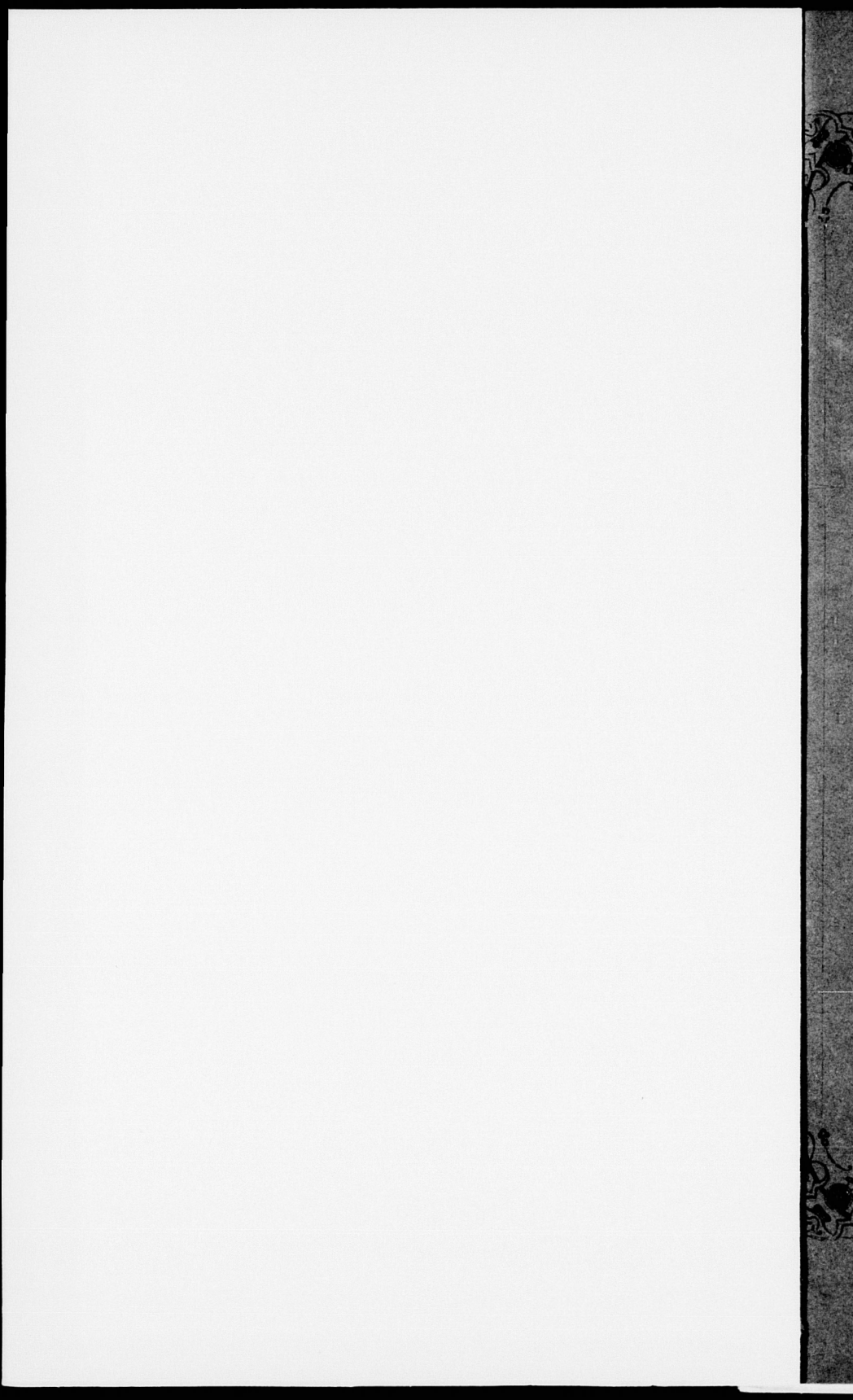


BR. 1877. IV. 6.



DER

# Nederlandsche-Rhijnspoorweg-Maatschappij

betreffende den

## ONTWORPEN STAATSSPOORWEG

VAN

### AMERSFOORT naar NIJMEGEN,

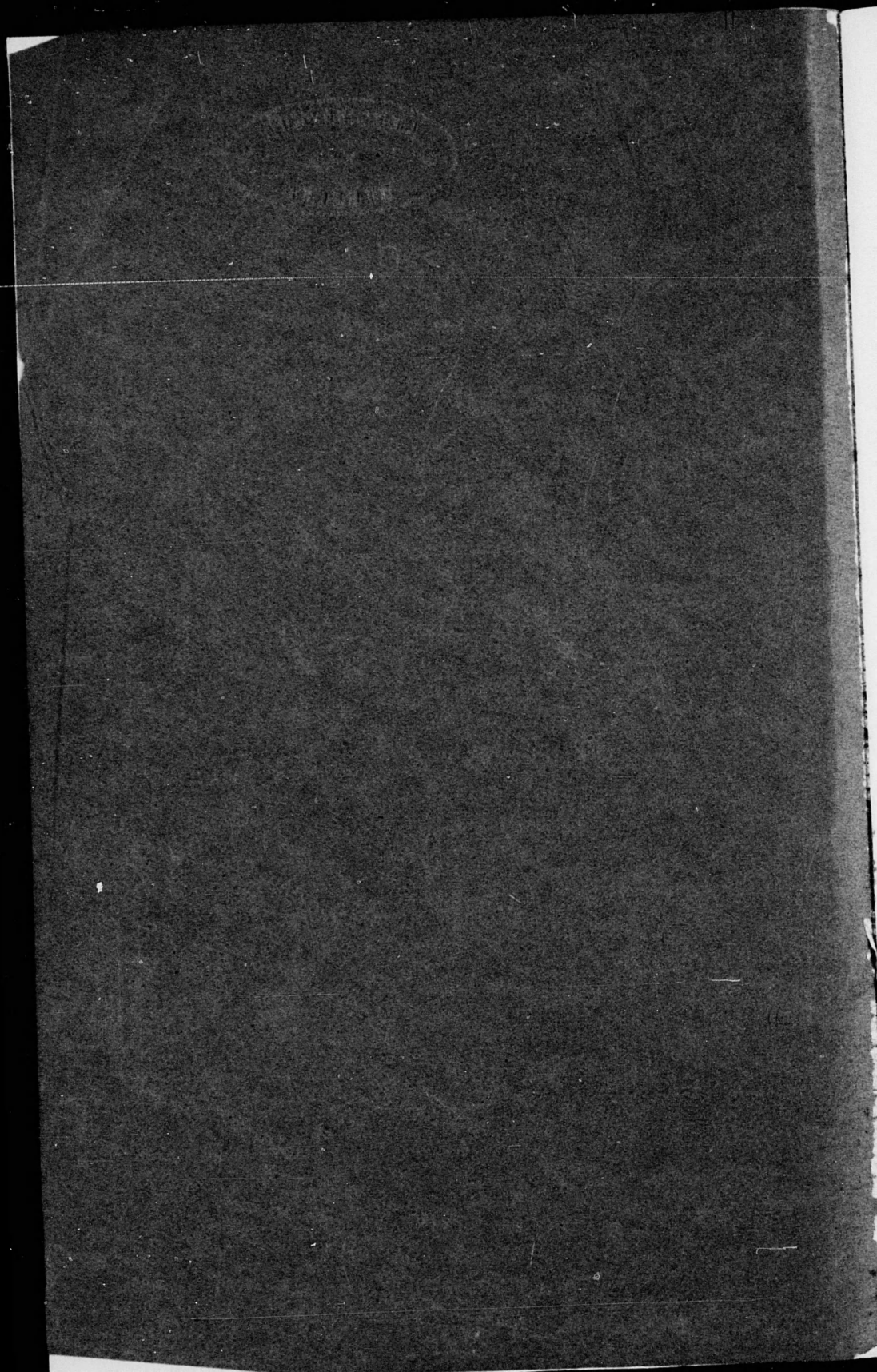
MET BIJLAGEN,

d.d. 1 December 1877 N<sup>o</sup>. 14351/4860/169.

