

over de geschiedenis van den Amsterdamschen beursbouw.

De vergadering werd door vele bouwkundigen, eenige gemeenteraadsliden, leden der Kamer van koophandel en fabrieken, en de wethouders van HALL, SCHÖLVINCK en BLOEKER bijgewoond.

De heer BERLAGE ving zijn historisch overzicht aan met VONDEL's gedicht op de eerste Amsterdamsche beurs, tusschen den Vijgendam en het Rokin, scheidte daarna den toestand vóór dien, toen de kooplieden op de Nieuwe Brug, bij slecht weder onder de luifels der huizen in de Warmoesstraat ook zelfs in de Oude Kerk en later in het spaalhuisje vergaderden, tot in 1698 de eerste steen gelegd werd voor het gebouw op het Rokin, waarvan de dichter zong:

«Hier heft zich uit den Amstel tot in de wolken,
Een plaats, die 's middags krielt van allerhande volken.»

Deze beurs werd in 1613 in gebruik genomen, in 1668 verhoogd. De klokketoren werd afgebroken en de zuilen werden genummerd om den kooplieden vaste plaatsen te geven. Sedert onderging zij nog vele veranderingen. In 1825 werden ernstige ontzettingen waargenomen en in 1835 werd een onderzoek naar de fundamente bevolen, met het gevolg, dat men in 1836 een hulpbeurs moest betrekken en geconcludeerd werd, dat geen herstel meer mogelijk was. Den 3en Maart 1836 werd een prijsvraag tot den bouw eener nieuwe beurs uitgeschreven. Spr. gewaande in het kort van de op die prijsvraag ingekomen antwoorden. Op 7 October 1840 werd het plan van den architect ZOCHER door den gemeenteraad aangenomen en in het volgende jaar werd de eerste paal geslagen. De bouw duurde vier jaren. Later werd aan de beurs het bekende «zandbakje», alias korenbeurs, bijgebouwd, die vroeger op het Damrak, eerst in een houten, later in een steenen gebouw gehouden werd.

Daarna behandelde spr. zijn eigen plan tot stichting eener nieuwe koopmansbeurs op het gedempele Damrak, zooals dit nu na overleg met commissien is goedgekeurd.

Spreeker gaf, daarbij wijzende op de langs den wand opgehangen teekeningen, eene verklaring der indeeling van het parterre (goederenbeurs, effectenbeurs, graanbeurs, schippersbeurs, post-, telegraaf- en telefoonkantoor en dienstlokalen, schrijfkamers, tijdingszaal, kantoor en drukkerij der Vereeniging voor den Effectenhandel, het koffiehuis voor den graanbeurs), van het souterrain (kelders, lokalen voor centrale verwarming en verlichting, safe-deposit), van de eerste verdieping, (vergaderzaal der Kamer van koophandel en bureau van den secretaris der Kamer, kantoorlokalen, veilingzaal voor den graanhandel) en van de tweede verdieping met kantoorlokalen. De goederen- en effectenbeurs zal geriefelijk worden ingericht met kantoor-tjes en banken, de graanbeurs met monsterkastjes. In de kantoren voor rijks- en gemeentetelefoon zullen samen 36 cellen geplaatst worden en dit aantal kan nog worden uitgebreid.

Vervolgens behandelde spr. de constructie. Alleen waar dit noodzakelijk is, zal bergsteen gebezigd worden. Ook het inwendige zal schier alleen baksteen te zien geven; de groote pijlers, die de galerijen en de kap dragen, zullen van graniet zijn. Is van buiten de baksteen rood, aan de binnenzijde zal gele steen gebruikt worden en voor de vloeren der drie groote beurshallen is Java-teakhout gekozen.

De bekapping wordt eene ijzerconstructuur met dubbele glasbedekking. De vergaderzaal der Kamer van koophandel zal als aula behandeld en rijk betimmerd worden. De groote zalen worden met heete lucht, de kleine zalen met stoom verwarmd. De buitenlucht wordt door elektrische ventilatoren boven in het gebouw binnengezogen, wordt op een zolder verwarmd tot 35 gr. en van daar in de hallen gevoerd; de bedorven lucht wordt aan de onderzijde weggezogen. Er is gerekend op elektrische verlichting.

