraadslaging voerden de tegenstanders onder meer aan dat de financiën voor dergelijke grote infrastructurele werken ontbraken, terwijl de voorstanders hierin geen bezwaar zagen. Sommigen bleven van mening dat het wetsvoorstel maar een samenraapsel van kanaalplannen was en dat het kabinet daaraan niets gewijzigd had. Plaatselijke belangen speelden verder sterk mee en dicteerden het standpunt van menig Kamerlid. “Erkennen wij het rondborstig, dat bij quaestien als deze de districtsbelangen zeer zwaar wegen. Daarin ligt ook niets afkeurenswaardig”, merkte het Nijmeegse Kamerlid Heijdenrijck daar onomfloerst over op.⁵⁵

De Amsterdamse afgevaardigden betoonden zich uiteraard groot voorstander van de regeringsplannen. Eén van hen, Van Tienhoven, meende te mogen constateren dat

de controverse tussen de voor- en tegenstanders niet zozeer de wenselijkheid van de voorgestelde kanalen betrof als wel de opportuniteit van het wetsontwerp.⁵⁶

Een opmerkelijk geluid liet de tijd wat eigengereide Groningseliberale afgevaardigde Van Houten horen. Hij was van mening dat twee vaarwegen naar de Rijn voor Amsterdam onnodig waren: de voorgestelde verbetering van de verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam zou evenzeer voldoen. In zijn memoires kwam hij daar later nog eens op terug. Van Houten ontvouwde een nog steeds actuele visie op de rivaliteit tussen Amsterdam en Rotterdam. Die vond hij onzinnig, want door de talrijke bestaande vervoermiddelen waren “onze midden-Hollandsche steden als één geheel te beschouwen” en “tegenover het buitenland moet ons midden-Hollandsche stedencomplex als één handels- en nijverheidscentrum zijn kracht en aantrekking uitoefenen”.⁵⁷ Het wetsvoorstel zou aan Amsterdam niet meer de opbloei brengen die haar voor ogen stond en Van Houten was er daarom tegen. Eveneens kante hij zich tegen het aanleggen van kanalen in het noordoosten van het land in de venen, zolang deze niet aan snee waren. Dat zou maar geldverspilling betekenen.⁵⁸

De beide ministers trachtten uiteraard de bezwaren van de tegenstanders zoveel mogelijk te pareren. Gleichman ontkende dat de door hem voorgestelde wet op de effectenbelasting iets van doen had met de financiering van de kanaalplannen. Hij gaf verder aan:

“Wanneer men in langen tijd niets *wil*, dan komt men wel eens in het geval op één veel te *moeten*. Dit was zoo ten opzichte der spoorwegen; het is zaak te voorkomen dat het ook ten aanzien der waterwegen niet zoo zij”.⁵⁹

Later in het debat verklaarde hij nog:

“... zijn deze werken niet noodig, niet dringend noodig, men stemme ze af. Zijn ze daarentegen noodig, men stappe dan over de financiële bezwaren, die niet van ernstigen aard zijn, heen”.⁶⁰

54 *Ibidem* (28 apr. en 1 mei 1879), 929-940.

55 *Ibidem* (6 mei 1879), 964.

56 *Ibidem* (7 mei 1879), 984.

57 S. van Houten, *Vijfentwintig jaar in de Kamer (1869-1894)* (Haarlem 1903-1915) II/2, 65.

58 *Handelingen Tweede Kamer 1878-1879* (7 mei 1879), 977-980.

59 *Ibidem* (6 mei 1879), 970.

60 *Ibidem* (8 mei 1879), 1000.

Tak van Poortvliet meende optimistisch te mogen constateren dat een tweetal hoofdbezwaren gaandeweg het debat waren opgeheven. Hij doelde hiermee op de kritiek dat er sprake zou zijn van de samenvoeging van geheel ongelijksoortige werken en dat de regering zich aldus zou bezondigen aan een soort kansberekening, teneinde het wetsvoorstel door de Kamer aanvaard te krijgen.⁶¹ De minister verdedigde dan ook krachtig de kabinetsplannen:

“Wij achten het noodig, goede en goedkope waterwegen te bezitten en willen die zoonodig, bouwen of verbeteren, omdat wij daarin zien een grooten hefboom ter vermeerdering van de productieve kracht des lands, omdat daardoor alle streken van het land in verband worden gebragt met onze havens en onze markten (...). De Regering heeft in deze aan haren pligt voldaan. Zij vertrouwt, dat de Staten-Generaal haar den steun niet zullen onthouden, waarop zij in het belang des lands heeft gerekend”.⁶²