UTRECHT

P. W. VAN DE WEIJER,

Stoomdrukkerij.



# BEZWAARSCHRIFT

VAN DE DIRECTIE

DER

Nederlandsche-Rhijnspoorweg-Maatschappij

betreffende den

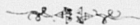
ONTWORPEN STAATSSPOORWEG

VAN

**AMERSFOORT naar NIJMEGEN,**

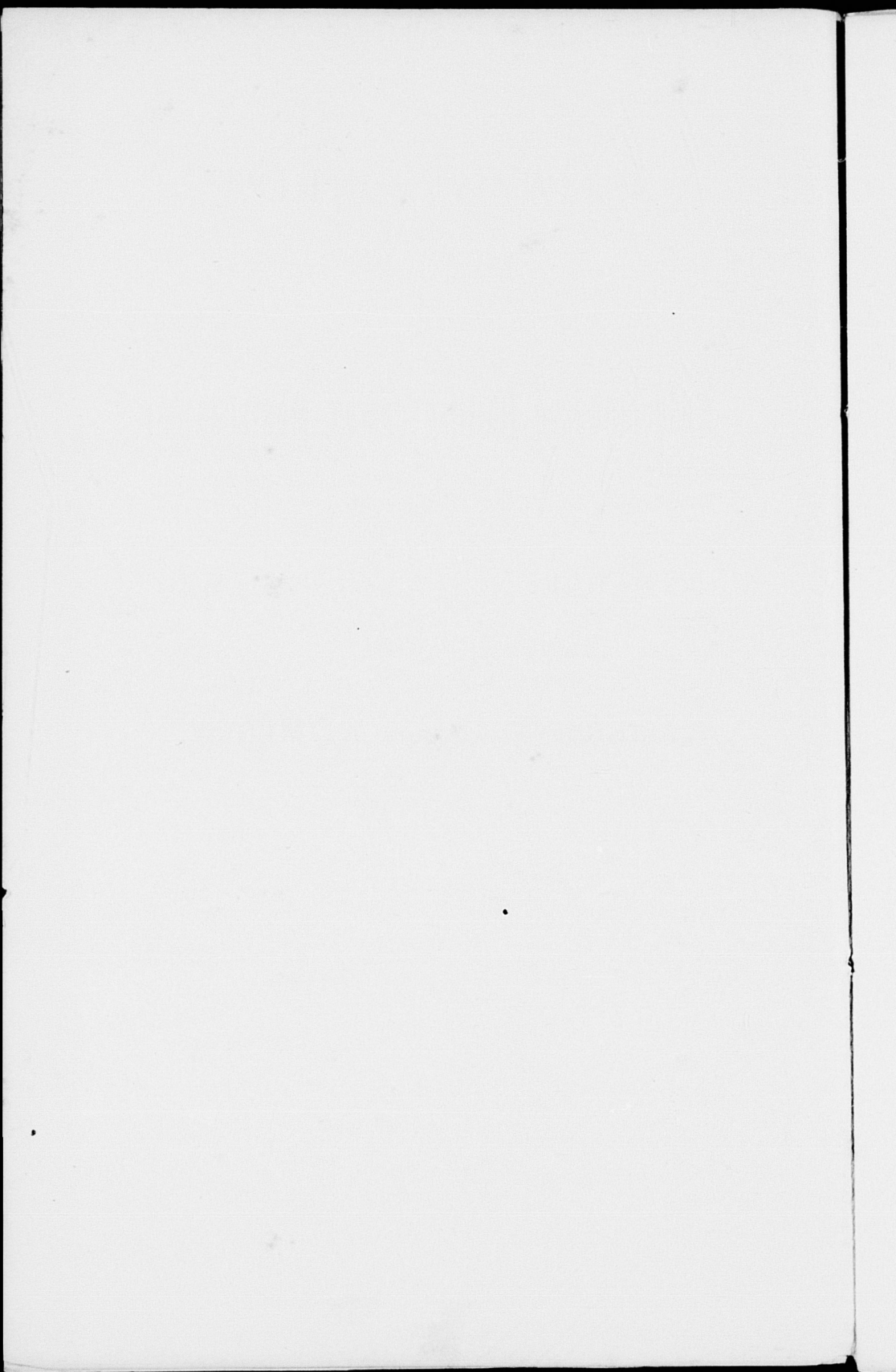
MET BIJLAGEN,

d.d. 1 December 1877 N<sup>o</sup>. 14351/4860/169.



UTRECHT

P. W. VAN DE WEIJER,  
Stoomdrukkerij.



Utrecht, 1 December 1877.

N<sup>o</sup>. 14351/4860/169.

Ter Secretarie Uwer gemeente zijn blijkens door UEd. Achtb. gedane aankondiging, nedergelegd de plannen en beschrijving van een ontwerp van den aan te leggen Staatsspoorweg van Amersfoort naar Nijmegen, voor zoo verre die loopt door de gemeente Leersum. Deze nederlegging is geschied ten einde belanghebbenden in de gelegenheid te stellen om hunne bezwaren tegen die ontwerpen aan UEd. Achtb. te doen kennen. De Directie der Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij veroorlooft zich mits deze van die gelegenheid gebruik te maken.

Hare bezwaren tegen het ontwerp, zooals dit uit de nedergelegde stukken gekend wordt, vloeijen voort uit de voor dien weg voorgestelde rigting. Deze is naar zij vermeent, mede in strijd met het algemeen belang. Zij vertrouwt daarom des te meer, dat hare bezwaren een gereed oor zullen vinden bij allen die geroepen zijn, om bij de waardering van bijzondere belangen, ook die van het algemeen voor te staan.

Indien gevolg ware gegeven aan het oorspronkelijk plan om den weg over Wageningen te doen loopen, zou voor deze rigting het station Veenendaal van den Nederlandschen Rhijnspoorweg het aangewezen punt geweest zijn, om zich aan dezen eerst aan te sluiten en dien daarna

*Aan*

*de Heeren Burgemeester en Wethoulers  
der gemeente Leersum.*

te kruisen. Nu Rhenen moest worden aangedaan, lag het voor de hand, dat het station Maarsbergen voor het een met het andere op gelijke wijze zoude zijn gekozen. Dit strookte echter niet met de inzigten van den ontwerper van het plan. De lineaal moest uitmaken, waar de Rhijnspoorweg zou gekruist worden, met ter zijde stelling van alle andere consideratien. Zoo kwam men op het punt daarvoor thans aangeduid, en werd het belang eener praktische aansluiting daarbij opgeofferd aan de theorie van het kruisen boven over.

Te vergeefs trachtte de Directie den vorigen Minister van Binnenlandsche Zaken te overtuigen, dat dit plan bij de vele bezwaren daaraan verbonden, ook op zich zelve afkeuring verdiende, omdat het niet voldeed aan de behoeften eener gezonde ontwikkeling van het algemeen verkeer. Het plan bleef onveranderd. Zij ziet zich daardoor thans genoodzaakt, een en ander hier op nieuw in het midden te brengen; en doet zulks met overlegging van de gevoerde briefwisseling om zich kortheidshalve voor de bijzonderheden daarnaar te kunnen blijven gedragen.

Zooals in het breede werd aangetoond in de bijlagen waarnaar hier wordt verwezen, vordert het algemeen belang ontegenzeggelijk een gemeenschappelijk wissel-station. Met gebruikmaking van de aldaar ligt te vinden gelegenheid tot uitbreiding, bezit het station Maarsbergen daartoe de meest mogelijke geschiktheid. Op het voorgestelde punt met kruising boven over den Nederlandschen Rhijnspoorweg is zulks niet dan kunstmatig te erlangen; en dan nog op zulk eene gebrekkige wijze, dat men zou worden afgeschrikt om er gebruik van te maken.

Het lokaalverkeer heeft zich nu eenmaal geconcentreerd op Maarsbergen en op Veenendaal. Vele straat- en grindwegen zijn in verband daarmee aangelegd. Hierin zonder dringende noodzakelijkheid stoornis te weeg te brengen, is even onbillijk als strijdig met het algemeen belang.