De heer BERLAGE zeide nu een enkel woord over het uiterlijk van het door hem ontworpen gebouw, den geringsten schijn van eigen lof zorgvuldig vermijdende, alleen verklarende, hoe hij de hem opgelegde taak had opgevat, het resultaat verklarende en de mannen noemende, met wier ervaring, studie en inzicht hij gepoogd heeft zijn voordeel te doen. Het terrein trok hem zeer aan, juist omdat het beperkt en onregelmatig was. Een onregelmatig terrein toch geeft het voorrecht van zich natuurlijk en vanzelf ontwikkelende verrassingen. De beperking heeft hem geleid tot het ontwerpen der «beruchte vlakke muren»; hij moest ook bij den opbouw met het terrein-oppervlak weerkoren. De hoofdgedachte der constructie houdt verband met de resultaten der ook voor hem interessante studien van DETASEL, LOUWERIKS en DE GROOT. Voor de uit- en inwendige sculpturale en andere versieringen heeft hij zich gewend tot den

heer A.L.B. VERWEY, die dit deel der taak heeft overgenomen, en dus zal aangeven welke figuren uit de geschiedenis voor versiering in beeldhouw- en schilderwerk zullen dienen. In den zuidgevel zullen vier statuten geplaatst worden: VAN OLDENHARNEVELDT Prins MAURITS, JAN PIETERSZ. COEN en HUGO DE GROOT. Op den hoek van den klokketoren zal GUSBIECHT VAN AMSTEL tronen. In de beurshallen en in de vergaderzaal der Kamer van koophandel en ook voor de vensterruiten in den zuidgevel worden versieringsplannen, ornamentiek schilderwerk, uitgedacht. De klokketoren is ontworpen, niet om der wille van een torenbouw op zich zelve, maar om den beursbengel van hoog af over de stad te doen luiden, en ook uit overwegingen van traditie. Wordt die bengel voor het eerst geluid om voor het eerst de handelaars ter beurze te roepen, dan zal die klank een nieuwe emotie kunnen wekken, gedachte van een nieuwen bloei van Amsterdam als vanouds vermaarde koopstad.

Spr. zegt ten slotte eenvoudig, dat hij hoopt dat de nieuwe beurs dan het zoo lang verwaarloosde Damrak niet ontsieren zal, niet om zijns wil maar om der wille der stad Amsterdam.

De voordracht van den heer BERLAGE, onopgesmukt, vrij van zelfoverschatting, meer eene verklaring der motieven door welke hij zich bij zijn ontwerp leiden liet dan eene bepaalde verdediging zijner schepping en ook vooral een indruk gevend van den omvang, ernst en grootsheid, van den nu voltooiden arbeid, lokte een warm applaus, blijk van waardeering en hartelijkheid, uit bij de vele collega's die zich onder zijn gehoor bevonden.

De voorzitter, de heer POSTHUMUS MEIJES, sprak den heer BERLAGE hartelijk toe, hem prijzende dat hij lof en critiek gelijktijdig waardeerde; hem toewenshende den moed, wijsheid en kracht om den bouw te voltooien en zijn vreugde betuigende, dat de bouw der Amsterdamsche beurs het werk zal zijn van een Amsterdammer.

De heer Salm, president van het genootschap Architectura et Amicitia, overhandigde den heer BERLAGE een geschenk, waarvan deze niet weinig verrast stond: een zilveren penhouder ter herinnering aan dezen avond.

Daarna werd de vergadering gesloten.

STATEN-GENERAAL.

EERSTE KAMER.

EINDVERSLAG der COMMISSIE van RAPPOORTEURS over het ontwerp van wet tot goedkeuring van de overeenkomst tusschen Nederland en België op 23 April 1897 te Brussel gesloten, betreffende overneming van de Nederlandsche gedeelten van eenige in Nederland en België gelegen spoorwegen, en van de mede tot die spoorweggedeelten betrekkelijke met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen gesloten overeenkomst.

1. De overeenkomst met België vond op zich zelf bij de meeste leden goedkeuring. Met de Regering achtte men het van overwogend belang, dat de Staat tegen billijken prijs den eigendom verkijs van op zijn gebied gelegen spoorwegen, die hetzij toebehooren aan buitenslandsche maatschappijen, hetzij in exploitatie zijn bij eene buitenslandsche maatschappij.

Tusschen zal volgens het gevoelen van eenige leden de van de koopsoos te betalen 3 pct. rente aan België een schadepost zijn, indien de over te nemen lijnen niet de geraande f 1800 per kilometer opbrengen, en waarschijnlijk zullen zij dit niet.

