

5

‘Wegen te water en te land’: voor communicatie en handel

‘Onder de voorname verplichtingen van elke regering rangschikt men thans de zorg voor de openbare wegen’, schreef Sloet in 1846. Hij roemde koning Lodewijk Napoleon, die in de jaren 1806-1810 ‘den ijverigen bevorderaar van nuttige openbare werken’ was geweest. Ook koning Willem I, die het bestraten van wegen groots had aangepakt, ‘wat op het binnenlandsch vertier en de bebouwing van den bodem eenen zeer weldadigen invloed uitgeoefend heeft’, kreeg in dit verband een compliment.¹ Zo konden immers ook schijnbaar onrendabele gebieden bij de natie worden betrokken, kon arbeid en daarmee welvaart worden gecreëerd en ook het volk rustig worden gehouden, was het geluid dat Sloet ook elders liet horen.

Openbare werken, als vaarten en wegen, zijn eene wezenlijke behoefte van den tijd en ons land. Zij kweeken algemeene welvaart, die de eenige steun van ons finantie-wezen uitmaakt. De staatsschuld is te groot, dan dat men met bezuiniging, hoe wenschelijk ook in velerlei opzichten, den druk der belastingen voelbaar verminderen kan; alleen meerdere welvaart zal ze dragelijk doen maken. Bestaande vaarten en wegen doen er nieuwe ontstaan; hoeveel oer- en grindwegen zijn er niet alleen in Overijssel aangelegd, om op de straatwegen uit te loopen, sinds die zijn aangelegd. Alle hoofdvaarten in Overijssel, Groningen en Drenthe die door de hooge veenen loopen, veroorzaken eene voortdurende kanalisatie van zijdwijken, waarlangs zich menschen nederzetten om den afgeveenden grond te bebouwen. Zoo ontstaat er eene onophoudelijke bron van arbeid voor de behoeftige klasse, en zoo lang zij voordeeligen arbeid vindt, zal zij zich van staatkundige woelingen onderhouden. De natie zelve zal daardoor van scolastieke, ijdele theoriën van staatsregt en godsdienst, waaruit zooveel kwaad, zooveel onrust ontspruit, worden afgeleid; zij zal haren bodem te meer liefhebben, naarmate zij die door arbeidzaamheid, de groote bron van huiselijke en maatschappelijke deugden, meer productief gemaakt zal hebben.²

Met voldoening kon hij constateren, dat over het gehele land een fraai net van grond-, oer-, gruis- en schelpenwegen was ontstaan, waarmee al deze zaken waren gediend. Maar, waarschuwde hij, hun functie voor de handel zou wel eens beperkt kunnen worden. ‘Thans komen de spoorwegen aan de beurt, en dreigen aan vele der straat- en andere wegen hunnen handelsbestemming te benemen, om ze voortaan slechts dienstig voor de landbouw te laten.’ Natuurlijk

¹ TSS-3, 453.

² TSS-6, 248.

behoorden de ijzeren verbindingen tussen Engeland en Indië en tussen Noord- en Zuid-Europa ook Nederland te kruisen, maar dat betekende niet, dat andere onderdelen van het binnenlandse wegennet mochten worden verwaarloosd. Noch de straatwegen, noch de waterwegen, noch de 'voetpaden der natie'.³

Sloet wees zijn lezers in dit verband op hun eigen verantwoordelijkheid. Zij konden niet eenvoudigweg stil blijven staan bij de herinnering aan de tijd waarin zij –in ieder geval hij en zijn broer– als knaapjes langs nederige paadjes trokken om korenbloemen en klaprozen te zoeken. Zij mochten de economische waarde van dergelijke verbindingen niet uit het oog verliezen en moesten die beschermen. 'De Commissarissen des Konings, doorgaans slechte voetgangers', merkte hij schamper op over deze vertegenwoordigers van de rijksoverheid, 'leeren de Provinciën aan hunne leiding toevertrouwd, meestal uit hun britska kennen, en zullen in het vervolg die kennis alleen uit den wagon opdoen. Het laatste voetpad zoude opgeheven kunnen worden, zonder dat men in een Provinciaal Bureau iets daarvan bespeurde'.⁴

Rivieren en kanalen, schreef hij in 1859 in een commentaar op het regeringsverslag over de openbare werken, bestreken meestal een groot gebied en reikten soms zelfs tot over de grens. Het onderhoud of de verbetering daarvan was dus niet in de eerste plaats een zaak van particulier, maar van nationaal belang. Want hoe zouden bijvoorbeeld de scheepstimmerwerven in Groningen van hout kunnen worden voorzien als de Rijn en de IJssel onvoldoende water hadden, waardoor houtvloten uit de hogere delen van Duitsland niet in het noorden van ons land konden komen? Hoe moest Amsterdam de koloniale waren dan in Duitsland krijgen? 'Men behoort daarom elkander geene openbare werken te benijden, die op den algemeenen voorspoed grooten invloed uitoefenen', was zijn conclusie.⁵ Daarmee zat hij midden in de discussie over particulier en algemeen belang, die met de uitbouw van de infrastructuur actueler dan ooit was geworden.

In dit hoofdstuk over de 'wegen te water en te land' wordt gezien hoe Sloet invulling gaf aan zijn ideeën over de infrastructuur: in de politiek, in de pers, in de praktijk.⁶ Welke doelen stelde hij zich? Wie waren zijn medestanders, wie zijn tegenstanders in het grensgebied tussen private en publieke belangen? Welke effecten hebben zijn inspanningen gehad? Het accent bij de praktijk ligt ook hier op Sloets activiteiten in Overijssel, met name op zijn streven om van de provinciale hoofdstad een echte zeehaven te maken. Tamelijk uitvoerig wordt ingegaan op zijn spraakmakende pogingen om verbeteringen tot stand te brengen aan 'de vaarweg van Zwolle naar de zee', de route via het Zwarte Water en het Zwolse Diep.⁷ Deze zaak zette namelijk de politieke en persoonlijke verhoudingen op scherp en laat het nodige zien van Sloets karakter en daarmee ook van zijn politieke stijl. Bovendien leidden de perikelen rond dit voor Overijssel cruciale on-

³ TSS-3, 454.

⁴ TSS-3, 454.

⁵ TSS-18, 338-339.

⁶ De uitdrukking 'wegen te water en te land' is ontleend aan een zinsnede uit een redevoering van Sloet tijdens een kamerdebat over de Rhijnspoorweg-maatschappij, HTK 24 mei 1852.

⁷ Deze titel is ontleend aan Pol en Van Hezel, *Kraggenburg*.

derdeel van de infrastructuur tot een noviteit in de Nederlandse politiek: de eerste volledige parlementaire enquête in 1856.⁸

5.1 In het algemeen belang

In zijn twee boeken over de wording van Nederland in de negentiende eeuw besteedt Auke van der Woud ruime aandacht aan de ontwikkeling van rivieren, kanalen, vaarten, havens, landwegen en spoorwegen.⁹ Hij heeft het daarbij onder andere over technische ontwikkelingen, over ingenieurs en andere deskundigen die greep trachtten te krijgen op natuurlijke situaties en tegelijkertijd scheppend bezig waren, maar ook over publieke en private belangen, initiatief en ondernemingszin, gevolgen van de toenemende mobiliteit voor de beschaving én effecten van de infrastructuur op de handel. Het zijn allemaal aspecten waarop Sloet zijn visie had.

Nu eenmaal de aarde ééne markt geworden is, dankzij stoom en electriciteit! waarvan de uiterste deelen zich in eene versnelde gemeenschap gesteld hebben, moet ieder volk er op uit zijn, om eene binnenlandsche gemeenschap onophoudelijk en onvermoeid te verbeteren, of het loopt gevaar allengs aan eene industriële tering weg te kwijnen, die, aanvankelijk weinig gevoeld, spoedig kan toenemen. De prijzen der goederen worden door de handelsjournalistiek van algemeene bekendheid en tot in de afgelegenste hoeken bespied; daarom moet men op alle omstandigheden letten, die zelfs den geringsten invloed op de prijzen uitoefenen. Binnenlandsche tollën, waag- en kadegelden komen hier inzonderheid in aanmerking. De mededinging vordert, dat ons geheele volk voortdurend denke, om zijne voortbrenging zoo goedkoop mogelijk te maken.¹⁰

Men zou verwachten, schreef hij in 1859, dat het nut van openbare werken gezien zou worden als ‘een middel om onze nationaliteit te verlengen’. De praktijk was anders, constateerde hij en dat was al zo sinds de dagen van Leeghwater, toen West-Friese boeren klaagden over de droogmaking van de binnenmeren, omdat ze daardoor beroofd werden van de eieren van eenden en andere watervogels. Aan ‘den nog half wilden’ West-Friese boer uit de zeventiende eeuw wilde hij diens bekrompen verstand nog wel vergeven, maar de leden van de Leidse Raad en Vroedschap hadden toch beter moeten weten, toen zij rond het eind van de achttiende eeuw bij het aanvaarden van hun functie een geheime eed aflegden, waarin zij verklaarden dat ze zich zouden verzetten tegen elke droogmaking van de Haarlemmermeer. In zijn tijd was het nog niet veel beter geworden, sprak Sloet deels uit eigen bittere ervaring. ‘Wie herinnert zich niet den tegenstand, welken de Dedemsvaart, de werken van het Zwolsche Diep, het

⁸De enquête over de Zoutwet van 1853 betrof slechts een gedeelte van de procedure in het kader van een parlementaire enquête.

⁹In *Het lege land* passeren achtereenvolgens ‘rivieren’ (95-107), ‘waterwegen’, waaronder worden begrepen kanalen, vaarten en havens (108-140), ‘landwegen’ (141-169) en ‘spoorwegen’ (170-194) de revue. In *Een nieuwe wereld* worden deze onderdelen onder afwijkende titels respectievelijk behandeld in de hoofdstukken 11 (197-232), 12 (233-282), 15 (367-409) en 13 (283-336).

¹⁰ TSS-18, 136.