Een station op het voorgestelde kruispunt, zonder Maarsbergen op te offeren, zou het aantal stations noodeloos vermeederen, zeer tot ongerief van de doorgaande reizigers.

Zoo lang er geen plan voor het eventueele scheepvaart-kanaal door de Geldersche Vallei en détail is uitgewerkt en definitief vastgesteld, blijft de vrees bestaan, dat door kruising boven over den Nederlandschen Rhijnspoorweg op het voorgestelde punt, moeilijkheden zouden kunnen ontstaan, hetzij voor de scheepvaart, hetzij voor het verkeer over den onder liggenden spoorweg.

Het gewigt der hier aangestipte en in de bijlagen nader ontwikkelde bezwaren bragt de Directie op het denkbeeld, de gelegenheid aan te bieden tot gebruikmaking van den Nederlandschen Rhijnspoorweg tot voorbij Wolfhezen, om van daar over Oosterbeek langs den ontworpen staatsspoorweg van Arnhem, Nijmegen te bereiken; zooals mede uit de bijlagen blijkt. Het Rijk zou daarmede eenige millioenen kunnen uitsparen, of tot aanleg van andere lijnen benutten; het publiek kwam er eenige jaren vroeger door in het bezit der kortste verbinding met Nijmegen; deze verbinding zou niet meer uitsluitend strekken ten bate van Amsterdam, maar ook zijn opengesteld voor Rotterdam, den Haag, Leiden, Gouda en Utrecht; de scheepvaart werd er door bevrijd van den last eener nieuwe overbrugging van den Rijn. Wilde men hierin treden, ware het punt tot kruisen voorgesteld, des verlangd voor de aansluiting te behouden; maar zou dan toch de rigting tot aan dit punt, eene wijziging behoeven. Het plan zou ook overigens in zijn geheel dienen te worden herzien.

Hetzij om deze, hetzij om gene reden, vertrouwt de Directie dat de rigting in geen geval zal worden vastgesteld overeenkomstig het ter inzage nedergelegd ontwerp, en treedt zij hier derhalve niet in bijzonderheden, welke eerst te pas komen, nadat de rigting is bepaald. Ter voorkoming van misverstand behoudt zij zich intusschen

uitdrukkelijk voor, daartoe nader gebruik te maken van de gelegenheid welke de tweede ter visie ligging hiervoor aanbiedt, wanneer zij zich onverhoopt in hare verwachting mogt zien teleurgesteld.

*De Directie der Nederl. Rijn-  
spoorweg-Maatschappij,*

H. AMESHOFF,

*President.*

UYTWERF STERLING,

*Secretaris.*

**BIJLAGEN**, behorende bij het be-  
zwaarschrift van de Directie der *Nederlandsche-  
Rhijnspoorweg-Maatschappij* dd. 1 December 1877  
No. 14351/4860/169, betreffende den ont-  
worpen *Staatsspoorweg* van **Amersfoort** naar  
**Nijmegen**.

*De Secretaris der Nederlandsche  
Rhijnspoorweg-Maatschappij.*

UYTWERF STERLING.

Utrecht, 5 September 1876

No. 10532/3599/151.

Onder dankzegging voor de door de tusshenkomst van Uwe Excellentie, van den Heer Ingenieur van den Bergh ontvangen inlichtingen omtrent den ontworpen spoorweg Amersfoort—Nijmegen, in het bijzonder wat betreft de hierbij voorgestelde kruising van den Nederlandschen Rijn-Spoorweg, veroorloof ik mij hierbij eenige opmerkingen dienaangaande aan het welwillend oordeel van Uwe Excellentie te onderwerpen.

Het voornemen bestaat om met den Staatsspoorweg te kruisen boven over den Rijnspoorweg met een station op het kruispunt in de hoogte voor den Staatsspoorweg en in de laagte voor den Rijnspoorweg door middel van trappen over en weder te bereiken en een verbindingsbaan voor de overgifte van wagens met wisselsporen op den afstand van ongeveer 800 meters van het kruisstation, ingeval en zooverre een en of een of ander mogt worden verlangd. Naar mijne overtuiging vordert het algemeen belang ontegenzeggelijk een wisselstation zoowel voor personen als voor goederen op het punt waar beide wegen bij elkander komen, en zou volgens bedoeld plan in deze behoefte niet dan op eene hoogst gebrekkige wijze kunnen worden voorzien. De geheele streek van Amsterdam en van Nijkerk tot Amersfoort heeft aanspraak om door wisseling op het kruispunt langs den kortsten weg over Ede naar Arnhem te reizen, en wij zouden aan onze reizigers het regt niet kunnen betwisten, omgekeerd van de gelegenheid gebruik te maken tot bekorting van den weg naar Nijmegen.

*Aan*

*Zijne Excellentie den Minister van  
Binnenlandsche Zaken 's Gravenhage.*

Voor deze wisseling van personen, welke hier vrij belangrijk worden kan, zou gebruik moeten worden gemaakt van trappen ter hoogte van ruim vijf meters, zonder dat er ooit gelegenheid bestond om een personenrijtuig door te doen rijden. Bagage, bestelgoederen, ijlen zelfs kleine partijen vrachtgoederen en een enkel stuk vee zouden op en af moeten gedragen of geheschen worden. Het doel hetwelk men met dit, in mijn oog, geheel onpraktisch kunstwerk bereiken wil, bepaalt zich tot de besparing van eene meerdere lengte van ongeveer 1500 meters, welke voor een gemeenschappelijk station gelijkvloers met inbegrip van de beide bogen om van daar in en uit te rijden, hoogstens worden gevorderd. De kosten zullen er echter niet door verminderen; terwijl elk deskundige in het vak van exploitatie zal moeten erkennen dat het oponthoud er zeker door zou vermeederen; daargelaten het ongerief van de reizigers en de extra rangeerkosten voor de goederen. Het nut dat er anders in het kruisen bovenover is gelegen valt weg, zoodra er op dit punt toch een station moet komen.

De Heer van den Bergh zal om redenen van technischen aard zijn stelsel, waar het nut kon hebben, moeten prijsgeven bij het brengen van verband tusschen den spoorweg van Amersfoort naar Nijmegen en dien van Dordrecht naar Elst. Waarom zou er dan hieraan moeten worden vastgehouden, waar het zonder nut een groot practisch bezwaar zou opleveren?

Een gemeenschappelijk station, gelijkvloers op het door den heer van den Bergh gekozen punt zou met een behoorlijk verband van nieuwe toegangswegen voor ons welligt even goed kunnen voorzien in de locale behoeften als ons tegenwoordig station Maarsbergen. Als dit alsdan door ons kon worden opgeheven, en het Rijk de verplaatsing wilde bekostigen, zou daarin dus voor mijne Maatschappij geen reden behoeven te bestaan om in verzet

te komen. Twee tusschenstations op een afstand van elkander van ongeveer vijf kilometer ter voorziening in een en dezelfde locale behoefte, zou daarentegen een oponthoud te weegbrengen voor het verkeer met Arnhem hetwelk niet ware te verdedigen. Er zijn echter in mijn oog onderscheidene consideratien, welke het van een anderen kant wenschelijk maken om liever te Maarsbergen aan te sluiten dan op het voorgestelde punt. De Heer van den Bergh geeft de voorkeur aan de oorspronkelijk door hem gekozene rigting onder langs Amersfoort en bedrieg ik mij niet, dan bestaat er bij het Departement van Oorlog geen overwegende reden om op eene rigting boven langs te blijven aandringen. Begint de weg beneden Amersfoort, kan het wat zijne lengte betreft, geen overwegend bezwaar opleveren, de rigting naar Maarsbergen te volgen. Dit station is voor uitbreiding vatbaar op min kostbare wijze; het ligt in een goed verband van toegangswegen; de locale gemoederen blijven in rust. Maar bovendien zou de weg kunnen worden gebouwd, onafhankelijk van de kwestie van het groote scheepvaartkanaal, wat niet het geval is met het door den Heer van den Bergh gekozen punt en meen ik dat zulks voor het Rijk alles afdoende moet wezen. Werd het bewuste kanaal gegraven in de door den heer van den Bergh mij aangetoonde rigting, is het te vreezen dat onze weg ten behoeve van de scheepvaart aanmerkelijk zou dienen te worden opgehoogd op hetzelfde punt, waar de heer van den Bergh dien zou willen kruisen.