Tijdens de artikelsgewijze bespreking stond de Kamer het langst stil bij het in art.1 lid a voorgestelde kanaal door de Geldersche Vallei. Het krachtigst pleitten de Amsterdamse afgevaardigden, onder wie Froger, Holtzman en Van Tienhoven, voor de realisering van dit kanaal.⁶³ Het enige reële alternatief was de verbetering van de bestaande Keulsche Vaart. Feitelijk werd het gehele debat door deze controversie beheerst. Zeer omstandig zette Röell zich ervoor in te voorkomen dat het Valleikanaal zou worden gerealiseerd. Zijn pleidooi voor verbetering van de Keulsche Vaart diende de minister niet als een aanval op diens persoon op te vatten. Aan de hand van het plan-Waldorp trachtte Röell aan te tonen dat een Rijnovergang bij de Grebbe niet mogelijk was, dat het Betuwepand een bezwaar zou blijven en dat de bloeiende Vechtstreek zou teloorgaan.⁶⁴ Aangaande dit laatste betoogde Röell:

“Ik wees reeds op die bloeiende streek, op dat centrum, die vierde stad des Rijks, met hare 70.000 zielen en haar tal van kapitalen, die onder een verlicht en krachtig bestuur in de toekomst welligt het Luik van Nederland zou kunnen worden. Zal bij een zoo belangrijk vraagstuk als dit in geen opzigt met de belangen van die streek en stad moeten worden te rade gegaan? Die politiek is de mijne niet”.⁶⁵

Röell trad de minister tegemoet door alsnog aan te dringen op de instelling van een staatscommissie ter beoordeling van alle plannen.

Tijdens de behandeling van de ontwerp-Kanalenwet bleef de belangstelling in den lande groot. Brieven en adressen van zowel Utrechtse als Amsterdamse zijde begeleidden het debat. Vanuit de Vechtstreek deed men een beroep op Röell om te bewerkstelligen dat er de nodige verbeteringen aan de Keulsche Vaart tot stand zouden worden gebracht, waaronder bochtafsnijdingen en vermindering of afschaffing van de tolheffing.⁶⁶ Van Amsterdamse zijde zag men slechts heil in het graven van het Valleikanaal naar de Waal.⁶⁷

Het debat over lid a van het eerste artikel sleepte zich zes dagen voort. Waarschijnlijk uit vrees voor verwerping van het eerste artikel en omdat er niet over de verschillende onderdelen van het eerste artikel afzonderlijk kon worden gestemd, diende de Zwolse afgevaardigde jhr. Sandberg daarom maar een amendement in. Dit beoogde lid a het aan te leggen kanaal door de Geldersche Vallei uit het wetsontwerp te lichten.⁶⁸ De Kamerleden voor Amsterdam waren hier uiteraard fel tegen. Volgens Van Tienhoven was men daardoor weer teruggekeerd bij de vraag van de al dan niet noodzakelijkheid van een kanaal voor Amsterdam naar de Rijn. Het amendement zou volgens zijn medeafgevaardigde Godefroi betekenen dat de vaart voor Amsterdam naar de Rijn in het vervolg via Rotterdam zou verlopen. Röell kon natuurlijk meegaan in het amendement. De laatste sprak nog wel de hoop uit dat, als het Valleikanaal toch tot stand mocht komen, niet hij, maar minister Tak van Poortvliet het gelijk aan zijn zijde mocht hebben. De minister van Waterstaat ontried vanzelfsprekend ten eerste Sandbergs amendement.⁶⁹

Werd er zeer langdurig beraadslaagd over het aan te leggen kanaal door de Geldersche Vallei, relatief kort daarentegen werd er gedebatteerd over de overige onderdelen van het eerste artikel. Beroering wekte een amendement van de Zwolse afgevaardigde Van Naamen van Eemnes om de doortrekking van de Noordervaart uit het wetsontwerp te lichten, daar dit vaarwater zijns inziens slechts ten voordele

61 *Ibidem*.

62 *Ibidem* (7 mei 1879), 975.

63 *Ibidem* (9, 12, 13, 15, 16 mei 1879), 1022-1024, 1034-1036, 1042-1053, 1083-1084, 1092, 1094-1098, 1100.

64 *Ibidem* (9 mei 1879), 1009-1019.

65 *Ibidem*, 1016.