Grifftkanaal, de Drentsche kanalen, enz. ondervonden en welke thans weder het lot van de spoorwegen is?¹¹

In zijn diagnose noemde hij als eerste oorzaak een *'gemis aan genoegzame beschaving'* en wel in de ruimste zin van het woord. Kennis alleen of een goed verstand was niet voldoende, het ging ook om een juiste mentaliteit, vooral in de hogere standen waar immers de verleiding tot *'lediggang'* op de loer lag, hetgeen weer de afgunst op kon wekken van anderen. Niet zonder reden had hij aan zijn artikel de titel *'zielkundige beschouwingen over den tegenstand tegen openbare werken'* meegegeven.¹²

Wie eenmaal gewend zijn om niets te doen, dulden ook geene werkzaamheid in het algemeen belang bij anderen; zij hebben geen begrip, dat anderen de levenstaak uit een hooger oogpunt beschouwen dan zij zelven; iedere krachtsinspanning, die een algemeen doel voor oogen heeft, komt hun bespottelijk voor, als zij die al niet aan valsche eerezucht toeschrijven, zonder in te zien, dat, als in het oog des wijsgeers ééne soort van eerezucht geoorloofd is, zij het is, die den mensch aanspoort om een nut te stichten, dat tijden en geslachten omvat. (...) Zij zijn er op bedacht, als het ware, instinctmatig om van stonde af, als er sprake van eene nuttige onderneming is, die te bezwalken, meest in algemeene bewoordingen, welke op velen meer kracht uitoefenen dan logisch betoog. Men schermt met de woorden van plannemakerij, theoriën, utopiën en wat al niet meer, en zoo werken zij mede om van meet af ieder nuttig plan in de algemeene denkwijze te schaden, wat men hun maar al te dikwerf ziet gelukken.¹³

Afgunst tussen de standen kon leiden tot partijgeest. Wanneer die zich niet beperkte tot koffiehuisen en sociëteiten, maar ook 's lands vergaderzalen bereikte, werd zij tot *'een verraad aan het algemeen belang'*. Het kon zelfs gebeuren dat daardoor een ministerie viel, waarmee dan ook een zaak van algemeen belang verdween.¹⁴ Een andere, niet minder nadelige, vorm van afgunst was te vinden op lokaal niveau als *'een zuurdesem van de oude stedelijke aristocratie'*. Steden en provincies misgunden elkaar soms een kanaal, straat of spoorweg, zonder te bedenken dat de bloei van een buurland kon leiden tot eigen welvaart. Degenen die zich aan deze staathuishoudkundige misvatting bezondigden, gedroegen zich als leden van *'wilde stammen'* en dat kwam dus neer op een *'gemis aan ware beschaving'*.¹⁵

De aanleg van openbare werken raakte niet zelden aan particuliere belangen en de stem van de tegenstanders was meestal luider dan die van de voorstanders. Soms moesten offers worden gebracht ten behoeve van het algemeen belang, sprak Sloet, die bij andere gelegenheden toch zo'n nadrukkelijk pleitbezorger van de eigendom was. De schijnbare paradox loste zich bij hem, onder aanroeping van Cicero, op in het appelleren aan *'den waren publieken geest'*. Ten voorbeeld haalde hij een Engelse lord aan, die geheel vrijwillig afstand had ge-

¹¹ TSS-18, 138.

¹² TSS-18, 140.

¹³ Ibidem.

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ TSS-18, 141.

daan van een stuk grond dat nodig was voor de aanleg van een spoorlijn, omdat de rest van zijn landgoed door die aanleg meer waard zou worden. Tegelijkertijd was daarmee het algemeen belang gediend.

Een dergelijke benadering, vond Sloet, bracht meer tot stand dan een Onteiningswet die per definitie onpraktisch was. Of, zoals hij het bij een andere gelegenheid zei: 'Hoe beter de mensen worden, hoe minder tegenstand het nuttige ondervinden zal.'¹⁶ Het waren gedachten die hij ook in zijn proefschrift naar voren had gebracht, toen hij sprak over het sociaal pact en de overeenstemming over recht en gemeenschappelijk nut en over de staat die vergeleken kon worden met een gezin, vol van vanzelfsprekendheden. Niet het recht van de sterkste van Von Haller moest gelden, had Sloet ook in zijn proefschrift gepropageerd, maar het gemeenschappelijk belang.

Op de morele plicht tot ontwikkeling en op de praktische mogelijkheden die zich daartoe aandienden kon niet vroeg genoeg worden gewezen. Aan de jeugd van Nederland moest dus worden ingeprent wat er nog drooggemalen en ontgonnen kon worden, hoe nuttige grond kon worden aangewend voor de stoffelijke welvaart. 'Men wijze de kinderen op het noodzakelijke van de kennis der natuur om dit doel te bereiken', herinnerde hij zich de onderwijzers en de godsdienstlessen uit zijn jeugd, 'en zij zullen dieper eerbied voor den oorsprong van de krachten der natuur bekomen, die den mensch zoo veel hulp in zijn stoffelijke bedrijf verschaffen, ja zonder welke hij daarin niets vermag.' Maar voldoende was dit nog niet. 'Een onderwijs in deze rigting, nog verder voortgezet en ontwikkeld op middelbare scholen en hoogescholen, zou gewis gezegende vruchten dragen.'¹⁷

De meeste voorbeelden van nuttige werken zag Sloet in Groot-Britannië en in de Verenigde Staten van Noord-Amerika, want dáár heerste de ware vrijheid en het was aan Nederland om die status ook te bereiken. Het was echter niet alleen een kwestie van onderwijs, maar ook van initiatieven en het bedrijven van de juiste politiek. Die politiek diende aandacht te hebben voor het grote én het kleine belang, voor belangen die elkaar voedden als in één grote bloedsomloop. Naast projecten die waren gericht op modernisering en op de internationale wereld, diende er dus ook aandacht te blijven bestaan voor het kleine, het oude en vertrouwde, dicht bij huis, bijvoorbeeld voor de 'voetpaden der natie'.

5.1.1 Voor marskramers en rondventers

'De land- en waterwegen werden in de loop van de eeuw sterk verbeterd, de primaire in de eerste helft van de eeuw, de secundaire en de tertiaire volgden in de tweede. Het belang daarvan voor de toenmalige samenleving kan moeilijk worden overschat', aldus Van der Woud.¹⁸ Sloet zou het ruim anderhalve eeuw eerder volkomen met hem eens zijn geweest. In het artikel onder de titel 'voetpaden der natie' waaruit in het begin van dit hoofdstuk werd geciteerd, wees hij in 1846 immers nadrukkelijk op het vérreikende en verrijkende belang van de oeroude kerk- en molenpaden en, van recentere datum, de schoolpaden. 'Elk

¹⁶ TSS-18.

¹⁷ TSS-18, 147.

¹⁸ Van der Woud. 'De ruimtelijke orde', 101.

weet, waar 't Almsche kerkje staat, en kent den weg, die derwaarts gaat', citeerde hij de Gelderse dichter A.C.W. Staring (de vader van de landbouwkundige en geoloog Winand Carel Hugo, met wie hij via 'Welvaart' veel samenwerkte). Het was een schoonheid die Hollandse critici niet zagen, meende Sloet, omdat voetgangers in het westen vooral van de grote wegen gebruik maakten. Tegelijkertijd waren die idyllische en soms onherkenbare voetpaden onmisbaar in het dagelijks verkeer en daarmee voor de economie.¹⁹

Wij aarzelen niet aan onze voetpaden een hooger handelsbelang dan aan onze spoorwegen, wat den binnenlandschen handel betreft, toe te schrijven; honderdduizende balen koloniale waren worden jaarlijks daarlangs vervoerd, doch wat van zelfs spreekt, in graauw papieren peperhuisjes met hoeveelheden van eenigen oncen, maar deze handelsbeweging grijpt gezet alle weken, ja zelfs dagelijks plaats, en is daarom van zoo uiterst veel gewigt. Zulks geldt evenzeer omtrent allerlei soorten van manufacturen, en de voortbrengselen van stedelijke kunstvljijt. Begeef U op eenen marktdag in deze of gene stad tegen het middaguur in eene afgelegene herberg, waar de marktgangers gewoon zijn uit te rusten, zijt dan niet te kiesch om in de mand van boerinnetjes, waarmede zij huiswaarts keeren, uw oogen te slaan, om de verscheidenheid en belangrijkheid van dien handel tusschen het platteland en de steeden te leeren kennen, die alleen aan den arm, op den rug, of op den kruiwagen gedreven wordt. De voetpaden zijn bij uitsluiting de handelswegen voor den marskramer en rondventer, welke nuttige menschen men even onbillijk als dwaas bij voorkeur en ter liefde van eenige aristocratische winkels in het patentwezen knijpt.²⁰

Ze werden echter meer en meer bedreigd, omdat menige grondeigenaar weigerde ze nog langer voor algemeen gebruik af te staan. Sloet vond dus dat ze rechtsbescherming verdienden: 'De voetpaden van algemeen gebruik zijn zonder tegenspraak het eigendom van het algemeen.' Hij stelde daarom voor dat plaatselijke besturen ten plattenlande een lijst van openbare voetpaden zouden opmaken. 'Hiertoe konde men in de eerste plaats de kerk-, school-, molen- en marktpaden brengen, en welke de gemeenschap tusschen gehuchten, dorpen en steden daarstellen.' Vervolgens moesten ze in eigendom van de staat of van de gemeenten komen en worden onderworpen aan reglementen tot onderhoud. 'Ook voor de buurt- en andere landhuishoudelijke wegen worden nieuwe wetsbepalingen om dezelfde redenen eene wezenlijke behoefte', besloot hij zijn artikel.²¹

Over enige vorm van schadevergoeding voor deze aantasting van de eigendom sprak hij opvallend genoeg helemaal niet. Zozeer verbond hij wegen, in welke vorm dan ook, met het algemeen belang. Wat Sloet gewenst had gebeurde, want na 1850 werd de overheid verplicht de algemene middelen aan te spreken voor alle openbare wegen en ook daarvoor het onderhoud op zich te nemen. 'Het vraagstuk van de openbare weg werd pas een probleem toen de maatschappelijke mobiliteit groter was geworden, en het algemeen belang dientenge

¹⁹ TSS-3, 456-457.

²⁰ Ibidem.

²¹ Ibidem, zie ook: TSS-1-4, 70-77.

volge ook anders, in wijder termen omschreven moest worden. De uitbreiding van het algemene belang vereiste het evenredig terugtreden van het bijzondere'.²² Sloet zag het als een van de eersten.

5.1.2 In de Kamer

Tot de terreinen waarop Sloet de strijd voor 'zijn' algemeen belang uitvocht, behoorde natuurlijk ook de arena van de landelijke politiek. Tijdens een debat in de Kamer in december 1850 toonde hij zich een voorstander van 'openbare werken van algemeen nut', bedoeld voor hele streken of voor de bloei van verschillende standen in de maatschappij. Zulke werken, verklaarde hij, niet voor het eerst en niet voor het laatst, zouden immers nog steeds hun vruchten afwerpen, wanneer de laatste galmen van de politieke en theologische geschillen uit zijn tijd al lang zouden zijn vervlogen.²³ Aan de dergelijke geschillen, wilde hij maar zeggen, kon hij zijn kostbare tijd niet verdoen.