Daargelaten de vraag of en in hoeverre het plan van dien Heer dan nog uitvoerbaar blijft en behalve de nieuwe en grootere bezwaren daaraan alsdan voor de exploitatie verbonden, zou voor het minst elk definitief spoorwegplan moeten blijven rusten, tot na de eindbeslissing omtrent het kanaal en de hoogte der bruggen over dat kanaal.

Dit bezwaar is mij eerst opgevallen na mijn onderhoud met den heer van den Bergh, doch mag ik daarom niet achterhouden. Naar mijne overtuiging wordt er het pleit door beslist.

*De President Directeur der  
Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij*  
H. AMESHOFF.

*Ministerie van Binnenlandsche Zaken.*

Litt. E. Afdeling XI,  
*Spoorwegen*

's Gravenhage 8 Nov. 1876.

*Berigt op schrijven van 5 September 1876 betreffende kruising van den Spoorweg Amersfoort—Nijmegen met den Rhijnspoorweg.*

Indien de spoorweg-kruising te of nabij Maarsbergen gelijkvloers plaats had, zooals door U wordt voorgesteld zou daardoor werkelijk de afstand van Amersfoort naar Arnhem gedeeltelijk langs den Rijn- gedeeltelijk langs den Staatsspoorweg, ongeveer 10 K.M. korter kunnen worden dan langs den Staatsspoorweg over Elst en hierdoor voor vervoer met gewone treinen in de rigting naar Arnhem tijd kunnen bespaard worden. Voor sneltreinen kan die besparing, zoo zij al bestaat, slechts gering zijn, omdat die kruising een oponthoud aan het kruisingstation noodzakelijk maakt, dat anders niet plaats heeft en waarmede alligt evenveel tijd verloren gaat als door de mindere lengte wordt gewonnen.

In de rigting Amersfoort—Nijmegen wordt altijd door deze kruising tijd verloren, vooreerst door de grootere lengte van den weg, ten tweede door het doorrijden van

*Aan*

*de Directie der Nederlandsche  
Rhijnspoorweg Maatschappij.*

het station dat van beide zijden alleen door scherpe bogen te bereiken is, ten derde door het gedwongen oponthoud voor de sneltreinen.

Wat men dus in de eene rigting wint, wordt in de andere ruimschoots verloren.

Eene plaatsing van een station, gelijkvloers op of in de onmiddellijke nabijheid van het thans ontworpen kruisingspunt zou het nadeel hebben dat het thans bestaande station Maarsbergen Uwer onderneming zou vervallen, wat in het algemeen belang niet wenschelijk is. De ontmoeting, zoo die overigens tot stand kwam, zou moeten plaats hebben aan de westzijde van het station Maarsbergen en daardoor de lijn Amersfoort—Nijmegen ruim 3 K. M. langer worden dan zij thans is ontworpen.

Het kruisen van twee spoorwegen in een station heeft ontegenzeggelijk minder bezwaar dan het kruisen daarbuiten, evenwel kan het niet als geheel zonder gevaar beschouwd worden dat alle hoofdsporen moeten doorsneden en de gemeenschap weër door wissels hersteld moet worden. Het stoppen van alle treinen in het kruisingsstation wordt dus noodig, tenzij zij op ver uit elkander gelegen tijdstippen aankomen, maar zelfs dan verliest de trein op den Staatsspoorweg door de scherpe bogten weinig minder tijd dan wanneer hij stopte.

De vergelijking van de door U voorgestelde kruising met die voor de spoorwegen Amersfoort—Nijmegen en Dordrecht—Elst gaat niet op. Deze beide wegen hebben in de Betuwe eene gemeenschappelijke baan bijna ter lengte van 18 K. M., hetgeen wel niet met eene kruising kan gelijk gesteld worden.

Het door U gevreesde bezwaar van het kanaal door de Geldersche vallei bestaat niet. Bij de ontworpen gemeenschappelijke rigting voor den spoorweg en het kanaal zijn de hoogten van den waterspiegel in het kanaal, van den Rijnspoorweg en van den Staatsspoorweg behoorlijk



overwogen. In de hoogteligging van den Rijnspoorweg is geene verandering noodig.

Volgde het vervoer steeds den kortsten weg dan zou er inderdaad enig belang in zijn, vooral voor den Rijnspoorweg, om bij Maarsbergen eene aansluiting gelijkvloers te maken. Dit is echter het geval niet. Reizigers en goederen die van Amsterdam naar Arnhem gaan, zouden toch den Rijnspoorweg volgen en niet den korteren weg per Oosterspoorweg naar Amersfoort, per Staatsspoorweg naar Utrecht en verder per Rijnspoor naar Arnhem.

Voor den Rijnspoorweg schijnt dan ook van die verbinding luttel voordeel, voor den Staatsspoorweg alleen enig nadeel voor de beweging in de rigting van en naar Nijmegen te wachten en daar in deze de belangen der spoorwegen identiesch zijn met die van het vervoer, bestaan er geene redenen, die de door U voorgestelde wijziging wenschelijk maken.

*De Minister van Binnenlandsche Zaken*  
HEEMSKERK.

Utrecht, 16 December 1876.

No. 14793/5053/155.

*Onderwerp: Kruising van den  
Spoorweg Amersfoort—Nijmegen  
met den Rijnspoorweg.*

*Berigt op schrijven van 8 No-  
vember ll. Litt. E Afd. XI Spoor-  
wegen.*

Het in margine aangehaald schrijven van Uwe Excellentie geeft ons aanleiding tot enkele vragen en opmerkingen.

*Aan Zijne Excellentie  
den Heer Minister van Binnenlandsche  
Zaken, te 's Gravenhage.*

Mag uit het betoog tegen ons voorstel betreffende de aansluiting van den Staatsspoorweg Amersfoort—Nijmegen door ons worden afgeleid, dat er door de Regering, noch in het algemeen belang, noch in dat van den aan te leggen Staatsspoorweg, prijs wordt gesteld op eenig raakpunt voor overgave resp. overname van reizigers enz. zoodat wij niet zouden hebben te vreezen, dat later van ons kon worden gevergd, onze treinen daartoe te doen stoppen bij de ontworpen kruising tusschen Maarsbergen en Veenendaal? In dat geval zouden wij in haar plan kunnen berusten, waartegen anders ook in het belang van ons reizend publiek nog veel ware op te merken. Gaarne zouden wij op deze vraag met eenigen spoed antwoord erlangen, om reden er door de Gemeente van Oosterbeek op wordt aangedrongen, wij ten haren behoefte een halt zouden maken bij den weg van Dreyen, en wij ons bereid hebben verklaard hiertoe het noodige voorstel aan Uwe Excellentie te doen, zoodra wij de zekerheid mogten erlangen, dat niet nog een halt te vreezen ware tusschen Maarsbergen en Veenendaal. Uit een aan Uwe Excellentie gericht adres dezer Gemeente, waarop wij door den Raad van Toezigt op de Spoorwegdiensten werden gehoord, blijkt dat zij hare belangen ook bij de Regering reeds inbragt, en mag het daarom overbodig worden geacht om over dit punt hier thans verder uit te weiden.

De beweegredenen, waarop het betoog van Uwe Excellentie tegen ons voorstel rust, hebben uitsluitend betrekking op het verkeer van den aan te leggen Staatsspoorweg met Arnhem, en werd hierbij niet tevens gedacht aan het belangrijk verkeer, dat er van onze lijnen met Nijmegen is te wachten. Niet slechts voor Utrecht, Woerden, Leiden, Gouda en den Haag, maar ook voor Rotterdam en Amsterdam is het toch van overwegend belang zich langs den Rhijnspoorweg en verder over Rhenen naar

Nijmegen te kunnen begeven. Dit algemeen belang ware te vereenigen met het algemeen belang, hetwelk de Regering beoogt met het verband van den Oosterspoorweg, wanneer ons het medegebruik van den ontworpen Staatspoorweg werd gegund van het kruispunt tot Nijmegen. Tevens zou daarmede komen te vervallen het bezwaar tegen het kruisingsplan, dat anders ook van dien kant nog ware te vreezen. Voor zooverre de Regering daarentrent nog vrij en ook overigens genegen mogt zijn, om over dit denkbeeld met ons in nader overleg te treden, verklaren wij ons hiertoe gaarne bereid.