66 A.C.J. van Leede aan Röell 21 feb. 1879; Wernink, directeur Stoomvaartmaatschappij “de Vecht”, aan Röell 13 mrt. 1879. coll. Röell, inv.nr. 2.

67 Adressen van de Amsterdamsche Rijn-Stoomboot-Maatschappij en de Amsterdamsche Rijn-Sleepvaart-Maatschappij, de Kiesvereniging Burgerpligt, de KvK aan Tweede Kamer 15 mrt., 18 en 26 apr. 1879. coll. Röell, inv.nr. 3.

68 *Handelingen Tweede Kamer 1878-1879* (15 mei 1879), 1083.

69 *Ibidem*, 1087, 1091, (16 mei 1879), 1094, 1097, 1104.

van Antwerpen zou werken.⁷⁰ De katholieke afgevaardigde voor Boxmeer, Haffmans, vertolkte daarop de verontruste gevoelens onder de Limburgers:

“Nu stelt de heer van Naamen een amendement voor waarbij de Kamer de Noordervaart, die zijzelve in het wetsontwerp heeft gebragt, er weer zoude uitligten. Dat *kan*, dat *mag* de Kamer niet doen; dat zou geene houding wezen; de Kamer, zou zoo doende, inconsequent worden; zij zou den Minister misleid hebben; zij zou de ingezetenen van Limburg bespotten”.⁷¹

Zijn medeafgevaardigde voor Boxmeer daarentegen, Brouwers, zag opmerkelijk genoeg weinig heil in de verlenging van de Noordervaart: dit zou niet het algemeen belang dienen. Bij amendement wenste hij daarom een kanaal van Venlo naar Helmond aan de Zuid-Willemsvaart. Ofschoon hij zich kantte tegen de doortrekking van de Noordervaart, zou hij desondanks tegen het amendement-Van Naamen van Eemnes stemmen.⁷²

Bij de stemmingen over het eerste artikel van de ontwerp-Kanalenwet werden alle amendementen, op één na, met een geringe meerderheid verworpen. Zo ook de amendementen van Schepel *cum suis* ten gunste van de aanleg van een kanaal tussen het Eemskanaal en het Winschoterdiep door het Oldambt en van Verheijen en de zijnen ten behoeve van de aanleg van een kanaal van de Zuid-Willemsvaart langs Tilburg naar de Amer of het Hollandsch Diep, waar deels al in voorzien werd in het tweede artikel van het wetsontwerp. Ten gevolge van de aanneming van het amendement-Van Naamen van Eemnes met één stem meerderheid (40-39) kwam toen op grond van het Reglement van Orde van de Tweede Kamer het amendement-Brouwers niet meer in stemming. De uitkomst van de stemmingen betekende dat de redactie van het eerste artikel van de ontwerp-Kanalenwet weer luidde, zoals de regering die oorspronkelijk had ingediend.

Toen er vervolgens over het eerste artikel als geheel werd gestemd namen de zaken voor Tak van Poortvliet een zeer vervelende wending: het werd met één stem meerderheid verworpen. Hoewel het kabinet-Kappeyne van de Coppello op een ruime meerderheid in de Tweede Kamer kon bogen, stemden toch dertien liberale geestverwanten tegen, onder wie Röell en Van Houten. De Limburgse afgevaardigden die aanvankelijk sympathie voor het wetsvoorstel koesterden, stemden ook tegen als gevolg van de aanneming van het voor Limburg ongunstige amendement-Van Naamen van Eemnes. Tot de tegenstemmers behoorden uiteraard de afgevaardigden uit de streken langs de oude Keulsche Vaart, terwijl de afgevaardigden uit Amsterdam en Haarlem vanzelfsprekend voor waren.⁷³ Tak van Poortvliet verklaarde daarop dat de regering de verdediging van het wetsontwerp niet wenste voort te zetten en verzocht om schorsing van de beraadslagingen. Drie dagen later, op 23 mei 1879, trok hij het wetsvoorstel in.⁷⁴

Tak van Poortvliet was zo teleurgesteld over de uitkomst van het debat over “zijn” Kanalenwet, dat hij de Koning om zijn ontslag verzocht. Misschien had hij er zich wel te veel mee vereenzelvigd. Jaren later merkte De Beaufort in de losse notities over ministers in zijn dagboeken over deze minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid op:

“De beste rede die hij in de Kamer heeft uitgesproken was bij de verdediging van zijne kanalenwet, daar was hij volmaakt op zijn terrein en toonde zich volkomen op de hoogte van de ingewikkelde en moeilijke vraagstukken die bij deze wet aan de orde waren”.⁷⁵

Tak van Poortvliet beargumenteerde zijn verzoek om ontslag door te wijzen op het gebrek aan steun van de zijde van het parlement voor het kabinet op het terrein van de financiële en economische politiek.⁷⁶ Zijn medeverdediger van het wetsontwerp, minister van Financiën Gleichman, zag hierin daarentegen geen noodzaak tot aftreden. De politieke situatie werd vervolgens nog onoverzichtelijker toen ook de formateur van het kabinet, Kappeyne van de Coppello, om ontslag verzocht. Een eventueel aanblijven verbond hij aan de mogelijkheid tot het doen van voorstellen tot wijziging van de Grondwet in onder meer de bepalingen betreffende het kiesrecht en de zittingstermijn van de leden der Tweede Kamer. Daar de Koning hierin niet bewilligde en er uiteindelijk geen oplossing voor de crisis gevonden werd, traden – mede ten gevolge van de verdeeldheid binnen de liberale geleerden

70 *Ibidem* (15 mei 1879) 1110.

71 *Ibidem* (19 mei 1879) 1115.

72 *Ibidem*, 1115-1117, 1119.

73 *Ibidem* (20 mei 1879) 1138; Van Welderen Rengers, *Schets parlementaire geschiedenis*, deel 1, 577.

74 *Handelingen Tweede Kamer 1878-1879*, (20 mei 1879), 1137-1138, (23 mei 1879), 1155.

75 *Dagboeken en aantekeningen van Willem Hendrik de Beaufort 1874-1918*, J.P. de Valk en M. van Faassen (ed.), Rijks Geschiedkundige Publicatiën kleine serie 73-74 (’s-Gravenhage 1993) II, 1014.

76 Van Kerkwijk, ‘Het aftreden van het ministerie Kappeyne’, *Vragen des Tijds*, VIII/1, 300.

– in de zomer van 1879 alle ministers af. Het met hooggestemde verwachtingen omgeven liberale kabinet-Kappeyne van de Coppello werd toen opgevolgd door het een stuk gematigder van signatuur zijnde kabinet van de niet-liberaal baron Van Lynden van Sandenburg.⁷⁷

Epiloog: toch uitvoering van werken

Wrang moet het voor oud-minister Tak van Poortvliet geweest zijn, dat zijn opvolger, jhr. Klerck, gaandeweg door middel van een reeks wetsvoorstellen goeddeels de plannen toch wist te realiseren.⁷⁸ De Nijmeegse afgevaardigde Heydenrijck onderkende dit tijdens de behandeling van het wetsontwerp inzake de verbetering van de Oude IJssel duidelijk: “Een gevoel van dankbaarheid ook jegens den oudMinister Tak van Poortvliet, wien het eene ware voldoening moet zijn zoo zachtjes aan zijne kanalenwet te zien tot stand komen”.⁷⁹ Gedurende de jaren 1880-1882 behandelde het parlement een achttal wetsontwerpen ten behoeve van de scheepvaart⁸⁰, welke hoofdzakelijk ook in art.2 van de ontwerp-Kanalenwet aan de orde waren gesteld.

In het algemeen volstond na de schriftelijke voorbereiding een kort plenair debat in de beide Kamers van het parlement, waarna de wetsvoorstellen zonder problemen werden aanvaard. De kritiek van de Kamerleden richtte zich vooral op het financiële aspect van de plannen. Doorgaans betrof het van rijkswege medesubsidiëren van de concessionarissen van al een eindweegs in uitvoering zijnde werken.

De werken aan de kanalen over de grens in de noordoostelijke provincies vloeiden voort uit de verdragsverplichtingen daaromtrent met Duitsland aangegaan, waaraan vanzelfsprekend niet kon worden getornd. De kanalen hoefden evenwel lang niet altijd op korte termijn te worden gerealiseerd. Blijkens de memorie van toelichting bij de wet van 2 augustus 1880, die onder meer voorzag in de verlenging van de Hoogeveensche Vaart tot over de grens met het Pruisische Süd-Nord-Kanal, hoefde deze verbinding pas na achttien jaar gereed te zijn. Nederland had verder het gedeelte van het Kanaal Almelo-Nordhorn op haar grondgebied weliswaar in 1889 gereed, maar het aansluitende korte Duitse kanaalpand naar het Ems-Vechte-Kanal zou pas in 1904 voor de scheepvaart worden opengesteld. Daar staat tegenover dat de wet die subsidie verleende aan de concessionarissen voor de aanleg van het kanaal van Coevorden naar Nieuw-Amsterdam – het Stieltjeskanaal, vernoemd naar het vroegere Kamerlid – veronderstelde dat die werken in vier jaar gereed zouden kunnen zijn.⁸¹