Andere leden waren niet overtuigd van het belang van den Staat om die verschillende eijndjes spoorweg in eigendom te verkrijgen. Zij achtten niet bewezen, dat de schade verkregen op de exploitatie der lijn Luik—Limburg de verkrijging dier lijntjes zou rechtvaardigen en zij achtten in elk geval den koopprijs, aan België te betalen, te hoog.

2. Naar de zienwijze van onderscheidene leden heeft de ondervinding nu reeds geleerd dat zij juist hebben gezien, die zich tegen de spoorwegovereenkomsten van 1890 hebben verzet.

Het groote bezwaar is, zeide men, aan het licht getreden, dat men in 1890 heeft voorbijgezien, dat bij de regeling van het spoorwegverkeer de binnenlandsche verhoudingen van minder belang zijn dan de buitenlandsche. De Belgische spoorwegen zijn thans onvoldoende in één Nederland. Er bestaat dus één Belgisch belang. Daartegenover staat niet één Nederlandsch belang, naar eenzijdig het belang der Exploitatiemaatschappij en anderzijds het belang der Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij.

Den loop, dien de zaak genomen heeft, konden onderscheidene leden niet goedkeuren.

Sommige leden hadden bezwaar tegen de aansluiting van het contract met België aan dat met de Exploitatiemaatschappij. Er hadden naar dit gevoelen twee afzonderlijke wetontwerpen moeten worden aangeboden, waarvan ieder strekte tot goedkeuring van één contract. Dan zou de Regering de exploitatie op Nederlandsch terrein zoowel met de Hollandsche Maatschappij als met de Exploitatiemaatschappij 266 hebben kunnen regelen, als het moest in overeenstemming met

's lands belang ware geweest. Een of meer der lijntjes Budel—Vlodrop, Lanaken—Simpelveld, Tilburg—Maarle-Nassau hadden aan de Hollandische Maatschappij ter exploitatie kunnen worden gegeven, met gelijktijdige toekenning van libre-passeurs over aansluitende bestaande lijnen. Een ander lijf merkte hertoging op, dat die wijze van handelen niet mogelijk was, omdat de Regering onmiddellijk eene Maatschappij moest aanwijzen, die de over te nemen spoorwegen moest exploiteren.

Andere leden merkten op, dat er onderhandeld is tusschen den Belgischen Staat, den Nederlandschen Staat en de Exploitatie-maatschappij. Volgens hen had reeds de befevelheid gevorderd om, waar de Staat en de Exploitatie-maatschappij in de noodzakelijkheid kwamen om met België in gedachteuwisseling te treden, zij aan de Hollandische Maatschappij hadden te kennen gegeven, dat zij van den begiue af op de aanwezigheid van de vertegenwoordigers dier maatschappij bij het onderhandeling prijz zou stellen.

Maar de Hollandische Maatschappij is buiten de onderhandelingen gehouden. Er waren leden, die opmerkten, dat tengevolge dezer overeenkomsten de toestand der Hollandsche Maatschappij aanmerkelijk wordt verzwakt, zoodat die overeenkomsten in strijd zijn met den geest en de bedoeling der overeenkomsten van 1850. Destijds bedoelde men, dat twee maatschappijen, beiden inwendig sterk, in staat zouden zijn met elkander in eene gezonde mededinging te treden. Dit zal nu door het thans nauwlijks wetsontwerp voortaan onmogelijk zijn. Deze leden toech verzagen, dat, nu de Exploitatie-maatschappij tengevolge dezer wet nagenoeg het geheele verkeer met België in handen zal krijgen, de Hollandsche Maatschappij eerlang het onderspit zal delven, zoodat maatschappij van Staatswege iets vroeger of later voor de deure staat. Werkelijk achten zij de overeenkomsten te gunstig voor de Exploitatie-maatschappij. Zij mocht waarlijk wel 3 pet. rente van het door den Staat besteede kapitaal betalen.