*De Directie der Nederlandsche  
Rijnspoorweg-Maatschappij.*

H. AMESHOFF,

*President.*

UYTWERF STERLING

*Secretaris.*

*Ministerie van Binnenlandsche Zaken.*

L<sup>r</sup> R. afdeling 11,  
Spoorwegen.

's Gravenhage, 6 April 1877.

*Berigt op schrijven van 16 December 1876 No. 14793 5053/155 betreffende kruising Staats- en Rijnspoorweg nabij Maarsbergen.*

Uit mijn brief van den 8 November jl. L. E. XIe afdeling is niet af te leiden dat er door de Regering geen prijs op wordt gesteld om hetzij dadelijk of later bij het kruispunt van den spoorweg van Amersfoort naar Nijmegen met den Rijnspoorweg een punt van aanraking te krijgen, doch zij acht het mogelijk dat dit wordt verkregen zonder kruising gelijkvloers.

*Aan*

*de Directie der Nederlandsche  
Rijnspoorweg-Maatschappij.*

Dat later niet van uwe Maatschappij zal worden gevorderd om hare treinen bij de kruising te doen stoppen kan dan ook niet worden toegezegd.

Al werd naar aanleiding van uw schrijven van den 5 September jl., no. 10532/3599/151 in mijn boven aangehaalden brief alleen gesproken over het verkeer van den aan te leggen spoorweg met Arnhem, ligt daarin niet opgesloten dat het belang van het verkeer der lijnen uwer Maatschappij langs den Staatsspoorweg van het kruispunt naar Nijmegen zou zijn uit het oog verloren.

Nogtans heeft dit geen aanleiding kunnen geven om eene kruising gelijkvloers aannemelijk te doen zijn en met deze vervalt tevens het denkbeeld van het medegebruik voor uwe Maatschappij van den Staatsspoorweg tusschen het kruispunt en Nijmegen.

*De Minister van Binnenlandsche Zaken,*  
HEEMSKERK.

Utrecht, den 5<sup>en</sup> April 1877.

Naar aanleiding van het gerucht dat er bij Waterstaat en Oorlog bezwaar zou bestaan tegen eene brug over den Rijn op de hoogte van Rhenen, en er daarom wijziging ware te brengen in het ontworpen plan van een spoorweg van Amersfoort naar Nijmegen, heb ik met mijnen collega den heer Forbes het denkbeeld besproken destijds door Uwe Excellentie geopperd bij behandeling van het schrijven mijner Directie, dd. 16 December jl., No. 14793/5053/155, om zich met het Rijk te verstaan omtrent gemeenschappelijk gebruik van een gedeelte van

*Aan Zijne Excellentie*  
*den Heer Mr. J. HEEMSKERK Az.,*  
*Minister van Binnenlandsche Zaken,*  
*'s Gravenhage.*

den spoorweg Arnhem—Nijmegen tegen gemeenschappelijk gebruik door het Rijk van een gedeelte van den Rhijn-Spoorweg, en zijn wij hierbij gekomen tot de navolgende conclusie:

Het Rijk sluite aan aan den Nederlandschen Rhijnspoorweg in de rigting van Amersfoort vóór Maarsbergen of tusschen Maarsbergen en Veenendaal waar zulks door het Rijk wenschelijk moge worden geacht, en make gebruik van den Nederlandschen Rhijnspoorweg tot voorbij Wolfhezen, om van daar eene verbindingsbaan te maken bij de brug over den Rijn bij Oosterbeek van den Staatsspoorweg Arnhem-Nijmegen, in voege als is aangeduid op bijgaande teekening. \*) De Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij erlange van het Rijk het gemeenschappelijk gebruik van den Staatsspoorweg van het uitgangspunt bij Wolfhezen tot Nijmegen inclusive het centraalstation aldaar, in regtstreeksche aansluiting aan den spoorweg van Nijmegen naar Cleve. Omtrent de grondslagen vinde een overleg plaats, geschoeid op het beginsel van wederkeerigheid. De Staatsspoorweg worde dadelijk voorzien van dubbelspoor en van de noodige blokstations, evenals een en ander op den Nederlandschen-Rhijn-spoorweg reeds bestaat.

Van dezen uitslag onzer besprekingen aan Uwe Excellentie hierbij mededeeling doende, om er zoodanig regard op te slaan, als in 's Rijks belang wenschelijk moge worden geacht, stel ik mij gaarne ter beschikking tot het geven van alle verder gevraagde inlichtingen en het treden in nader overleg, zoo dit door Uwe Excellentie mogt worden verlangd.

*De President-Directeur,*  
*der Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij,*  
H. AMESHOFF.

\*) In stede van de teekening, welke bij het origineele bezwaarschrift werd overgelegd, wordt hierachter gevonden eene algemeene situatietekening.

*Ministerie van Binnenlandsche Zaken.*

Litt. A. Afd: XI.

*Berigt op schrijven van 5 April  
1877, betreffende Spoorweg Amers-  
foort—Nijmegen.*

's Gravenhage, 11 April 1877.

Het gerucht waarvan in Uw inmarginé genoemd schrijven sprake is kwam mij niet ter ooren. In alle geval berust het op eene dwaling.

*De Minister van Binnenlandsche Zaken,*  
HEEMSKERK.

*Aan*

*de Directie der Nederlandsche  
Rhijnspoorweg-Maatschappij.*

Utrecht, 25 April 1877.

*Aan Zijne Excellentie den Heer Minister  
van Binnenlandsche Zaken.*

Na het gesprek dat ik onlangs de eer genoot met Uwe Excellentie te voeren over den Staatsspoorweg van Amersfoort naar Nijmegen, heb ik mij zelve nader rekenschap willen geven van den gang mijner gedachten; waaraan nevensgaande Nota zijn oorsprong is verschuldigd zonder dat ik voor mij zelve nog tot eenig besluit ben gekomen omtrent de vraag of en in hoeverre het belang mijner Maatschappij zou kunnen vorderen om op deze of andere wijze aan mijne denkbeelden eene meer algemeene bekendheid te geven. Ik stel mij voor met den President-Commissaris Graaf Schimmelpenninck hierover te raadplegen. Allereerst veroorloof ik mij Uwe Excellentie een Exemplaar dier Nota aan te bieden.

Inmiddels heb ik de eer met verschuldigten eerbied te zijn

*Uwer Excellentie's geh. dienaar,*  
H. AMESHOFF.

*Nota overgelegd bij schrijven  
van 25 April 1877.*

*De ontworpen Staatsspoorweg van  
Amersfoort naar Nijmegen.*

Van algemeene bekendheid is het, dat de Regering den spoorweg van Amersfoort naar Nijmegen in haar plan slechts opnam, om zich van de Hollandsche Spoorweg-Maatschappij te kunnen bedienen tot stormram tegen de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen. Als hefboom werd hierbij gebruik gemaakt van het populaire wachtwoord „concurrentie tegen de Nederlandsche Rhijn-Spoorweg-Maatschappij!” Met het voorstel dien weg langs Wageningen te doen loopen, maakte men zich tot bondgenoot het ijverige Comité, dat jaren lang gestreden had om deze niet onbelangrijke stad met het spoorwegnet te verbinden. De Staatsman bereikte zijn doel, ook na zijn bondgenoot in den steek te hebben gelaten. De Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen wendde het roer, en draaide spoedig bij; zoodat de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij weder kon worden gemist. Doch de wet, waarbij tot den aanleg voor rekening van het Rijk van een spoorweg van Amersfoort naar Nijmegen werd besloten, was eenmaal aangenomen, en nu moest het mandaat om daarvoor ettelijke millioenen schats te kosten te leggen, immers toch worden vervuld!