De zuidelijke provincies Brabant en Limburg kwamen er wat dit betreft bekaaid vanaf. De doortrekking van de Noordervaart onder andere kwam opnieuw aan de orde tijdens de behandeling van het wetsontwerp inzake de Voorzaan. Andere Kamerleden daarentegen stelden dat het initiatief van de provincie Limburg en de betrokken gemeenten in dezen maar moest worden afgewacht. In het Limburgse zelf wist men kennelijk ook niet wat men nu precies wilde. Pas eind jaren '20 van de twintigste eeuw verkreeg Limburg een kortere verbinding tussen de Zuid-Willemsvaart en de Maas bij Roermond door het Kanaal Wessem-Nederweert. De werkzaamheden aan het aangekondigde kanaal voor Noord-Brabant vanaf Eindhoven langs Tilburg naar de Amer, zouden eveneens pas een aanvang nemen in het eerste kwart van de twintigste eeuw. Het toen gerealiseerde Wilhelminakanaal bood vanaf dat moment een scheepvaartverbinding tussen de Zuid-Willemsvaart langs Eindhoven en Tilburg naar de Donge en de Amer bij Geertruidenberg.⁸²

Minister Klerck slaagde er tijdens zijn ambtstermijn ook in een oplossing te bereiken voor het heetste hangijzer van de ontwerp-Kanalenwet van zijn voorganger. Amsterdam zou haar verbeterde scheepvaartverbinding met de Rijn krijgen. Begin 1881 kwam hij met een wetsvoorstel, waarvan het enige artikel bepaalde:

“Voor rekening van den Staat wordt een kanaal aangelegd, breed in den bodem ten minste 20 meter en diep ten minste 3.10 meter onder den waterspiegel, van het Noordzeekanaal bij de Stadsrietlanden te Amsterdam, met eene ombuiging ten westen langs Utrecht, langs Vreeswijk en Vianen tot in de Merwede bij Gorinchem”.⁸³



Afb. 5. Jhr. Guillaume Jean Gérard Klerck (1825-1884), minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, eerder minister van Oorlog. Uit: *De Ingenieur*, XXXVII (1922) p. 719. Foto Koninklijke Bibliotheek, 's-Gravenhage.

77 Taal, *Liberale en radicalen*, 53-61; Van Welderen Rengers, *Schets parlementaire geschiedenis*, I, 577-581, 588; Oud, *Staatkundige vorming*, I, 112, 123.

78 Over jhr. Guillaume Jean Gérard Klerck, die eerder kortstondig minister van Oorlog was in het tweede kabinet-Heemskerk, *NNBW*, II, 682-685.

79 *Handelingen Tweede Kamer 1881-1882* (7 mrt. 1882) 951; het wetsvoorstel voorzag in hetzelfde bedrag aan subsidie als oorspronkelijk in de ontwerp-Kanalenwet was toegezegd, O.F.A.M. van Nispen tot Sevenaer, *Het waterschap van den Oude-IJssel* (Leiden 1892), 15, 18-19, 23-24.

80 ‘Wet tot bevordering der uitvoering van werken voor de verbetering van den binnenlandschen waterstaat en van de scheepvaartkanalen in de provincie Friesland’, ‘Wet tot bevordering van den aanleg van eenige kanaalverbindingen in de provincies Groningen, Overijssel en Drenthe’, ‘Wet tot bevordering van een kanaal van Coevorden naar Nieuw-Amsterdam’ alle van 2 aug. 1880, *Staatsblad 1880* no.136, 137, 138; ‘Wet tot onttegening van percelen in de gemeenten Meppel, Staphorst, Wanneperveen en Zwartsluis ten behoeve van de verbetering van het Meppelerdiep’ van 31 dec. 1880, *ibidem* no. 257; ‘Wet waarbij eene bijdrage uit 's Rijks schatkist wordt verleend voor de verbetering van den Ouden IJssel’, ‘Wet waarbij eene bijdrage uit 's Rijks schatkist wordt verleend voor de verbinding van de Voorzaan met het Noordzeekanaal’, ‘Wet tot nadere tegemoetkoming in de kosten van verbetering der scheepvaartkanalen in de provincie Groningen’ alle van 11 juli 1882, *Staatsblad 1882* no.80, 81, 82.