Bij de behandeling van de begroting voor 1852 toonde hij zijn ingenomenheid met de bedragen die waren uitgetrokken voor de verbeteringen van de rivieren en de zeehavens. Ook de aanstaande verlenging van de Rhijn-spoorweg, die naar schatting één miljoen gulden zou kosten, de droogmaking van de Haarlemmermeer en de aanleg van een telegrafienet zouden de schatkist leger maken. Aangezien het echter in alle gevallen ging om 'productieve uitgaven' kon Sloet er zeer wel mee leven. De zeehavens behoorden in zijn visie tot de nuttigste openbare werken van Nederland, het waren 'de trechters van onze welvaart' en als ze werden verwaarloosd, zou dat tot diep in de landprovincies voelbaar zijn. Hij preeks minister Thorbecke voor de ondersteuning van deze projecten.

Tegelijkertijd wees hij op het belang van de kleinere havens aan de Zuiderzee, zoals het hem uit zijn jeugd niet onbekende Elburg en ook Vollenhove. De visserij en de scheepvaart op de Zuiderzee namen voortdurend toe, stelde hij, en ze vormden een zaak van algemeen belang. Hij vond daarom dat het herstel van die havens niet alleen uit de provinciale fondsen van Friesland, Overijssel en Gelderland behoefde te worden bekostigd. Vollenhove, waarvan de haven vrijwel volledig was dichtgeslibd, achtte hij ook van belang voor Drenthe en hij steunde dus het rekest aan de regering om financiële steun voor het herstel van de haven in dit Overijsselse plaatsje aan de Zuiderzee.²⁴

Toen in mei 1852 werd gesproken over subsidie in verband met de aansluiting van de Rhijnspoorweg-maatschappij op het Duitse net, reageerde Sloet enthousiast op de visie die hij zag in het wetsvoorstel van Thorbecke. Hij meende een regeringsbeginsel aan te treffen, waaruit het algemeen belang sprak en de bereidheid van de staat om in te springen als de individuele kracht niet toereikend was voor de realisatie van nuttige werken. Het zou zelfs de roeping van de overheid moeten zijn, vond hij, want de internationale concurrentie eiste dat de productiekosten zo laag mogelijk bleven. Goede verbindingen, in het binnen-

²² Van der Woud. *Het lege land*, 160.

²³ HTK 21 december 1850.

²⁴ Respectievelijk 437.382 en 481.000 gulden.

land en met het buitenland, vormden daarbij een noodzaak. Zo niet, dan was automatisch sprake van stilstand en vervolgens achteruitgang.

Sloet koppelde de plannen voor de nieuwe verbinding met het buitenland meteen aan een binnenlands net via het water, waarvoor hij, met betrekking tot het oosten en het noorden van het land, een compleet programma opsomde. Het ‘algemeen belang’ vroeg daar volgens hem om en bovendien betaalden ook andere provincies dan Holland en Gelderland voor de aanpassingen bij de Rhijnspoorweg-maatschappij. Groningen, Friesland, Drenthe en de Veluwe moesten dus ook worden aangesloten op het nieuwe net. Niet alleen voor het personenvervoer, maar vooral met het oog op de uitbreiding van de handelsbetrekkingen met het hart van Duitsland. Hij wilde daarom een verbinding tussen de haven van Delfzijl en de IJssel en de Rijn. Er moesten nieuwe kanalen komen van Delfzijl over Groningen en Assen en via het Meppeler Diep, dat kon worden verbreed, naar het Zwarte Water. Het Veluwse Grifkanaal moest worden doorgetrokken naar de Rijn.²⁵

En brengt men dan in zijne gedachten hiermede in verband de Overijsselse kanalen naar Twente, die dagelijks vorderen, de verlenging van de Hoogeveensche vaart, de ontworpen verbinding van de Dedemsvaart met de Eems, dan zou men een net van waterwegen daarstellen, zoo als men nergens elders op het vasteland zou aantreffen. Toeneming op groote schaal van landontginning, verveening en binnenlandschen handel zoude hiervan het gevolg worden; en wij willen toch aan onze nakomelingen ook nog andere herinneringen achterlaten, dan die van den schuldenlast!²⁶

Hij vond dat de gebieden in het oosten en het noorden nu eindelijk wel eens aan de beurt waren en herinnerde aan de totstandkoming van het Noord-Hollands kanaal, het kanaal van Voorne en de droogmaking van de Haarlemmermeer. Ook de calamiteuse polders in Zeeland en het onderhoud van de Hollandse en Zeeuwse havens werden mede betaald door de provincies ‘aan gene zijde der Zuiderzee’. Het was allemaal redelijk en begrijpelijk, betoogde Sloet, want Nederland vormde nu eenmaal ‘een enkel groot gezin, dat lusten en lasten, lief en leed’ gewillig deelde, maar de behoeftes van de landprovincies, die voor een belangrijk gedeelte nog ‘in een hoogst achterlijke en verwaarloosde’ toestand verkeerden, mochten daarbij niet uit het oog worden verloren.

Er was echter nog een reden om aan te dringen op het belang van publieke werken. Een groot deel van de natie had ook om staatkundige veranderingen gevraagd, omdat dit de materiële welvaart ten goede zou komen en die was weer in belangrijke mate afhankelijk van wegen te water en te land. Als er niet meer werd gedaan dan tot dusverre, ondanks de riviervverbeteringen en de plannen voor de telegrafie, dan zou dat leiden tot twijfel bij de bevolking. Bovendien was een staatsvorm slechts een tijdelijk fenomeen. Maar uit de Romeinse tijd daterende werken als de grachten van Drusus en Corbulo bijvoorbeeld, behoorden

²⁵ HTK 24 mei 1852. Tussen Assen en Meppel lag al de Smildervaart. Het Grifkanaal, ook wel Apeldoorns kanaal genoemd, liep van Hattem naar Apeldoorn.

²⁶ HTK 24 mei 1852.

nog steeds tot 'de hartaderen van binnenlandschen bloei en welvaart'. Op die manier kon dus werkelijk iets worden nagelaten aan het nageslacht.²⁷

Publieke geest wordt dan eerst heilzaam voor een volk, wanneer hij zich in nuttige zaken vertoont. Ongelukkig als wij het anders begrijpen! Ik zeg dit niet tot opwekking van de Regering: ik geloof niet dat men de Regering en inzonderheid den Minister van Binnenlandsche Zaken daartoe behoeft op te wekken. Wij weten het nu eenmaal dat, waar algemeen belang bestaat, waar particuliere kracht ontoereikend is, de Staat dáár is en dat hij tevens bereid is om te hulp te komen; maar ik zeg het om, ware het mogelijk, ook door deze weinige woorden iets bij te dragen om alom de overtuiging te doen ontstaan, dat nuttige openbare werken eene behoefte van onzen tijd zijn, eene gewenschte toekomst voor ons land kunnen scheppen, de massa nationalen arbeid voor de mindere klassen vermeerderen, en strekken zullen om den nieuwe staatsvorm wortelen te doen vatten in de genegenheid des Volks.²⁸

Thorbecke reageerde uitvoerig op Sloets opmerkingen. Hij wilde graag toezeggen dat de landprovincies niet zouden worden verwaarloosd, maar trachtte ook de schijn te vermijden dat Holland vroeger zonder meer werd bevoordeeld. De reden was er volgens hem in gelegen dat dit gedeelte van het land verder was in zijn ontwikkeling en juist daarom gesteund moest worden. 'Die ontwikkeling zien wij nu ook in de landprovinciën, die dus op zoodanige ondersteuning, waar die noodig is, gelijke aanspraak zullen verwerven', verzekerde hij. Maar dan moest op lokaal of provinciaal niveau wel eerst het goede voorbeeld gegeven worden. Hij ging daarbij in op het voorbeeld van de brug over de IJssel. 'Wanneer daar zal zijn geschied hetgeen men van degenen die het meest onmiddellijk belang hebben, mag verwachten', voegde hij er veelbetekenend aan toe, 'dan zal de tijd gekomen zijn om te beoordeelen wat, zoo die middelen mogten te kort schieten, van regeringswege zal behooren te geschieden.'²⁹ In dat geval zou hij zich zeker welwillend opstellen. Met andere woorden: de steun van de overheid aan een regio kon pas worden verdiend, nadat men daar eerst zelf de handen uit de mouwen had gestoken.

Hoe sterk Sloet, de volbloed liberaal, in sommige gevallen toch de nadruk legde op de rol van de overheid, bleek nog eens toen in november 1857 de amortisatie van de staatsschuld op de agenda stond. 'Amortiseren, en wederom amortiseren, en niets dan amortiseren', het was een parlementaire leus die hij vergeleek met een manie, waar een groot deel van de natie echter niet in mee wilde gaan. Het was een last die een bestaande generatie niet had gecreëerd, betoogde hij, en die toekomstige generaties vanwege inflatie, toenemende welvaart en groeiende bevolking gemakkelijk konden aflossen. Hij concludeerde dat het geld beter kon worden besteed. Het gemis aan spoorwegen leverde reeds veel schade op, zoals in het noorden waar de aloude transito-handel op Noord-Duitsland verloren ging.

²⁷ Ibidem.

²⁸ Ibidem.

²⁹ Ibidem.

Op dat moment werd nog slechts gewerkt aan een kanaal tussen Assen en Groningen, terwijl ook vele woeste streken nog wachtten op verbindingen. Sloet wilde een subsidie van twintig miljoen gulden, het dubbele van het door de regering voorgestelde bedrag, voor het spoorwegnet: tien voor de noordelijke spoorwegen en tien voor een spoorweg van Vlissingen naar Duitsland. Aan de amortisatie wilde hij alleen meewerken, maakte hij plotseling een zijspiong, wanneer de rentebesparing op de staatsschuld zou worden besteed aan de afschaffing van de accijns op vlees.³⁰ In de optiek van Sloet had alles altijd met alles te maken en dat kon niet genoeg worden benadrukt.

5.1.3 ‘De heeren in de zwarte rokken’

Als het op de uitvoering van de verschillende werken aankwam, vertrouwde Sloet –anders dan Thorbecke, die deze afdeling van november 1849 tot april 1853 als minister in portefeuille had– beslist niet op Waterstaat. Ook de Overijsselse boeren zagen ‘de heeren in de zwarte rokken’ niet graag op de dijken, wist hij te melden. Ter illustratie van hun onkunde haalde hij het voorbeeld aan van de slechte kwaliteit van de cement van de Utrechtse fabrikant Cazius, die bij Waterstaat blijkbaar een monopolie had. De werken die met deze producten waren aangelegd, hadden de staat miljoenen gekost, hoewel ‘iedere boerenmet-selaar toch wel wist van welk gehalte dat cement was.’