Andere leden deelden in deze beschouwingen niet. Zij hielden staande, dat de Hollandsche Maatschappij de sterkere van de twee zal zijn, ook na de bekrachtiging dezer overeenkomsten. De vorige Regering begon niet te onderhandelen met de Exploitatie-maatschappij. Dit duurde maanden lang. Gedurende dien tijd liet de Hollandsche Maatschappij niets van zich hooren. Maar nu gaat het niet nu er een brief tegen de Exploitatie-maatschappij van te maken, dat zij met België heeft onderhandeld, ook over het Barrême-systeem (1). Wel moet worden erkend, dat bij de latere questie der route, na 27 Juli, de Hollandsche Maatschappij in minder voordeelige toestand kwam. Zij kwam daartegen in verzet. En er is voorwaars mogelijk aan hare bezwaren tegenover gekomen. Nu is het naedeel, dat de Hollandsche Maatschappij zal dragen, werkelijk zoo groot niet. Het kan nooit meer bedragen dan de f 500,000 bruto opbrengst van het vervoer over Barchen; wel nagenoeg zeker veel minder. Dat dese vermindering tot maatschappij der Hollandsche Maatschappij zou kunnen leiden, achten deze leden geheel onaanneemlijk.

Enige leden meenden, dat voeleer de Exploitatie-maatschappij groter steun van de Regering behoeft.

Daartegen werd van andere zijde opgemerkt, dat men aan de andere overeenkomst der Regering met de Exploitatie-maatschappij niet veel hechte. Die regeling is, zeide men, niet contractueel met de Belgische Regering en de Exploitatie-maatschappij vastgesteld. Slechts moreel is de Exploitatie-maatschappij daaraan gebonden en die morele verplichting toekent ook volgens den Minister niet veel. Hij keurde hetgeen hij schrijft op bladz. 5 in de Memorie van Antwoord:

„Wat nu de vraag betreft in het Voorloopig Verslag gedaan of de verklaring der Exploitatie-maatschappij, nu zij niet in de overeenkomst met die maatschappij, noch in die met België is opgenomen, voor de toekomst voldoende waarborgen oplevert, moet worden opgemerkt, dat *elke uitsprekking van overeenkomsten aart is en niet langer geldt dan een der partijen verlangt.*”

„De verklaring, door de Exploitatie-maatschappij aan de Regering gegeven, legt echter meer dan enige andere afspraak bij onderhandelingen over brieven, aan de Exploitatie-maatschappij de moreele verplichting op, haar zooveel mogelijk in de toekomst gestand te doen.”

Wederom andere leden waren van oordeel, dat de beide Maatschappijen tegenover de hollandsche spoorwegen zwak zijn en dat het de dure plicht der Regering is om tegenover de te verwachten scherpe mededinging van België beide Maatschappijen te versterken.

Op grond van het borenstaande hadden sommige leden groot bezwaar tegen deze overeenkomsten, waarvan zij de aannemng niet achtten in het algemeen belang.

3. Enige leden hadden tegen de voorgestelde regeling geen bezwaar, ook al zoude zij in de toekomst tot Staatsexploitatie leiden.

Daarentegen hadden een groot aantal leden met genoege van deze overeenkomsten kennis genomen, juist omdat zij verzagen, dat daarin het middel lag om Staatsexploitatie te voorkomen. Sommigen hunner verklaarden reeds nu, dat zij het denkbeeld van Staatsexploitatie onder geene voorwaarde wilden steunen.

4. Sommige leden waren met dit wetsontwerp ook daarin ingenoen-

men, omdat, wordt het tot wet verhooven, daarin de aansluiting kan worden gevonden tot het aansluiten van eene rechtstreekse verbindinglijn van Tilburg naar Budel, waardoor eene kortere verbinding van 20 à 25 kilometer verkregen zou worden tusschen Deutschland en de Nederlandsche havens. Daardoor ware wellicht een voorsprong verkrijgbaar op de vrachtprijzen, vooral van goederen. Dit denkbeeld wenschte men met te meer aandacht aan de Regering te onderwerpen, omdat, naar het schijnt, men in België denkt over het bouwen eener rechtstreekse lijn van Luik naar Aken tot verkrijging eener kortere verbinding tusschen Keulen en Antwerpen.

5. Naar aanleiding der overweging van dit wetsontwerp werd in eene afdeling de Regering nog om eene inlichting gevraagd.

Op bladz. 4 der brochure van den heer T. SANDERS, civiel en bouwkundig ingenieur: *De spoorwegovereenkomsten van 1850 en 1857/58*, leest men: „Onbekend”, — namelijk aan het publiek in 1850 —, was ook, dat aan de ingenieurs, aan wie destijds het onderzoek naar den staat van wog en werken” (te weten der Rijnspoorwegmaatschappij) „was opgedragen, stilziggendheid was opgelegd omtrent den waren toestand waarin zij de lijnen dier maatschappij hielden aangebronden, een toestand zoo verwaarloosd, dat zonder maatschappij binnen enkele jaren een faillissement onvermijdelijk ware geweest.”