Een onpartijdig man, die eenig begrip van spoorweg-exploitatie heeft, zou van den beginne hebben opgemerkt, dat, waar hier sprake van concurrentie wezen kon, deze veel meer ware te vreezen voor de Maat-

schappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen, welke thans over haren weg van Utrecht tot Venlo het verkeer heeft, dat de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij in de gelegenheid zijn zou in het vervolg over Amersfoort—Nijmegen te leiden, dan voor de Nederlandsche Rhijn Spoorweg Maatschappij, die zich haar aandeel over Zevenaar—Cleve heeft verzekerd, zoo lang zij zelve er geen belang bij heeft, dit over een anderen weg te leiden. Aan den Minister van Binnenlandsche Zaken en den kundigen Raadsman, die hem destijds ter zijde stond, zal deze opmerking wel niet zijn ontgaan; maar dat kwam juist in hunne kraam te pas. Toen er ook door de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen van werd gerept, was het koren op de molen. Hier moest het wapen treffen, en eer het groote publiek begrepen had, er sedert de aansluiting van den Oosterspoorweg aan den Staatsspoorweg te Utrecht inderdaad geen sprake meer zijn kan van eenig monopolie van den Nederlandschen Rhijn-Spoorweg, zou het doel zijn bereikt.

Wat tijdens de behandeling der bewuste wet nog slechts een begrip was, is sedert *fait accompli* geworden. Algemeen werd sedert tot regel aangenomen, het verkeer gelijkelijk te verdeelen tusschen de onderscheidene ondernemingen, welke op een en dezelfde plaats zelfstandig zijn gevestigd, onverschillig of er een of meer wegen zijn, welke hierheen leiden. Om een voorbeeld te noemen: De Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen en de Nederlandsche Rhijn Spoorweg Maatschappij ontvangen te Rotterdam van Oostenrijk ieder de helft van het verkeer niettegenstaande dit voor beiden over verschillende tusschenwegen loopt. Te Amsterdam wordt dit verkeer naar dienzelfden regel in tweeën gedeeld tusschen den Oosterspoorweg en den Nederlandschen Rhijnspoorweg. Nu moge de lijn Amersfoort—Nijmegen ten gevolge hebben, dat de helft welke aan den Oosterspoorweg toekomt, over



deze lijn zou loopen in stede van gelijk thans over Boxtel, doch zonder dat de Oosterspoorweg er aanspraak door kon erlangen op meer dan de helft. Naar dezen regel is iedereen in staat thans zelf te oordeelen, of en in hoe verre het algemeen belang bij de concurrentie nog zulke groote offers vordert?

Uitbreiding van het bestaande spoorwegnet was de algemeen erkende behoefte, waarin behoorde te worden voorzien. Ook in dit opzicht behoudt de lijn Amersfoort—Nijmegen haar belang, al is zij niet meer noodig om de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen tot reden te brengen, en heeft zij uit het oogpunt van concurrentie voor den Staat slechts eene denkbeeldige waarde. Dat belang is echter niet van dien aard dat het meer de kosten zou loonen, aan het oorspronkelijk plan verbonden, met een afzonderlijke brug over den Rijn. Dit plan zou ook overigens eene wijziging behooren te ondergaan, om beter te beantwoorden aan het thans weder op den voorgrond te stellen doel, — uitbreiding van het bestaande spoorwegnet, ten behoeve van het algemeen.

Naar het daarvan opgemaakt ontwerp, zou de nieuwe lijn niet *te*, maar *ten westen van* Amersfoort aansluiten aan den Oosterspoorweg, om onder door den Nederlandschen Centraal-spoorweg deze stad te bereiken op een van het gemeenschappelijk station van den Nederlandschen Centraal- en van den Oosterspoorweg verwijderd punt, door middel van eene afzonderlijke verbindingslijn daarmede in verband te brengen. Van Amersfoort zou de weg moeten loopen boven over den Nederlandschen Rhijnspoorweg op een tusschen Maarsbergen en Veenendaal gekozen punt, in de rigting naar Rhenen, en nabij deze stad met een brug over den Rijn, ter aansluiting aan den ontworpen spoorweg van Dordrecht naar Elst, om over eene lengte van ongeveer 18 kilomers van dezen weg gebruik te maken. Kennelijk werd dit plan ontworpen,

Tot uitgangspunt worde genomen het station van den Nederlandschen Centraalspoorweg te Amersfoort. De weg loope van daar in de rigting naar Maarsbergen, en sluite zich te Maarsbergen aan, aan den Ned. Rhijnspoorweg, om van dezen gemeenschappelijk gebruik te maken tot voorbij Wolfhezen en van daar uit zich vóór de brug bij Oosterbeek aan te sluiten aan den Staatsspoorweg van Arnhem naar Nijmegen. Met de Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij ware hiertoe in overleg te treden naar de grondslagen van wederkeerigheid, waarbij zij derhalve zou erlangen het gemeenschappelijk gebruik van den Staatsspoorweg van nabij Wolfhezen tot Nijmegen. Dubbel spoor met blokstations op korte afstanden werd hierbij een vereischte voor dat gedeelte van den Staatsspoorweg, evenals een en ander reeds bestaat op het bedoelde gedeelte van den Rhijnspoorweg. Daarmede was dan echter een even eenvoudig als min kostbaar middel gevonden, om aller belangen te bevredigen, met uitzondering van Rhenen, waarover straks nader.

Wie voor Amsterdam waarde blijft hechten aan concurrentie tegen den Nederlandschen Rhijnspoorweg, zou geene reden van klagen hebben. De weg over Amersfoort wordt eer korter dan langer, zoowel vergeleken met het ontwerp over Rhenen als met den afstand over Utrecht. De onderneming, welke door het Rijk met de exploitatie worde belast, zegge de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij, bleef zodoende in het bezit van den kortsten weg. Voor de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij ontstond daarentegen de gelegenheid om op hare beurt tegen de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij te concurreren, waar deze anders het monopolie zou erlangen, met name voor het verkeer met Nijmegen. Dit moet elk onpartijdige op prijs stellen en zal de Handel allermeest weten te waardeeren. Voor bemoeijelijking van de eene onderneming door de andere, bij het gemeenschappelijk

gebruik maken van elkanders lijnen, zou geen vrees behoeven te bestaan, om de gezonde reden dat de eene altijd in de gelegenheid ware, om de andere met gelijke munt te betalen. Wilde de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij hinder te weeg brengen bij den toegang tot haren weg, zou zij zich blootstellen aan een zelfde beletsel bij den toegang voor hare treinen tot den Staatsspoorweg. Omgekeerd is zulks even waar. Overigens verdient opmerking, dat in het ontwerp van de Regering mede ligt opgesloten het gemeenschappelijk gebruik van 18 kilometers van den Staatsspoorweg van Dordrecht naar Elst en van den Staatsspoorweg van Elst naar Nijmegen; terwijl beide deze gedeelten onder het beheer zullen komen van de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen, aan welke door de lijn van Amersfoort zal worden afgenomen, wat zij thans van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij voor Duitschland te Utrecht overneemt, of van Duitschland aan haar overgeeft. In dit opzigt levert derhalve dat ontwerp althans geen beteren waarborg op!

De ervaring leert dat het met den besten wil niet mogelijk is, de verschillende belangen, welke onderscheidene ondernemingen elk voor zich hebben in het oog te houden, zoo te vereenigen, dat een wisselverkeer hetzelfde gerief aanbiedt, als een doorlopende dienst in een en dezelfde hand. Niet alleen Amsterdam, maar ook 's Gravenhage, Leiden, Gouda, Utrecht en zelfs Rotterdam hebben allen groot belang bij eene regtstreeksche verbinding met Nijmegen. Op de voorgestelde wijze werd hierin naar eisch voorzien.

Zoolang het plan van de Regering nog niet is uitgewerkt, en vooral ook omtrent de indirekte gevolgen in het belang van den Waterstaat en van de verdediging des Rijks nog geene raming is te maken, valt het moeilijk de millioenen te schatten, welke bij de voorgestelde wijziging voor besparing zouden blijken vatbaar te zijn. Be-

halve de brug met hare bijkomende werken, zouden hierbij in aanleg komen te vervallen ongeveer twaalf kilometers spoorweg met onderscheidene stations. Met daarvoor zes millioen gulden aan te nemen, zou vermoedelijk blijken, dat niet verre van de waarheid was afgeweken.