Zulke mededelingen werden hem door Thorbecke, en in het parlement, laat staan door de ingenieurs van Waterstaat, bepaald niet in dank afgenomen. Maar, stelde Sloet: ‘Ik heb één streven in mijn leven, dat al mijn doen en laten beheerscht, dat is het streven naar waarheid; ik mag zeggen dat dit de essence van mijne ziel uitmaakt: daarom schroom ik dan ook niet om haar uit te spreken als ik meen haar gevonden te hebben; maar dan moet men mij ook niet verkeerd verstaan.’ Hij wilde nog wel toegeven dat er in Nederland bij de Waterstaat beslist bekwame mensen werkzaam waren, maar het corps had ook zijn ‘eigenaardige fouten, of liever hebbelijkheden.’³¹

Van een overheidsorganisatie die meende eenvoudigweg aan eeuwenoude locale en regionale kennis, ervaringen en inzichten voorbij te kunnen gaan, kon Sloet weinig accepteren. Centralistische neigingen leidden bij hem nu eenmaal onvermijdelijk tot allergische reacties, waarvoor nauwelijks een medicijn beschikbaar was.

Zijn aversie tegen Waterstaat, een organisatie van het Rijk, leek ondertussen steeds groter te worden. In december 1857 noemde hij ‘eenige dier heeren’ als een obstakel bij de aanvraag van concessies. De conservatieve minister A.G.A. van Rappard van binnenlandse zaken verweet hem daarop dat hij het hele corps had bedoeld, maar Sloet haalde er het kamerverslag bij en kon in de tweede vergadering van die dag melden wat hij precies had gezegd. ‘Door de bekwaamheid en vaardigheid van onze heeren stenographen, die’, merkte hij met graagte op, ‘tot model voor vele heeren van den Waterstaat zouden kunnen strekken, ben ik in staat thans reeds *voor te lezen* wat ik zoo even gezegd heb.’ Uit de tekst bleek dat hij wel degelijk hulde had gebracht aan een deel van het corps. Maar

³⁰ HTK 20 november 1857.

³¹ HTK 29 november 1851.

sommige leden daarvan waren vooringenomen en hardnekkig gekant tegen particuliere initiatieven. Zij hielden stukken onder zich en maakten allerlei bezwaren.

Bureaucratie en eigenzinnige ambtenaren, Sloet had er een broertje dood aan! Ter ondersteuning van zijn gelijk haalde hij nog diverse voorbeelden aan waaruit het falen van de heren van Waterstaat moest blijken. Een brug die al jaren wachtte op onderhoud, waardoor een levensgevaarlijke situatie was ontstaan; het dichten van een mond van de IJssel, wat volgens Waterstaat eerst als wijsheid gold en daarna als de grootste dwaasheid; een eilandje dat op kosten van de staat met de wal was verbonden, nadat dit eerst aan de eigenaar was verboden ... Moeiteloos schakelde hij van het lokale naar het nationale niveau en nooit schroomde hij om in de landelijke politieke arena zaken uit de praktijk aan de orde te stellen waarvoor de meeste kamerleden geen belangstelling leken te hebben. Indien nodig sprak hij er een minister rechtstreeks op aan, zoals hij dat ooit als eenvoudig burgemeester te Hengelo al had gedaan om Twente zijn kanalen te bezorgen.

Het zal hem menige vijand hebben opgeleverd. In ieder geval ook de toorn van Thorbecke, die, zoals gezegd, ook Waterstaat onder zich had en de dienst juist roemde. Als er kritiek op kwam, mocht die ook hém worden aangerekend, liet hij weten. Hier lag voor beide mannen een steen des aanstoots die onwrikbaar bleek, als een basaltblok. Voor Sloet leek de uitdaging daardoor alleen maar groter te worden. Onverdroten ging hij door met zijn kritiek en zijn aansporingen. Ook in de richting van zijn medeparlementariërs. 'Met zoetsappige praatjes over het nut der spoorwegen en het belang, dat men er in zegt te stellen, kunnen wij ons niet langer tevreden houden. (...) Er zijn scherper prikkels nodig', hield hij hun voor.³²

5.1.4 Afzonderlijke lijnen of een algemeen net

Met Thorbecke verschildte Sloet niet alleen van mening over het functioneren van Waterstaat, maar ook over de aanpak van de spoorwegaanleg. Zijn opponent was namelijk geen voorstander van een spoorweg*net*, maar voelde veel meer voor afzonderlijke lijnen, waarbij de staat zich terughoudend zou opstellen. 'Zonder aanvang is er geen vervolg. Hij die *handelen* wil, moet het doel niet al te ver stellen', poneerde Thorbecke in 1858. 'Door het voorstel van een algemeen *net* brengt men alle *plaatselijke* belangen te gelijk in het spel, en niets is, zo men met gevolg wil handelen, schadelijker.' Hij zou bij de aanleg liever het voorbeeld van Engeland en Noord-Amerika volgen, in plaats van Frankrijk, want daar had de regering reeds '*te veel* gedaan en *te weinig laten doen*'.³³ Hij diende dus een motie in, om het spoorweg*net* volgens afzonderlijke lijnen verder aan te leggen.

³² HTK 20 november 1857. Bij de financiering van de spoorwegplannen dacht hij ook aan de belangen van het leger. Hierbij moest de Nederlandse situatie niet worden vergeleken met die van grote en machtige staten als Frankrijk of Pruisen, maar met die van een vergelijkbaar klein land als Zwitserland, dat als het nodig was binnen de kortste keren een leger van 100.000 man op de been kon brengen, waarmee 'zelfs aan Pruisen ontzag werd ingeboezemd', HTK 12 december 1858.

³³ HTK 18 februari 1858.

Sloet zag er niets in. Iedereen wilde spoorwegen, reageerde hij, de koning, het parlement, maar ondertussen gebeurde er niets. Er ging alleen een subsidie van 60.000 gulden naar Waterstaat om onderzoek te doen. Als voorbeeld noemde hij de lijn van Driebergen naar Zwolle, waarover hij al eerder vragen had gesteld en waarvoor al drie jaar eerder een concessie was aangevraagd. Want daarmee kon de kortste verbinding tussen oost en west en tussen Amsterdam en Rotterdam en Noord-Duitsland worden gerealiseerd. Zijn oude wens -zoals hij die ook rond 1845 al had geuit in zijn pogingen om een Zuiderzeespoorlijn te bewerkstelligen- leefde bij hem dus nog steeds. Bij de aanvraag was ook gewezen op de bevoorradings van Amsterdam, dat runderen uit Friesland, varkens uit Drenthe en gemeste kalveren en schapen van de Veluwe kreeg, 'en dat oneindig meer van de Veluwe zou kunnen trekken en daaraan teruggeven.' Ook de vissersrij in Amersfoort, Harderwijk, Elburg en Kampen zou er belang bij hebben.

Bij diezelfde gelegenheid klaagde Sloet en passant en opnieuw over de alsmaar uitgestelde verlenging van het Grifftkanaal van Apeldoorn naar de Rijn. Het plan was midden jaren veertig al opgevat onder minister Schimmelpenninck, Sloets Gelderse oud-buurman, en had inmiddels ook steun gekregen van koning Willem III. De Staten van Gelderland hadden al sinds jaar en dag 100.000 gulden voor de uitvoering op de begroting staan. Op een vraag van het kamerlid Van Deinsse of het hier wel ging om een 'algemeen belang', reageerde Sloet met een keur van bekend klinkende argumenten. De scheepvaart zou profiteren van het vervoer van bomen, er zouden meer bossen worden aangelegd, de Veluwe bood ruimte voor binnenlandse kolonisatie en voor wel 150 fabrieken langs het kanaal! Zo was dit provinciale belang ook een algemeen belang.³⁴

Of staat de welvaart van zulk eene aanzienlijke streek als de Veluwe op zich zelve? Is niet de welvaart van Holland eene gelukkige omstandigheid voor die van Gelderland en de welvaart van Gelderland eene gelukkige omstandigheid voor die van Holland? Op dit oogenblik zijn er aanzienlijke ruilingen tusschen de Veluwe en de hoofdstad van ons Rijk. Men ziet toch dat de Veluwe hout, schors, rogge boekweit, aardappelen, heede, grind, varkens, kalveren, wol schapenvellen en nog andere waren aan Amsterdam levert en wederom van Amsterdam zijne grossiers- en koloniale waren ontvangt.³⁵ Geen wonder, dat Rotterdam hier in concurrentie met Amsterdam treedt, zoodat dit kanaal, zoover het nu bestaat, zoowel door een Rotterdamsch als Amsterdammer beurtschip bevaren wordt. Hier ziet men dus niet enkel een provinciaal, maar in wezenlijkheid een wederzijdsch belang tusschen de twee grootste koopsteden van het Rijk en de Veluwe. [...] De scheepvaart, die op dit oogenblik op het Grifftkanaal bestaat, wordt niet uitgeoefend door Veluwsche schippers, maar door schippers uit Overijssel, Groningen, Drenthe en Friesland. In zooverre geldt ook hier in waarheid een algemeen scheepvaartsbelang. Het Grifftkanaal staat in onmiddellijke verbinding met de Willemsvaart en daardoor met de nieuwe vaart van Assen naar Groningen. (...) Al onze veenkoloniën hebben een uitnemend belang bij de voortzetting van het kanaal. De verlenging van het Grifftkanaal is noodig om de

³⁴ Ibidem.

³⁵ 'Heede', hede: 'de grove, bij het hekelen afgescheiden hennep- en vlasvezels, die tot grof touw versponnen worden of als werk worden gebruikt.' (Van Dale)

verbinding van de Zuiderzee, de IJssel, de Rhijn, de Almelosche vaart en al de veenkanalen te voltooiën, maar welke verbinding thans tusschen Apeldoorn en Dieren afgebroken is; en wat spreekt men ons dan nog van provinciaal belang?³⁶

Maar hij had hier de schijn tegen, zoals bleek uit een reactie van zijn collega jhr. mr. D. van Akerlaken uit Hoorn, niet onbekend met zaken van landbouw en waterstaat en in zijn studietijd te Leiden leerling van Thorbecke. Hij schreef Sloets ijver toe aan het feit dat diens vader J.A.J. Sloet tot Oldhuis als districts-commissaris van de Veluwe de eigenlijke ontwerper van het plan zou zijn geweest.³⁷ Hier werd duidelijk op de man gespeeld!