81 *Handelingen Tweede Kamer 1881-1882*, bijlage 138.3, 2; Schroor, *Wotter*, 144, 146; Coert, *Stromen en schutten*, 209, 236-238, 255-259, 314, 326; A. Smolders, *De geschiedenis van de Overijsselse kanalen. Geschiedenis van de N.V. Overijsselsche Kanalisatie Maatschappij en haar rechtsopvolger de N.V. Maatschappij Overijsselsche Kanalen (1850-1989)*. Rijkswaterstaatserie nr. L (Den Haag 1989) 35-37; A.A. Beekman, *De wateren van Nederland aardrijkskundig en geschiedkundig beschreven* ('s-Gravenhage 1948) 94-95; ‘Koninklijk Besluit houdende concessie voor den aanleg van

kanalen van Almelo en Coevorden naar de Pruisische grenzen' van 13 dec. 1878 nr. 37, J.F. Boogaard, *Wetten, decreten, besluiten en tractaten op den waterstaat en de spoorwegen in Nederland, met aantekeningen* (s-Gravenhage 1879) XVe vervolg, 139-151.

82 *Handelingen Tweede Kamer 1881-1882*, bijlage 123.5, 3; (14 mrt. 1882) 1025; A.A. de Jongh, "De Zuid-Willemsvaart en het Kanaal Wessem-Nederweert", in: J. van der Kley (red.), *Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaarwegen* (Assen/Amsterdam/Rotterdam/Brussel 1967), 95; Giël van Hoof, "Waterwegen", in: B. Bouwens e.a. (red.), *Lijnen door het Brabantse Land. 200 jaar verkeersinfrastructuur in Noord-Brabant 1796-1996* (Zwolle 1997) 96-97.

83 *Handelingen Tweede Kamer 1880-1881*, bijlage 95.2.

84 *Ibidem*, bijlage 95.3; Greup, *Rijnverbinding*, 83-84.

85 Zie bijvoorbeeld het eloquente adres van 14 jun. 1880 aan de minister van de hand van één der secretarissen van het Amsterdamse Rijnvaart-Comité, Quack, in diens *Herinneringen uit de levensjaren van Mr. H.P.G. Quack 1834-1914*, met een voorwoord van J. Rogier (herdruk Nijmegen 1977), 337-340; Greup, *Rijnverbinding*, 81-83.

86 P.N. Muller, 'Klein', *De Gids* 43 (1879), 529-544; "gooi dan liever het pas bij IJmuiden geopend gat weer dicht", aldaar 539; idem, 'Naar de Merwede?', *De Gids* 45 (1881), 317-335.

87 C. Lely, *Een tijdelijke Rijnvaart of de Keulsche Vaart?* (Amsterdam 1881), 78, 12, 19, 27-28, 34-35; ook in coll. Röell, inv.nr. 4; het betreft Lely's eerste publicatie; onder het ministerschap van Tak van Poortvliet was hij diens medewerker, K. Jansma, *Lely. De bedwinger der Zuiderzee* (Amsterdam 1948), 17-19, 333.

88 Greup, *Rijnverbinding*, 78-80, 86-88.

89 Adres aan Tweede Kamer 14 jun. 1881, p. 9. coll. Röell, inv.nr. 3.

90 *Handelingen Tweede Kamer 1880-1881*, bijlage 95.12, (27 jun. 1881) 1749, 1753; ingediend door de Zutphense afgevaardigden Sickesz en Lenting.

91 *Handelingen Eerste Kamer* (27, 28 jul. 1881) 432-438, 459-462.

92 *Ibidem* (26, 27 jul. 1881) 420, 437.

93 Van rijkswege werd in 1884 na veel geharrewar alleen de verbinding van de Gouwe met de Hollandsche IJssel (Mallegatsluis te Gouda) hersteld; A.J.M. van Velzen, 'De ontwikkeling van de provinciale vaarwegen in Zuid-Holland (1876-1945)', in: *Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland. Enige opstellen over de geschiedenis* (s-Gravenhage 1975) 51-54, 56.

94 'Verschillende opmerkingen' I, 1, 3. coll. Röell, inv.nr. 2; "Men late zich dus niet in slaap wiegen: het is 'reculer pour mieux sauter'. Eerst: dit ontwerp, van de baan schuiven, dan: later toch weder eischen een Kanaal in Oostelijke Rigting".