Toen Wageningen zich zag teleurgesteld, werd het plan gevormd, om deze gemeente door middel van een paardenspoorweg in verband te brengen met het station Ede van den Nederlandschen Rhijnspoorweg. Als Rhenen thans hetzelfde lot moest treffen, ware deze gemeente op gelijke wijze te helpen in de rigting over Veenendaal naar het station van dien naam. Indien hier het Rijk de medewerking wilde verleenen welke de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij aan Wageningen heeft aangeboden, lijdt het geen twijfel dat ook deze onderneming al aanstonds levensvatbaarheid zou bezitten, met eene niet minder schoone toekomst in vervolg van tijd. De paardenspoorwegen, nadat het paard door eene andere beweegkracht moge zijn vervangen, zijn een middel van gemeenschap hetwelk voor groote uitbreiding vatbaar is, omdat de kosten zoo van aanleg als van exploitatie betrekkelijk gering zijn; en als zij strekken om de kleinere gemeenten in onderling verband te brengen, met de noodige aansluitingen aan hoofdlijnen, worden daarmede de locale belangen algemeen meer gebaat, dan wanneer enkelen het voorregt erlangen in het net der groote spoorwegen te worden opgenomen, zonder onderling verband. Werden de millioenen, welke hier kunnen worden bespaard, daartoe gebezigd, zou dit een dubbele reden zijn, om de gelegenheid gretig aan te grijpen. Wilde men voor Rhenen nog een stap verder gaan, ware de lokaalspoorweg bij voorbeeld door te trekken van station Veenendaal naar station Barneveld of verder over Voorthuizen tot station Putten.

Is de voorgestelde wijziging in het oorspronkelijk plan

van een spoorweg van Amersfoort naar Nijmegen waard een punt van nadere overweging uit te maken, zoo geldt het hier eene vraag van meer practische waarde dan technischen aard. Alvorens de rigting definitief worde vastgesteld, en daarmede tot de uitgaaf van zoovele millioenen guldens besloten, bepale de Regering zich niet tot het advies van deskundigen op het gebied van aanleg van spoorwegen, maar worde door haar inzonderheid ook het gevoelen ingewonnen van hen, die met de exploitatie van spoorwegen zijn vertrouwd, en met de belangen van het verkeer van nabij bekend. Mogt blijken, dat het algemeen belang daarmede werd gebaat, worde evenmin door haar als door de Staten-Generaal gearzeld, om liever ten halve te keeren, dan geheel te dwalen. Nog is er niets aan verbeurd. Later zou men het kunnen betreuren, niet bij tijds tot andere gedachten te zijn gekomen.

De Nederlandsche Rhijn Spoorweg Maatschappij is in de zaak betrokken zonder dat het nog kan gezegd worden of zij er meer goeds van zou hebben te wachten, dan kwaads te vreezen. Zij zou er bij winnen voor haar verkeer met Nijmegen; doch voor Arnhem eene meer gevaarlijke concurrentie erlangen, doordien de afstand van Amsterdam over Amersfoort—Oosterbeek belangrijk korter is dan over Elst. Naar alle regt en billijkheid zou zij zich mogen verzetten tegen het plan der Regeering, als hieruit voor haar een verplicht oponthoud moest ontstaan bij eene door het Rijk haar aangedane concurrentie, wat het gevolg zou zijn der ontworpen kruising tusschen Maarsbergen en Veenendaal. Wanneer Maatschappijen van dergelijke kunstmiddelen tegen elkander gebruik wilden maken, zou het de pligt der Regeering zijn, om zulks te beletten. Het ware mitsdien misbruik maken van de almacht van den Staat, als zij zich van zulk een middel zelve bediende. De voorgestelde rigting over Oosterbeek

bezit daarentegen factoren voor eene regeling in het belang van beiden. Daarom is het eer te wachten, dat men zich hieromtrent in der minne kunne verstaan.

*Nadere toelichting omtrent  
gemeenschappelijk gebruik.*

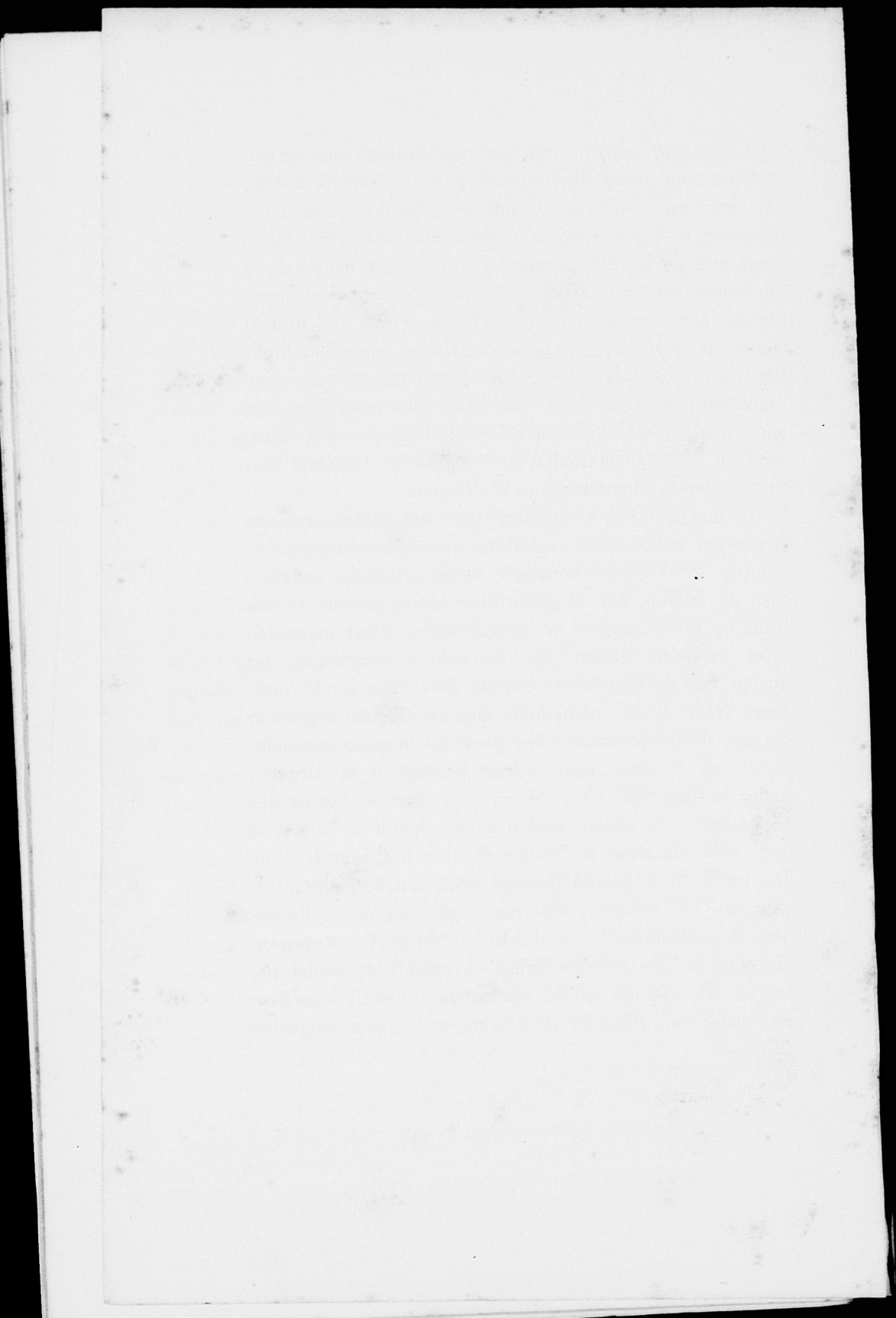
Omtrent een gemeenschappelijk gebruik van het gedeelte Rhijnspoorweg van omstreeks Maarsbergen tot omstreeks Wolfhezen en het gedeelte Staatsspoorweg van omstreeks Wolfhezen tot Nijmegen, ware de navolgende regeling te treffen :