Hoe dan ook: particulier belang, algemeen belang, het bleven moeilijke begrippen; zeker in de Kamer, waar de door Sloet niet ten onrechte gesignaleerde lokale belangen en die van de natie elkaar kruisten en doorkruisten. Voor hem was de gedachte aan het algemeen en daarmee het nationaal belang een constante, wat echter niet wil zeggen dat hij niet óók primair de belangen zag van de regio waarin hij woonde en werkte. Maar steeds hanteerde hij daarbij het argument van het grotere, het nationale geheel. Vervolgens herhaalde deze figuur zich: ook naties moesten met elkaar worden verbonden. Ook zij hadden hun eigen belangen, maar ook zij konden niet zonder de ander en niet zonder de wereld.

De *Katechismus der Natuur* en de *Wealth of Nations* hadden het hem voorgeregd, zoals ook blijkt uit het artikel over de handel en de handelswegen in Overijssel, dat hij al had gepubliceerd tijdens zijn burgemeesterschap van Hengelo.³⁸

5.2 In Overijssel

Waar hij zich op nationaal niveau moest beperken tot het gesproken en geschreven woord, kwam Sloet in de regionale context tot andere acties. In 1836, nog tijdens zijn burgemeesterschap van Hengelo had hij, mede vanuit lokale ervaring, zijn visie neergelegd in een artikel onder de titel 'Vlugtige beschouwing van den handel in Overijssel'.³⁹ In dit stuk over de handel en het belang van 'communicatie' begon Sloet met een uitgebreide inventarisatie van de bestaande 'handelswegen'. Uiteraard ontbrak het in zijn verhaal over rivieren, vaarten, kanalen, vervoersmiddelen en plannen voor nieuwe verbindingen aan kritiek, noch suggesties van zijn kant. Essentieel was ook de toevoeging van het adjectief 'handels' aan het woord wegen. Een goed functionerend stelsel van wegen te water en te land, stelde Sloet ook hier, was nu eenmaal onmisbaar voor de handel en daarmee ook voor de 'verbroedering van het menschedom'. Want door de handel leerden de verschillende naties, en dus ook individuen, elkaar kennen en waarderen, terwijl uit de wederzijdse behoeften de noodzakelijkheid ontstond, 'om zich naar elkanders zeden en denkwijzen te voegen.' Elke fysieke, fiscale of formele hindernis die daarbij een stremming kan veroorzaken, diende dus uit de weg te worden geruimd. Sterker nog, er moesten voortdurend nieu-

³⁶ HTK 18 februari 1858. Zie ook: Vedder. *Apeldoorns Kanaal*.

³⁷ Ibidem.

³⁸ Sloet. 'Vlugtige beschouwing'.

³⁹ Het stuk werd echter gepubliceerd in het *Jaarboekje Overijssel* van 1838.

we verbindingsmogelijkheden worden gecreëerd. Zo vooral konden ‘de ware beginselen der staathuishoudkunde’ worden getoetst en in praktijk gebracht.⁴⁰



Een Enterse zomp op de Regge, de belangrijkste vaarverbinding tussen Salland en Twente. Sloet schreef in 1836 in zijn 'Vlugtige beschouwing van den handel in Overijssel' met begrip en compassie over de uiterst moeizame wijze waarop hier de 'communicatie te water' moest worden onderhouden. (TwentseWelle Enschede)

In zekere zin wilde hij terug naar de situatie waarin Overijssel vóór 1800 had verkeerd, toen er nog sprake was van een uitgebreide transitohandel. Die was echter, onder andere door de slechte bevaarbaarheid van de Vecht en hoge in- en uitvoerrechten, verloren gegaan. In de Bataafs-Franse tijd was er door het afsluiten van de zeehandel nog een opleving geweest, maar daaraan was na het vertrek van de Fransen al spoedig een eind gekomen. De Conventie van Mainz van 1831 noemde hij nadelig voor Overijssel. Het transito-verkeer op Rijn en Waal werd als gevolg van deze overeenkomst aan een vast recht onderworpen en van lastige formaliteiten ontdaan en daarvan konden vooral Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht profiteren. Overijssel miste de boot en dat had alles te maken met het feit dat de IJssel niet werd opgenomen in het waterwegstelsel van de

⁴⁰ Idem, 49.

Rijnstroom. 'Wij aarzelen niet', schreef de sociaal-geograaf Van Vuuren ruim honderd jaar later, 'te stellen dat indien de Geldersche IJssel met evenveel zorgen als Waal en Rijn tot een internationalen vaarweg gemaakt was, daardoor de IJsselsteden zeker een groter aandeel van den Rijnvaart hadden kunnen behouden. (...) In 1838 was deze, eens zoo bloeiende handel, alleen nog van beteekenis voor den doorvoer van granen, eieren en andere agrarische producten.'⁴¹

Niet ten onrechte wees Sloet op de slechte toestand van de IJssel. De zeilvaart verliep er vanwege de vele bochten, verzandingen en ondiepten en het ontbreken van een jaagpad uiterst moeizaam. De rivier moest daarom plaatselijk worden uitgediept en voorzien van een geschikt jaagpad langs de oevers, want zware schepen met twee of drie masten konden slechts met de grootste moeite tot bij Zwolle komen. Gouverneur J.H. van Rechteren van Appeltern had in de jaren dertig 'het onmogelijke beproefd' om een dergelijk jaagpad aan te laten leggen, maar het bleek lastig om de benodigde grond te onteigenen. De situatie elders in de provincie en in de directe omgeving liet eveneens veel te wensen over.

De monding van het Zwarte Water - de zeeweg van Zwolle naar de Zuiderzee bij het zogeheten Zwolse Diep, waarover hierna meer - was ernstig verzand. De plannen voor een rechtstreekse verbinding van Zwolle met de Dedemsvaart en van deze vaart met de Vecht waren ook nog niet gerealiseerd. Voor de aanleg van een kanaal van Steenwijk via Frederiksoord en verder naar Groningen appelleerde Sloet aan de 'verlichte staatsman' generaal Van den Bosch. De stichter van de Maatschappij van Weldadigheid in het zuidwesten van Drenthe nam in het staatsbestuur namelijk 'eene aanzienlijke plaats' in. Hij zou daar - als gunsteling van koning Willem I - zijn invloed wel kunnen doen gelden 'in het belang zijner schepping' en dat van Overijssel. Als het zo uitkwam, mocht de achterkamer in de politiek dus wel worden bezocht ...

In het zuiden van Overijssel had het bevaarbaar maken van de Schipbeek de aandacht van de gouverneur en dat gold ook voor de Regge. Bovendien waren vele plaatsen per schip of schuit in het geheel niet bereikbaar.⁴² De aanleg van nieuwe waterwegen ten behoeve van fabrikant, landbouwer en handelaar was vooral noodzakelijk in Twente, dat door de natuur niet van goed bevaarbare wateren was voorzien. Kleine schippers op de Vecht, de Regge, de Almelse Aa of andere stroompjes moesten vaak het onmogelijke ondernemen, om te varen waar geen water was.

Het moge al aan sommigen eene kluchtige zaak toeschijnen, dat de schippers op deze stroompjes met eene spade in de hand in hunne schuiten, stroom op en af, gestadig worstelen; terwijl zij hier en daar uit hunne vaartuigen in de rivier stappen, om eenen dam van aarde op te werpen, die het water schutten moet, dat langzaam om hunne voeten komt aansijpelen, waarna zij met het grootste geduld in bijgelegene herbergen hunnen intrek gaan nemen, tot tijd en wijle dat het water genoegzaam opgelopen zal zijn, om hunnen natuurlijke schutsluis door te steken, welk bedrijf van afstand tot afstand herhaald wordt; men moge wrevelig worden over eene handelswijze welke

⁴¹ Van Vuuren. *Rapport*, 20. Hij baseerde zich hierbij op Sloets 'Vluchtige beschouwing'.

⁴² In 1838 betrof het nog gouverneur J.H. van Rechteren Appeltern, die in 1840 plotseling aan de kant werd gezet en vervangen door zijn broer J.D. van Rechteren tot Ahnem. Zie voor de geschiedenis van de scheepvaart ten oosten van de IJssel van 1300 tot 1930: Schutten. *Varen waar geen water is*.

het vaarwater meer en meer bederven moet, wij echter zien in deze onvermoeide pogingen, om te varen, waar geen water is, eenen geest van volharding, welke alleszins verdiende om te gemoet gekomen te worden. Hoe gaarne zouden wij aan deze nijvere lieden een goed vaarwater gunnen!⁴³

Gelukkig, beklemtoonde Sloet, waren er soms 'wakkere lieden' die nieuwe mogelijkheden signaleerden en actie ondernamen. Zo verscheen in 1836 'op het onverwacht eene stoomboot' op de IJssel.⁴⁴ Het vaartuig dat vanaf de Rijn was gekomen zou via de Zuiderzee en de Waddenzee verder gaan naar de Weser. Voor gouverneur Van Rechteren en het duo Westenenk en Budde in Deventer was dit het bewijs, dat hun ideeën voor een stoombootdienst kans van slagen moesten hebben. Zij hadden gehoord, dat op Franse binnenwateren en Zwitserse meren ijzeren stoomboten met een geringe diepgang voeren. Voor de IJssel leek dit dé oplossing.⁴⁵ Budde reisde naar Zwitserland om de zaak in ogenschouw te nemen. Zijn verhalen klonken positief en de gouverneur ging zich uitvoerig met de zaak bemoeien. Van de stad Kampen wist hij al vast een toezegging van 50.000 gulden los te krijgen voor een op te richten Maatschappij.⁴⁶ Handelaren en 'onderscheidene aanzienlijke ingezetenen van Gelderland en Overijssel' namen er in deel. De inspanningen hadden snel resultaat, want al in 1838 begonnen de diensten van de Rhijn- en IJssel-Stoomboot- Maatschappij.⁴⁷

Twee ijzeren boten werden in de vaart gebracht. Op 16 en 17 augustus maakte de 'Admiraal van Kinsbergen', een naam die Sloet als muziek in de oren moet hebben geklonken, een proefvaart van Kampen naar Amsterdam en vice versa. De heenweg duurde zes uur en de terugweg een half uur meer, maar later werden de tochten in vijf uur volbracht. Een tweede boot, de 'Drusus' maakte eind augustus een proefvaart van Kampen naar Keulen. Uiteraard was Van Rechteren aan boord om de tocht mee te maken en in Arnhem stapte zijn Gelderse collega Van Heeckeren van Kell nog even op. Ook prins Wilhelm, de tweede zoon van de koning van Pruisen, en tal van Duitse notabelen kwamen aan boord. Onderweg werden gelegenheidsgedichten gedeclameerd, die later, evenals de dienstregeling van de Drusus, in kranten en jaarboekjes integraal werden geciteerd bij het verslag van de reis.⁴⁸ Kortom: de publiciteit was goed verzorgd en dat was in de ogen van Sloet in deze vorm en met dit doel een groot goed.