95 *Staatsblad 1881* no.143.

De minister was van mening dat een beslissing ten aanzien van een betere vaarverbinding van Amsterdam met de Rijn geen langer uitstel gedoogde. Zijns inziens was deze kwestie reeds lange tijd voorwerp van nauwgezet onderzoek geweest en nader onderzoek zou dan ook geen nieuwe gezichtspunten opleveren. De keuze van Klerck betekende de verbetering van de oude vaarroute, dus via de bestaande Keulsche Vaart en het Zederikkanaal, met dien verstande dat het voorgestelde tracé belangrijke afsnijdingen beoogde langs de Vecht en om Utrecht. Het nieuwe kanaal was goeddeels gebaseerd op de bevindingen uiteengezet in het rapport van de commissie van hoofdingenieurs omtrent de verbetering van de Keulsche Vaart van 9 februari 1878. In de memorie van toelichting gaf minister Klerck aan dat het voorgestelde kanaal op redelijk korte termijn gereed zou kunnen zijn en dat andere belangen niet werkelijk zouden worden geschaad.⁸⁴

Te Amsterdam dacht men er uiteraard anders over. Dadelijk na het afstemmen van het eerste artikel van de ontwerp-Kanalenwet had onder andere het hoofdstedelijke Rijnvaart-Comité nog eens benadrukt dat de handel en scheepvaart van Amsterdam met Duitsland het beste gediend zouden zijn met een kanaal door de Geldersche Vallei.⁸⁵ Ter ondersteuning van deze zienswijze werd toen vanwege het stadsbestuur de reeds aangehaalde *Verzameling van stukken* betrekkelijk deze materie uitgegeven. Velen, onder wie de vooraanstaande Amsterdamse zakenman Muller, uitten zich verbolgen over de gang van zaken.⁸⁶

Ook de jonge civielingenieur Lely mengde zich in de discussie. Hij ontvouwde in 1881 in een brochure een opmerkelijk plan, waarin hij de Amsterdamse Rijnvaart tijdelijk over Gouda wilde leiden, omdat een verbeterde Keulsche Vaart geen soelaas zou bieden. Ondertussen kon er dan rustig nagedacht worden over het beste tracé voor een kanaal voor Amsterdam oostwaarts naar de Rijn.⁸⁷

De reeks adressen van hoofdstedelijke maatschappelijke kringen en de vele plannen⁸⁸ van deze en gene met een huns inziens betere Amsterdamse Rijnverbinding ten spijt, behandelde het parlement gewoon Klercks voorstel. Waren voorheen bij de behandeling van de ontwerp-Kanalenwet de afgevaardigden uit de streken langs de Keulsche Vaart en het Zederikkanaal in het defensief, thans waren de voorstanders van een Valleikanaal dit. Vooral de Amsterdamse afgevaardigden poogden hun collegae in de Tweede Kamer ervan te overtuigen dat aanneming van het wetsontwerp schade zou berokkenen, niet alleen aan de Amsterdamse handel en nijverheid, maar aan die van geheel Nederland. Het Amsterdamse Rijnvaart-Comité vond zelfs dat men zich als natie niet tevreden zou moeten stellen te "dalen tot den rang van een goed geadmistriseerd gewest, tot een Hannover van vóór 1866".⁸⁹

De debatten in de Tweede Kamer sleepten zich niet zo lang voort als tijdens de behandeling van de ontwerp-Kanalenwet, maar vergden toch nog zes dagen. Een motie strekkende tot schorsing van de beraadslaging, teneinde een staatscommissie de beste scheepvaartverbinding van Amsterdam met de Rijn te laten onderzoeken, werd verworpen.⁹⁰ Deze motie genoot natuurlijk de steun van de Amsterdamse afgevaardigden, onder wie jhr. Rutgers van Rozenburg en Tak van Poortvliet.