Door de Ned. Rhijnspoorweg-Maatschappij worde aan de onderneming, welke het Rijk moge belasten met de exploitatie van de gezamenlijke gedeelten Staatsspoorweg Amersfoort—Maarsbergen en Wolfhezen—Oosterbeek—Nijmegen, het gedeelte Rhijnspoorweg Maarsbergen—Wolfhezen in gemeenschappelijk gebruik gegeven, ten behoeve van het regtstreeksch verkeer dier onderneming met stations aan dit gedeelte gelegen en transit dat gedeelte om daarover te rijden met eigen locomotieven, rijtuigen, wagens en treinpersoneel, en gebruik te maken van de stations-inrigtingen voor bedoeld verkeer, tegen eene vergoeding berekend per reiziger en per ton en kilometer of per as en kilometer. Zoowel het beheer als de kosten van onderhoud en bewaking en van de stationsdienst blijven hierbij uitsluitend voor de verantwoording en ten laste der Ned. Rhijnspoorweg-Maatschappij. In de voor het gemeenschappelijk gebruik noodige uitbreiding en verbetering van hare stations-inrigtingen, signalen, bloktoestellen enz. wordt door haar voor eigene rekening voorzien.

Tegen vergoeding naar geheel gelijken maatstaf erlange de Ned. Rhijnspoorweg-Maatschappij het gemeenschappelijk gebruik van den Staatsspoorweg Wolfhezen—

Nijmegen, ten behoeve van haar regtstreeksch verkeer met stations van dezen Staatsspoorweg en transit Nijmegen, om eveneens daarover te mogen rijden met eigen locomotieven, rijtuigen, wagens en trein-personeel. Van Staatswege worden hierbij voorzien zoowel in het beheer als in de kosten van onderhoud en bewaking en van de stationsdienst. De Staatsspoorweg worde aangelegd met dubbel spoor en voldoende stations-inrigtingen, signalen, bloktoestellen enz. als noodig tot waarborg van een even regelmatig verkeer over dien weg door meer dan eene onderneming, als waarvoor de Ned. Rhijnspoorweg-Maatschappij zich aansprakelijk stelt tegenover den Staat voor haar gedeelte Maarsbergen—Wolfhezen.

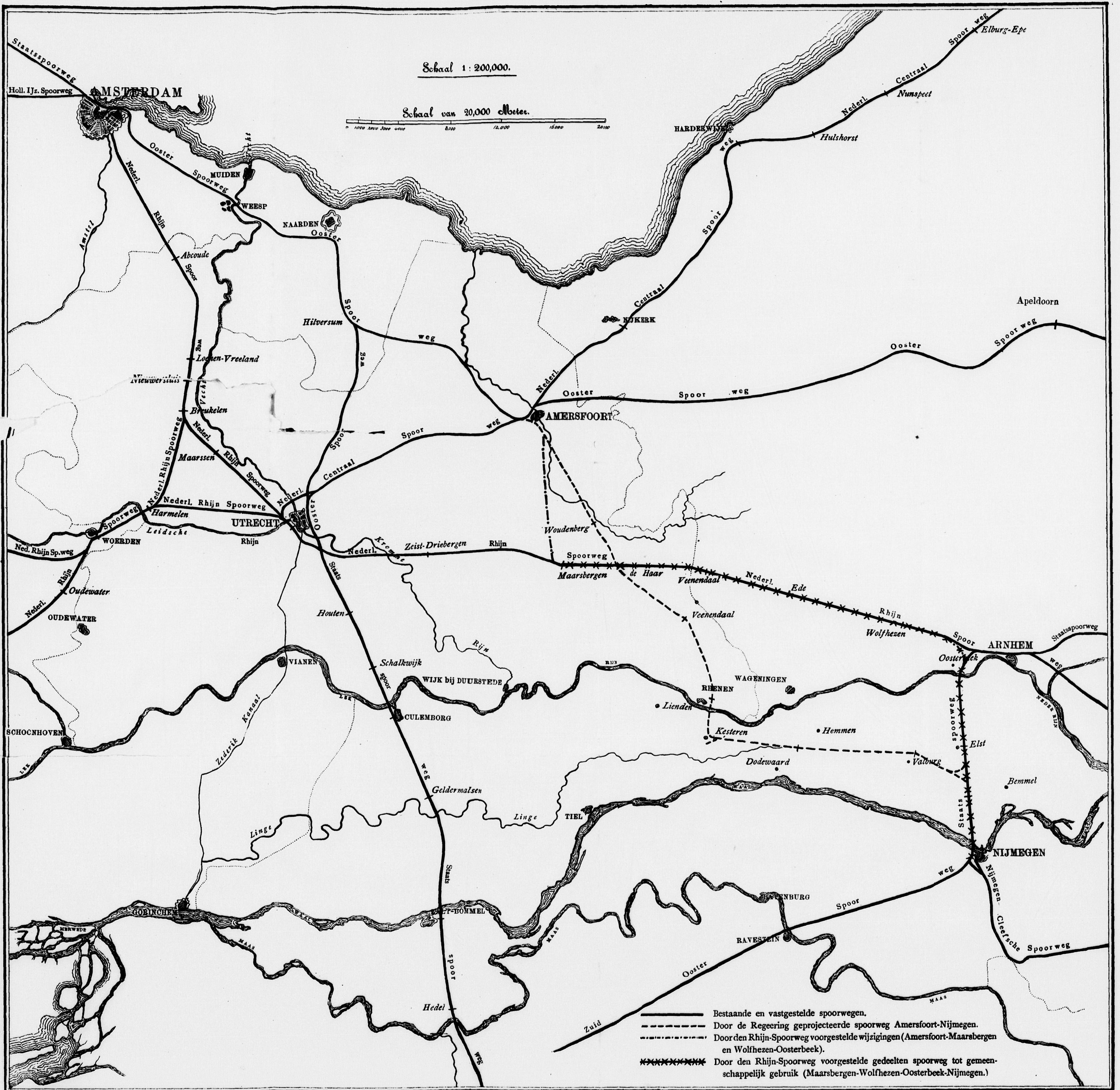
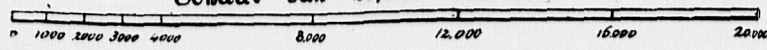
Tot maatstaf van vergoeding voor het gebruik van een spoorweg, waarvan de exploitatie aan eene andere onderneming werd geconcessioneerd, wordt algemeen aangenomen en erkend, dat de gebruikster hierbij geen aanspraak heeft op eenig aandeel in regtstreeksche winst, maar zich moet tevreden stellen met de enkele vergoeding der kosten van de treindienst, waarin door haar wordt voorzien. Naar dezen maatstaf is men in Engeland gewoon om aan de Concessionaris ten goede te brengen de vracht, welke zij in hare eigen verkeer bevoegd is te vorderen onder korting van 15 à 20 per cent voor de kosten der treindienst. In andere landen geeft men er de voorkeur aan, dien maatstaf te berekenen naar het aantal assen. De regel in Engeland gevolgd geeft een duidelijker begrip van het beginsel, waarvan wordt uitgegaan; de andere is eenvoudiger in praktijk. In de gegevene omstandigheden is overigens de keuze onverschillig; omdat het toeval wil, dat het aantal kilometers, hetwelk men over en weder van elkander in gebruik zou nemen, ongeveer gelijk is.





Schaal 1:200,000.

Schaal van 20,000 Meter.



- Bestaande en vastgestelde spoorwegen.
- - - Door de Regeering geprojecteerde spoorweg Amersfoort-Nijmegen.
- · · Door den Rhijn-Spoorweg voorgestelde wijzigingen (Amersfoort-Maarsbergen en Wolfhezen-Oosterbeek).
- XXXXXX Door den Rhijn-Spoorweg voorgestelde gedeelten spoorweg tot gemeenschappelijk gebruik (Maarsbergen-Wolfhezen-Oosterbeek-Nijmegen.)