43 Sloet. 'Vlugtige beschouwing', 38-39. Schutten. *Varen waar geen water is*, ontleende aan deze passage de titel van zijn in noot 42 genoemde boek.

44 Sloet. 'Vlugtige beschouwing', 35-36. Ook, tenzij anders aangegeven, voor het navolgende over de stoomboten.

45 Onderzoek had uitgewezen, dat de IJssel in de zomermaanden op de hoogste zandplaten nog een diepte had van 2.75 oude voeten (circa 82 cm), terwijl de stoomboten een diepgang hadden van twee à drie voet (60 à 90 cm).

46 Van Rechteren was grootgrondbezitter in Kamperveen en zijn beide pleegzonen, de gebroeders Van Hasselt, waren directeur van de Rhijn- en IJssel Stoombootmaatschappij.

47 In 1844 werd de zetel van de RIJS verplaatst naar Kampen, VGS 1844, 17.

48 Van het dichtstuk van P.R. Feith, 'Aan Drusus' werd een met goud ('geen stofgoud') gedrukt exemplaar aangeboden aan de, en passant, bejubelde koning Willem I. De bekende Zwolse dominee G.H. van Senden scheidde ook een dichtwerk af, dat 'geëncadreerd' en wel een plaatsje kreeg aan boord van de Drusus. Zie voor de volledige teksten; Jaarboekje voor Overijssel voor het jaar 1839. Zwolle (1838).

Natuurlijk hadden ook de stoomschepen wel te lijden van de lage waterstanden, zoals in 1839, maar desalniettemin zorgden ze voor veel bedrijvigheid. Velen vonden in de toenemende mobiliteit reden om een concessie aan te vragen voor diligence-diensten, vracht- of postwagens, waar mogelijk in aansluiting op de stoombootdiensten. Zo kreeg L. Massier uit Meppel in 1844 een concessie om een postwagendienst tussen Meppel, Zwartsluis en Genemuiden te openen, in verband met de stoombootdienst van Zwolle op Amsterdam. In 1840 kreeg ook de 'Zwolsche Stoomboot-Maatschappij' een concessie voor een dienst tussen Amsterdam en Zwolle. In 1842 begon de vaart, maar de dienst ondervond nog veel moeilijkheden vanwege afromende oostenwinden, waardoor het Zwolse Diep droogviel.⁴⁹

Het voorbeeld van de stoomboot had dus al snel navolging gevonden. De brug over het Zwarte Water bij Hasselt werd in 1840 zelfs vernieuwd om de doortocht van stoomschepen en grote stoomsleepers mogelijk te maken.⁵⁰ In hoog tempo ontstonden aansluitingen met andere middelen van vervoer. Dilligences, trekschuiten, beurt- en postdiensten: de reiziger had volop keus. In Zwolle moest zelfs een verkeersreglement worden ingevoerd, omdat de diligences te hard reden en elkaar in de stad inhaalden.⁵¹ Belangrijk was ondertussen ook, dat, vooral vanwege de toenemende verkeersstromen, de landwegen hier en daar sterk werden verbeterd. De nieuwe procedure van het 'macadamiseren' werd daarbij veel toegepast. Het was een uitvinding van de Schotse ingenieur MacAdam, die stukgeslagen veldkeien liet gebruiken om de wegen te verharderen. Het verzamelen en verpulveren van die keien bood menigeen werk en inkomen. Voor Sloet waren het evenzovele bewijzen dat het ene goede werk het andere met zich meebracht. Het beeld dat hij met dit verhaal creëerde was dat van een tijd en een land vol dynamiek en vol van kansen, die alleen maar gegrepen hoefden te worden. Het hele verhaal klonk ook als een opmaat voor zijn pogingen, vanaf 1841, om van Zwolle een echte zeehaven te maken. Het geloof dat het moest en moest kunnen, zat er bij hem diep in.

In datzelfde jaar 1841 sprak mr. I.A. van Roijen tijdens een vergadering van 'Welvaart' over het 'voortbrengend vermogen van Overijssel' en de relatie met de handel en de verkeerssituatie.⁵² De ligging van Overijssel was ideaal, stelde hij, want de provincie was vanuit alle windrichtingen centraal gesitueerd. Binnen de nationale verhoudingen lagen Groningen, Friesland en Drenthe aan de ene en

⁴⁹ VGS, 1839-1842.

⁵⁰ Maar dit kon niet voorkomen, dat één der boten van de ZSM in maart 1846 bij Hasselt tegen de brug botste. De krant *Overijssel* meldde op 18 maart echter met nadruk, dat er slechts sprake was van lichte schade en dat de dienst normaal zou worden voortgezet.

⁵¹ HCO. Archief Gemeente Zwolle, inv.nr. 14. Notulen gemeenteraad 20 juni 1846. Ook de jaarlijkse 'Verslagen van Gedeputeerden aan de Staten' boden een beeld dat duidde op ontwikkeling. 'De expeditie en scheepvaart nemen in levendigheid toe; vooral is dit het geval met de buitenlandsche scheepvaart', schreven de heren in 1839. In Zwolle kwamen in dat jaar 35 zeeschepen binnen en voeren er 76 uit. Op de IJssel was een derde stoomboot in de vaart gebracht en voor de Zwolsche Reederij Maatschappij waren drie kofschepen gebouwd, allemaal bestemd voor de vaart op Hull. De Rhijn- en IJssel Stoombootmaatschappij vervoerde in 1840 vele goederen en 'veroorzaakte te Deventer en te Kampen veel bedrijvigheid.' Ook het jaar daarop nam de buitenlandse handel, vooral de zeehandel en ook de scheepvaart, sterk toe; niet alleen in Zwolle, maar ook in Kampen. In die laatste plaats bestonden ook plannen voor een geregelde vaart op Hull.

⁵² HCO. Archief Welvaart, inv.nr. 1. Zie ook pagina's 209-211

de overige gewesten aan de andere kant. Internationaal gezien was Duitsland in het noordwesten bereikbaar via handelswegen over water en over land en in het midden via de IJssel en de Rijn. De ligging aan de Zuiderzee bood volop perspectieven, 'zelfs voor den wereldhandel'. Want voeren niet reeds Overijsselse kielen op Oost- en West-Indië en op havens in het zuiden en noorden van Europa? Over het feit dat de Zuiderzee via de Willemsvaart en de IJssel of via het Zwarte Water vaak moeilijk te bereiken was, in ieder geval voor grotere schepen, had hij het nog niet. Wel ging hij uitgebreid in op het stelsel van beken, rivieren en (nog uit te breiden) kanalen, dat, met gebruikmaking van de hoogteverschillen van oost naar west voor Overijssel ideale kansen bood voor het vervoer te water. Maar om die te benutten, moest wel het nodige gebeuren. 'Welvaart' nam het voortouw; om te beginnen werd de situatie rond de rivier het Zwarte Water aangepakt, een rivier die van oudsher van groot belang was geweest voor de stad Zwolle.

5.3 Zwolle aan zee

Pas in 1819 kreeg Zwolle via de Willemsvaart -na eeuwenlange strijd met de beide steden Deventer en Kampen die geen nieuwe concurrent duldden- een rechtstreekse verbinding met de IJssel.⁵³ De verbinding met de Zuiderzee liep via het Zwarte Water, aan de monding waarvan een watervlakte lag, het Zwolse Diep. Die naam was volgens Sloet om twee redenen onjuist. 'Overijsselsch-Drentsch Diep zoude eene gepastere benaming zijn', vond hij. Zwolle lag immers op enige uren gaans en andere plaatsen in Overijssel en Drenthe hadden eveneens belang bij deze 'handelsweg'. De aanduiding 'diep' klopte evenmin, want vroeger plachten de schippers spottend te spreken over 'het Zwolsche Ondiep'.⁵⁴ De rivier vormde, in de woorden van Sloet, een verbindingsweg tussen 'Holland, Vriesland en andere gewesten van ons land' en 'met alle veen-koloniën en handelsplaatsen in Drenthe, met de Smilde, het Hoogeveen, de nieuwe ontginningen aan het schoone Oranjekanaal, met Meppel, welks handel in belang schijnt toe te nemen, met Assen, enz., met de Dedemsvaart en alle plaatsen langs de Vecht en de Regge en door de nieuwe kanalisatie met Nijverdal, Vriezenveen, Almelo enz.'⁵⁵ Het Zwarte Water was dus een levensader voor het oosten van het land, maar die was verstopt geraakt door het Zwolse Diep, een inham van de Zuiderzee met een oppervlakte van ongeveer 3.000 bunder. Een chirurgische ingreep was daarom dringend noodzakelijk.

Sloet memoreerde in 1856, toen de vaarweg voor hem inmiddels al een lijdensweg was geworden, hoe het bestuur van 'Welvaart' in 1842 een tochtje had gemaakt naar de Zuiderzeehaven Vollenhove.⁵⁶ Grote en kleine schepen zaten daar toen op het droge. 'De kinderen liepen van het ééne schip naar het andere

⁵³ TSS-13, 21-62. Zie voor de geschiedenis van het Zwolse Diep: Pol en Van Hezel, *Kraggenburg* en Beens, *Schakels in de tijd*, 107-120.

⁵⁴ Hij ging ook uitvoerig in op het vruchtbare slib dat werd aangevoerd door het Zwarte Water en door twee zijtakken van de IJssel, de Goot en het Ganzediep. Het uit Zwitserland afkomstige erosiemateriaal bood namelijk uitstekende mogelijkheden tot landaanwinning en daarmee de teelt van biezten, die de grondstof vormden voor de mattenvlechterij in Genemuiden.

⁵⁵ TSS-13, 228.

⁵⁶ Sloet sprak van 1843.

en klommen tegen de kiel op.' Om zijn betoog kracht bij te zetten, schilderde hij uitvoerig de moeilijkheden die de schepen ondervonden bij het laveren en tijdens stormachtig weer. Daar tegenover plaatste hij de 'zee- en aanzienlijke binnenhandel, de uitgebreide buiten- en binnenlandsche expeditie' veroorzaakt door de bloeiende fabrieken en trafieken van de Nederlandsche Handel-Maatschappij. Bij hoge uitzondering was hij deze keer positief over de NHM, waartegen hij bij andere gelegenheden fel ageerde, wegens haar monopoliepositie. Hoe dan ook, het had in het begin van de jaren veertig volgens hem weinig zin om de uitmonding van het Zwarte Water uit te diepen, zolang de rivier zélf slecht bevaarbaar was, vooral op de plaats waar de Overijsselse Vecht erin uitstroomde.