Kan de Regering, werd gevraagd, omtrent hetgeen hier beweerd wordt, aan de Kamer eenige opheldering geven?

Het wetsontwerp werd in de vergadering van 31 Maart j.l. aangenomen. Aangezien het officiele verslag der vergadering nog niet in ons bezit is, moeten wij het geven van een overzicht van het debat tot het volgend nummer uitstellen.

5 April 1888.

TH. SIX.

TWEDE KAMER.

Intercommunale telephonie. (1)

Het V. V. over het wetsontwerp tot verhoging van H. IX der Staatsbegroting, betreffende bovengenoemd onderwerp, luidt als volgt:

„Enkele leden in eene afdeling betreurden het, dat het intercommunale telephonnet aan den Staat is overgegaan. Huns inzien ware het beter geweest, dezen dienst over te laten aan particuliere concessionsmaatschappijen, waardoor met minder kosten en op eenvoudiger wijze in de behoefte aan het verkeer had kunnen zijn voorzien. Met leedwezen hielden zij dan ook kennis genomen van deze wetsvoordracht. Zij vreesden, dat de Staat geen voorstand zou kunnen bieden aan den aandrang tot voortdurende uitbreiding van het net, ook wanneer de behoefte daaraan zich in werkelijkheid niet doet gevoelen, en dat de zaak ten slotte groote offers uit de schatkist zal gaan vorderen.

Versehiedene andere leden stelden zich op het tegenovergesteld standpunt. Mer belangstelling hadden zij kennis genomen van de mededeelingen in de Memorie van Toelichting, waaruit blijkt, dat het telephonverkeer voortgaat nu dit meer en meer de wenschelijkheid der uitbreiding van het intercommunale telephonnet erkend wordt. Het sterk sprekend feit, dat de bestaande lijnen in de behoeften van het verkeer tusschen de nu aangeplote plaatsen niet kunnen voorzien, en de aanvragen van vele zijden om nieuwe aanduidingen gestuven van de noodzakelijkheid van Staatswege krachtiger dan tot dusver op dit gebied werkzaam te zijn. Deze leden begroetten dan ook met instemming dit wetsontwerp, als blijk van eene ruimere opvatting en van de ernstige gezindheid dezer Regering, aan den bestaanden achterlijken toestand een einde te maken. Zij vertrouwden, dat na den thans voorgedragen maatregel verdere stappen in de goede richting zullen volgen, opdat binnen een niet te lang tijdsverloop alle streken des lands de voordeelen van een uitgebreid telephonnet genieten. De belangen van den handel, van de industrie, van de pets, van het sociale verkeer zullen daardoor worden bevorderd.

Het midden tusschen deze beide zinswijzen hield het gevoelen van leden, die niet ongeueid waren hun steun aan dit wetsontwerp te verleen. Maar toch voor de toekomst waarschuwden tegen overdringing. Huns inzien is de intercommunale telephon voornamelijk voor handelsplaatsen van belang, maar is eene uitgebreide toepassing daarvan, want de post en telegraaf, door de noodzakelijkheid niet geboden. Zij wenschten nu allen hoofde met behoedzaamheid voort te gaan, en voor dit doel geene kosten op den Staat te leggen, waar niet voldoende inkomsten tegenover zouden staan. Die inkomsten zouden op hare hoort waarborg zijn voor voldoende belang.

Veel leden stelden er prijs op, alvorens hun oordeel over dit wetsontwerp definitief te vestigen, te vernemen, welke uitbreiding, naar het oordeel der Regering, het intercommunale net zal moeten verkrijgen, en welke kosten, globaal gesamd, daarmee in het geheel zullen genoeid zijn. — Bij dien wensch sloten ook andere leden zich aan, terwijl tevens gevegens gevraagd werden omtrent de toeneming van het intercommunale telephonverkeer en den omvang op dit ogenblik.

In verschillende afdelingen werd bezwaar gemaakt tegen de wijze, waarop de Regering in het vervolg de uitbreiding van het intercom-

(1) Zie no. 10 van den loopenden jaargang.

(1) Barrême. Recueil de comptes tout faits. Etym. Ainsi nommé de François Barrême, né à Lyon, mort à Paris en 1703; qui publia un recueil de ce genre sous le titre de *comptes faits* Litré I. v.