In de Eerste Kamer debatteerde men tamelijk lang over het wetsvoorstel. Van Tienhoven, afgevaardigde voor Noord-Holland, die tijdens de behandeling van de ontwerp-Kanalenwet als Tweede-Kamerlid sterk voor het Geldersche Valleikanaal geporteerd was, kante zich nu heftig tegen de voorgenomen verbetering van de bestaande Keulsche Vaart.⁹¹ Samen met zijn mede-afgevaardigde jhr. Den Tex verkondigde hij onder meer, dat men maar beter de vaarweg tussen Amsterdam en Rotterdam kon verbeteren,⁹² dus zoiets als ir. Lely voorgesteld had. Dit onderdeel van de ontwerp-Kanalenwet was als één van de weinige op de achtergrond geraakt.⁹³ Röell, in een persoonlijke notitie, zag bovenstaande pleidooien als "niets dan een *valstrik*".⁹⁴

Zowel in de Tweede Kamer als de Eerste Kamer wist minister Klerck zijn wetsvoorstel met een kleine meerderheid, respectievelijk met 40 tegen 33 en 21 tegen 17 stemmen, aanvaard te krijgen. Aldus kon met de uitvoering van de "Wet betrekkelijk den aanleg van een kanaal ter verbinding van Amsterdam met de Merwede" van 29 juli 1881 een aanvang worden gemaakt.⁹⁵ De werkzaamheden



Afb. 6. De Zwaanskuikenbrug over het Merwedekanaal, halverwege Vianen en Meerkerk. Foto van de auteur.

aan het Merwedekanaal, zoals vanaf dat moment de vaarroute langs de oude Keulsche Vaart, de Vaartsche Rijn en het Zederikkanaal genoemd werd, vloten echter minder snel dan de vier jaar die minister Klerck voor ogen stond. Pas in 1893 konden alle werkzaamheden worden voltooid.⁹⁶ Gedeeltelijk lag dit aan de indiening in 1883 van een initiatiefwetsvoorstel door één der felste bestrijders van dit kanaal, Rutgers van Rozenburg. Hij wilde het zogenaamde Vechtpand van het nieuwe Merwedekanaal, dat ondanks de bochtafsnijdingen kronkelig bleef, helemaal laten vervallen. De minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid in het derde kabinet-Heemskerk, Van den Bergh⁹⁷, ontried het initiatiefvoorstel niet, zodat het uiteindelijk met een ruime meerderheid tot wet werd verheven.⁹⁸

Het gedeelte van het Merwedekanaal tot Utrecht tenslotte, ging op in het in 1952 geopende Amsterdam-Rijnkanaal, dat een stuk oostelijker bij Tiel de Waal bereikte. Vrij spoedig na de opening van het Merwedekanaal namelijk, bleek de nieuwe vaarweg over onvoldoende capaciteit te beschikken.⁹⁹

Samenvatting

Met de indiening van een ontwerp-Kanalenwet in 1878 beoogde de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, Tak van Poortvliet, de infrastructuur van de waterwegen in nagenoeg alle provincies te verbeteren. Het belangrijkste voorgestelde project was een kanaal door de Geldersche Vallei naar de Waal ter vervanging van de gebrekkige Keulsche Vaart langs Utrecht. Het kanaal was tevens bedoeld als complement van het op 1 november 1876 geopende Noordzeekanaal. Te Amsterdam verwachtte men hiervan een wederopleving van de handel met de gebieden langs de Duitse Rijn.

De behandeling van het wetsontwerp in 1879 leidde tot beroering in den lande en tot een controverse in de Tweede Kamer tussen enerzijds de afgevaardigden uit Amsterdam en anderzijds die uit Utrecht, waar men graag de bestaande Keulsche Vaart verbeterd zag. De verwerping van het eerste artikel – onder meer de aanleg van een kanaal door de Geldersche Vallei omvattend – met één stem meerderheid leidde tot het aftreden van de minister en vervolgens tot de val van het hele kabinet.

Tak van Poortvliets opvolger, Klerck, slaagde erin het merendeel van de oorspronkelijk voorgestelde werken toch door het parlement te loodsen. Amsterdam moest evenwel genoeg nemen met een verbetering van de bestaande, oude Keulsche Vaart: na de realisering van de werken het Merwedekanaal geheten.

⁹⁶ Greup, *Rijnverbinding*, 92-98.

⁹⁷ Over Johannes Gregorius van den Bergh, *NNBW IV*, 117-118.

⁹⁸ *Handelingen Tweede Kamer 1883-1884* (1 apr. 1884) 1216; 'Wet tot aanvulling van de wet van 29 Juli 1881 (Staatsblad no.143) betreffende den aanleg van een kanaal ter verbinding van Amsterdam met de Merwede' van 15 mei 1884, *Staatsblad 1884* no.106.

⁹⁹ Zie hiervoor Greup, *Rijnverbinding*, hoofdst. vviij.