Zwolle had al tal van verbeteringen gerealiseerd door betonningen aan te brengen, de bodem los te laten woelen en het jaagpad te onderhouden. Ook de biescultuur en de verpachting van de visserij had de stad aan zich getrokken. Het gevolg van dit alles was geweest, dat men het Zwarte Water 'van lieverlede als eenen Zwolschen stroom begon te beschouwen, waarmede de Staat zich niet behoefde te bemoeijen, zooals deze dan ook niet deed.' Volgens Sloet was de toenemende handel van Zwolle één van de voornaamste aanleidingen geweest voor het feit dat vooral van de zijde van de schipperij werd aangedrongen op verbetering van de uitmonding.

Ook de stoomvaart vroeg om actie. En, benadrukte hij nog eens en niet zonder reden, 'niet bloot tot gerief van Zwolle en de Zwartewater-steden, maar ook van Drenthe.' Zo was er in aansluiting op de Stoombootdienst zelfs een aparte wagentienst ingesteld tussen Zwartsluis en Meppel, Drenthes poort naar het noorden. De vaartuigen van de Zwolsche Stoomboot Maatschappij ondervonden echter regelmatig hinder door de onbevaarbaarheid van het Zwolsche Diep. Aan 'den wakkeren Gouverneur van Overijssel, den Graaf J.H. van Rechteren' was dit niet ontgaan. Hij kwam met het plan om net boven Zwolle vanuit het Zwarte Water dwars door de Mastenbroeker polder een kanaal naar Kampen te graven. Een kapitale schutsluis moest de vaart afsluiten, waardoor ook het water in de grachten van Zwolle op peil zou worden gehouden. Op het eerste gezicht was dit een goed plan, maar Sloet dacht daar toch anders over. Het leek weliswaar meer 'algemeen', omdat de specifieke belangen van de aloude concurrenten Kampen en Zwolle ermee werden gecombineerd, maar het Drentse plaatsje Meppel, de veenkoloniën van Smilde, Hoogeveen en de Dedemsvaart, het Land van Vollenhove, Genemuiden, Zwartsluis en Hasselt en de daarmee verbonden plaatsen zouden er niet mee zijn gediend. De beoogde verbinding zou voor hen namelijk een omweg betekenen.⁵⁷

'Welvaart' presenteerde daarom een geheel ander, spectaculair plan, dat het resultaat was van een prijsvraag die in 1843 werd uitgeschreven.⁵⁸ De winnaar werd bekend gemaakt op 20 juni van dat jaar. Het was de ingenieur van Water-

⁵⁷ Sloet sprak van Zwartsluis als een der 'steden', maar de plaats bereikte nimmer die status. JV Welvaart 1844, 37.

⁵⁸ Uitgangspunt daarbij was de vraag: 'Door welke verdere of andere middelen, dan welke thans door de stad Zwolle worden in het werk gesteld, kan het Zwolsche Diep verbeterd worden. Zoodanig dat hetzelfde, bij dagelijks water, in het vaarwater eene diepte hebbe van 2.5 Nederlandsche ellen? HCO. Archief Zwolsche Diep, inv.nrs. 1 en 2.

staat B.P.G. van Diggelen, mede-oprichter van de vereniging en een bekend figuur op zijn vakgebied. Niet geheel gespeend van eigendunk liet hij zich de geldprijs van 250 gulden, op zijn verzoek, uitreiken op een zilveren schenkblad. Zwolse zeereders en kooplieden hadden daarvoor honderd gulden bijdragen.⁵⁹ Het waren dus niet alleen de kleine schippers die belang hadden, of geacht werden te hebben, bij de verbetering van de vaarweg!

Een opvallend onderdeel van het plan van Van Diggelen was de aanleg van twee leidammen waardoor het Zwarte Water als het ware werd verlengd en dus verderop in de Zuiderzee zou uitmonden. Op die plaats zou een haven komen. De natuurlijke werking van het water moest de vaargeul verder uitdiepen. Tussen de zuidelijke dam en de kust kon landaanwinning plaatsvinden en dat gebied zou geschikt zijn voor de biezenteelt, waarmee een deel van de inwoners van Genemuiden de kost verdiende. Zijn oplossing was technisch gezien nieuw en daardoor riskant en bovendien prijzig.⁶⁰ Het bleef ook onduidelijk wat de gevolgen voor de scheepvaart zouden zijn. Kon er nog wel goed gelaveerd worden en was het wel zo gemakkelijk om bij aflandige wind tussen de kribben te komen? De antwoorden op dergelijke vragen kwamen pas later. Te laat. 'Welvaart', in casu Sloet, wilde in 1843 volle kracht vooruit, maar dat werd niet door iedereen gewaardeerd.

Gouverneur J.D. van Rechteren Ahnem, broer en sinds 1840 opvolger van graaf J.H. van Rechteren Appeltern, liet in november 1843 in een brief aan de directie van 'Welvaart' kritische geluiden horen. Ook hij vond dat het Zwolse Diep verbeterd moest worden en hij had dan ook toegezegd dat hij 'zoo veel mogelijk zoude medewerken' aan de plannen, maar met de procedure was hij het niet geheel eens. Al in een heel vroeg stadium was 'Welvaart' begonnen aan de oprichting van een naamloze maatschappij. Volgens Van Rechteren was het 'doeltreffend en beter geweest' eerst aan de koning om voorlopige toestemming te vragen. Het ging per slot van rekening om een openbaar vaarwater en de zeggenschap daarover lag bij de regering en niet bij 'eigenlijk gezegde particulieren'. Hij had weinig vertrouwen in een goede financiële afloop en zag nog niet hoe een bedrag van 175.000 gulden, de helft van de geraamde kosten, dat nodig was voor de voorlopige wettiging, bijeen gebracht kon worden.

De gouverneur zag veel meer in beheer door de stad Zwolle, in zijn ogen de onderhoudplichtige 'en hoofdzakelijk belanghebbende wegens handel, scheepvaart en nijverheid van deszelver ingezeten.' Ook tekende hij bezwaar aan tegen het feit dat de drie directeuren van 'Welvaart' in het aanvankelijk tienkoppige bestuur van de op te richten maatschappij zouden komen, want ze hadden dan al een derde van de stemmen en samen met de burgemeesters van Zwolle en Genemuiden, medestanders, meer dan de helft. Was het immers niet zo dat iedereen die inschrijvingsgeld en jaarlijks contributie betaalde lid kon worden van 'Welvaart?' Wie kon dus garanderen dat de directie zou blijven bestaan 'uit

⁵⁹ Het naambriefje werd geopend tijdens een bijeenkomst van 'Welvaart' op 20 juni 1843. De prijs werd uitgereikt op 4 juli 1843. Pol en Van Hezel, *Kraggenburg*. 18.

⁶⁰ Van der Woud, *Het lege land*, voert de oplossing van Van Diggelen aan als een voorbeeld van een louter intuïtieve benadering en daarmee een illustratie van het feit, dat de kennis van natuurlijk stromend water op dat moment nog niet veel groter was dan die rond 1800. Zie voor dit plan ook Pol en Van Hezel, *Kraggenbrug* 16-18.

mannen die steeds het algemeen welzijn beamen?' Voor alle duidelijkheid gaf Van Rechteren wel aan dat de zittende directie van 'Welvaart' in zijn ogen wel tot die categorie behoorde. Hun pogingen inzake de verbetering van de situatie rond het Zwolse Diep, waarbij het eigenlijk verantwoordelijke openbaar bestuur dus nalatig was geweest, vormden daarvan het bewijs. Maar hoe dan ook vond hij, dat dit werk een taak moest zijn van 'instellingen die blijven, en niet van personen die voorbijgaan.'

Hij had ook bezwaar tegen de bijdrage van vijf procent uit de verwachte jaarlijkse winsten aan 'Welvaart' en vond bovendien dat de hele onderneming niet mocht steunen op het plan van Van Diggelen alleen. Van een kritisch onderzoek door 'eenen bevoegden waterbouwkundigen' was hem namelijk niets gebleken. Ondanks al deze en andere kritische noten was Van Rechteren toch bereid zijn naam te zetten op de Lijst van Inteekenaren. Hij besloot met een woord van dank aan degenen die wilden proberen 'de welvaart der ingezetenen van een gedeelte deze provincie te verhoogen.'⁶¹ Het was voor 'Welvaart' een aansporing te meer.

De kosten van het gehele project bedroegen maar liefst 350.000 gulden, bijna het dubbele van de totale begroting van de Gemeente Zwolle voor 1843. Om aan de benodigde gelden te komen, werd in 1845 de 'Naamloze Maatschappij tot verbetering van de handelsweg over het Zwolsche Diep, mede door land-aanwinning' gesticht, waarvoor op 18 november 1844 de ontwerp-akte bij KB was goedgekeurd. Nog diezelfde maand besloten de Staten van Overijssel om de Maatschappij een subsidie te verlenen van 1.800 gulden per jaar tot een totaalbedrag van 36.000 gulden. Zwolle tekende in voor honderd aandelen en Genemuiden deed, met het oog op de nieuwe biesvelden en het voorziene werk aan de leidammen, mee voor eenzelfde aantal.⁶² Het feit dat burgemeester Zeehuisen actief lid was van 'Welvaart', zal dit besluit zeker positief hebben beïnvloed.

Teneinde het volledige bedrag bij elkaar te krijgen werden niet alleen in Overijssel, maar alom in den lande connecties van de heren van 'Welvaart' aangesproken. Leden gingen persoonlijk met een lijst rond en niet zonder succes. Tot de intekenaars behoorden naast koning Willem II en zijn broer prins Frederik, voor respectievelijk 28 aandelen van vijfhonderd gulden. De contacten lagen er blijkbaar. Begin 1844 deed Sloet aan de leden van 'Welvaart' uitvoerig verslag van de pogingen om de concessie die voor de werken nodig was, te verkrijgen. De voltallige directie was, samen met Van Diggelen, naar 's-Gravenhage getrokken en was daar al spoedig ter audiëntie toegelaten tot de koning. Willem II had zijn instemming met de onderneming betuigd en een ruime begunstiging toegezegd. De minister van binnenlandse zaken en financiën hadden ook hun medewerking toegezegd.⁶³ De laatste, mr. F.A. van Hall, tekende persoonlijk zelfs in voor twee aandelen, evenals mr. J.R. Thorbecke ('Hoogleraar') en -nota bene!- de heren W.J. en H. Schuttevaër. Van Diggelen zelf nam drie aandelen, Sloet hield het bij twee stuks. Burgemeester Van Setten van Zwartsluis ondervond

⁶¹ HCO. Archief Welvaart, inv.nr. 7, brief van 2 november 1843.

⁶² 'Al in de zestiende eeuw oogstten de bewoners in deze omgeving biezen en russen voor het maken van matten. De groei van de mattenbies was gebonden aan een zoet tot zwak-brak milieu.' Pol en Van Hezel. *Kraggenburg*, 18. Beens. *Schakels in de tijd*, 157.

⁶³ HCO. Archief Welvaart, inv.nr. 1, 26 januari 1844. Pol en Van Hezel. *Kraggenburg*, 21-22.

echter, dat er bij de notabelen, laat staan de kleine schipperij ter plaatse, weinig of geen belangstelling bestond.⁶⁴

5.3.1 Rimpelingen

Hoewel de vaart erin zat, verscheen begin 1845 na de kritische noten van Van Rechteren opnieuw een rimpeling aan de oppervlakte. Op 15 februari verzocht de Maatschappij aan minister van binnenlandse zaken Schimmelpenninck van der Oijen om aan Van Diggelen verlof te verlenen, zodat deze zich kon richten op het werk aan het Zwolse Diep. Maar dan wel met behoud van tractement en opklimming in rang naar anciënniteit. Een kopie van het schrijven ging naar de koning. De aanvang van de werkzaamheden was geheel afhankelijk van het besluit van de minister, meldde de auteur, Sloet, voor alle duidelijkheid nog. Maar Schimmelpenninck liet zich door hem niet onder druk zetten. Integendeel.

‘Daargelaten de waarde van den eigen lof die de heeren zich toezwaaijen’, schreef hij al op 18 februari, ‘is de gevoerde toon van zoodanigen aard (...) dat ik niet verder in pennestijd zal treden.’ Hij vatte de brief op als een poging om de regering ‘als het ware vrees aan te jagen’ en daarvan was hij niet gediend. Hij wees het verzoek dus ‘eenvoudig’ van de hand. Een dag later liet hij nog een brief uitgaan, waarin de aanwijzing werd gemotiveerd op grond van het feit, dat er geen geld beschikbaar was of beschikbaar kon worden gesteld. Daarmee leek de zaak te zijn afgedaan en dat betekende dat de Maatschappij met een serieus probleem zat, want zonder Van Diggelen kon men niet werken. Gerrit Luttenberg informeerde meteen de Amsterdamse commissionair in effecten L. Langenhuijsen, lid van de Raad van Administratie. Deze was met de toon van de brief aan Schimmelpenninck beslist niet gelukkig, liet hij aan de bestuurders weten. Als het aan hem had gelegen, was de brief nooit uitgegaan. ‘Ik behoef niet te herinneren hoe men bij die groote Heeren minder met bedaarde standvastigheid en inschikkelijkheid, dan met drift wint’, schreef hij. Zijn Amsterdamse collega, de puissant rijke H. Warnsinck, die ook had ingetekend op de aandelen, was het helemaal met hem eens. Langenhuijsen greep persoonlijk in en dat leidde tot een fraai staaltje lobbyen anno 1845.

De geprikkelde commissionair reisde spoorslags naar Den Haag om daar met de ministers Schimmelpenninck en Van Hall te gaan praten. Bij de laatste had hij binnen een uur ‘een zeer vriendschappelijk discours’. De minister van financiën raadde hem aan zich bij Schimmelpenninck te presenteren als vertegenwoordiger van de Amsterdamse aandeelhouders. Schimmelpenninck wilde echter ‘au fond’ niet eens over de zaak spreken. Hij wilde eerst ‘amende honorable’ ofwel eerherstel van de kant van zijn vriend Sloet, wiens stijl hij in de brief had herkend. Het speet hém ook dat het allemaal zo was gelopen, want hij was ‘volstrekt niet tegen het plan’. Bovendien, was de indruk van Langenhuijsen, had ‘het invloeyen eeniger belangrijke namen onzer Amsterdamsche deelnemers’ een gunstig effect op de minister. Schimmelpenninck trok bij en het kwam er uiteindelijk op neer dat het voorstel nog een keer moest worden ingediend.

⁶⁴ HCO. Archief Zwolsche Diep, inv.nr. 4. Lijst van aandelen.

Al op 24 maart ging namens het Zwolse Diep een brief uit, die blijkens de vele doorhalingen in het concept, niet zonder moeite tot stand was gekomen. Het ging niet om het algemeen belang, heette het, maar om dat ‘der arbeidende volksklasse en van den handelsstand’. Het ging bovendien om een onderneming die nauw verbonden was met de welvaart van Overijssel ‘en daarom ook van het Vaderland in het algemeen.’ Met veel omhaal van woorden werd de gehechtheid aan de koning en de eerbied voor de regering benadrukt. Een openlijke verontschuldiging aan Schimmelpenninck is er overigens niet in terug te vinden! Ook gouverneur Van Rechteren deed zijn invloed gelden en het resultaat was, dat Van Diggelen voor drie jaar werd vrijgesteld. Zijn tractement als ingenieur van Waterstaat zou worden stopgezet, maar aan de Maatschappij werd gedurende die periode een bedrag van duizend gulden uit de fondsen van Waterstaat toegekend.

Zo werd de driftige Sloet gered door zijn meer bedaarde en tactvolle collega's van het Zwolse Diep en een paar vermogende Amsterdammers, die er als investeerders alle belang bij hadden dat de plannen doorgang konden vinden.⁶⁵

5.3.2 Op weg naar Kraggenburg

Tijdens de vergadering van ‘Welvaart’ op 9 juli 1845 was een ‘aanzienlijk aantal’ statenleden aanwezig, om nog eens te onderstrepen dat de Provincie Overijssel het belang inzag van de verbetering van de handelsweg over het Zwolse Diep. Het maatschappelijk kapitaal was voltekend en Van Diggelen, de indiener van het plan, had voor een periode van drie jaar verlof gekregen om de directie te kunnen voeren over de uitvoering van de werken. Er waren positieve berichten. De prijzen voor puin, steen, grint, rijswaard en andere bouwmaterialen waren binnen de raming gebleven en het gebruik van kraggen, die afkomstig waren uit het Land van Vollenhove, had belangrijke besparingen opgeleverd. Van Diggelen had dit materiaal ontdekt, of eigenlijk uitgevonden, nadat bij zijn eigen polder in Blokzijl een soort rietzoden was komen aandrijven. Die hadden zich vastgewoeld in het strand en waren vervolgens met oeverzand overdekt, waarna zich in het voorjaar rietpollen hadden ontwikkeld.

De kraggen bleken uitstekend geschikt ter aanvulling op de takkenbossen tussen de basaltstenen, want ze gaven de werken meer stevigheid. Bovendien waren ze veel goedkoper dan rijshout. Vanuit de haven van Zwartsluis werden de kraggen over het Zwarte Water ‘als groene en drijvende landtongen, achter aan kleine vaartuigen gehecht’ en naar de werken gevoerd. Ze waren alleen onder water te gebruiken, maar voor de bedijking van de Zuiderzeekust was dat geen bezwaar. Zo was een nieuw en goedkoop bouw materiaal ontdekt, dat er bovendien voor zorgde dat de bodem in de arme veenkwartieren in waarde toenam. Al dergelijke zaken pasten geheel in het beeld dat Sloet van de onderneming had: een project dat vele andere nuttige zaken zou genereren.

Omdat zoveel kosten waren bespaard, had de Raad van Administratie besloten om de aanleg van de dammen voor eigen rekening te laten uitvoeren. Er was nog meer goed nieuws. Een ongevraagde testcase, in de vorm van een stevige

⁶⁵ Zie voor deze paragraaf Pol en Van Hezel, *Kraggenburg*, 24–25. HCO. Archief Zwolsche Diep, inv.nr. 10, brieven van 18, 23 en 24 februari en 11 maart 1845.

storm op 25 juni 1845, had laten zien dat het reeds aangelegde deel van de dammen uitstekend bestand was tegen dergelijke omstandigheden. De uitgebaggerde specie uit de vaargeul bleek, eenmaal gehard, prima geschikt als bindmiddel tussen de stenen. De keet voor Van Diggelen en zijn medewerkers was zo gebouwd, dat hij daarna kon dienen als woning voor de ontvanger, opzichter en lichtopsteker bij de haven aan het einde van de kribben. Met het waterschap Mastenbroek, dat ten dele grensde aan het Zwarte Water, was een overeenkomst getroffen om de afwatering te regelen en zelfs te bevorderen. Hoe noodzakelijk de nieuwe vaargeul zou zijn, was in het voorjaar nog eens gebleken toen daar door een aflandige wind 'een gansche vloot van schepen zoowel turfpramen van de kleinste soort, als de beurtschepen' wekenlang op het droge kwam te liggen en ook de stoomboot op Hull niet kon varen. De zuidelijke leidam zou hoog en breed genoeg worden gemaakt om te kunnen dienen als jaagpad en dat had veel van de onwil bij de kleine schipperij weggenomen. Aldus, het zeer positief gestelde jaarverslag van 'Welvaart' over 1845, waarin ook gewag werd gemaakt van de landaanwinning die door de uitvoering van de werken werd bevorderd, evenals de biezeenteelt in de buurt van Genemuiden. Het werkvolk daar onderscheidde zich gunstig en gebruikte zelfs nauwelijks drank; dankbaar als het was voor de geboden werkgelegenheid, leek het verslag te suggereren, net zoals dat gold voor de kleine schipperij en 'de geringe klasse onzer medeburgers'.⁶⁶

De werkzaamheden bleven gestaag vorderen, vooral door een goede arbeidsverdeling, het principe van stukwerk en het opzichterschap van Van Diggelen. Zo'n 130 à 140 arbeiders uit de streek konden dankzij het project aan de slag. De vaargeul was door natuurlijke werking verdiept met 0.8 tot 1.2 palmen (8 à 12 cm). Een baggermachine die met zeven tot negen emmers tegelijk werkte, kon ook zware klei ophalen. Zwolle wilde nog eens een extra geldlening van 16.000 gulden aangaan om het Zwarte Water te laten uitdiepen. In 1848 werd het werk voltooid met de aanleg van de haven Kraggenburg. De naam was gekozen vanwege de kraggen, die de leidammen verstevigden.

5.3.3 Naar diepgang of tonneninhoud

In 1846 was een concept-tarief vastgesteld voor een tol 'bij den tonneninhoud' op het Zwarte Water, waartegen echter al spoedig verzet rees. De kleine schippers meenden namelijk, dat een tol naar diepgang voor hen veel voordeliger zou uitpakken. Nog voor de concessie werd verleend, hadden 88 Meppeler schippers al een verzoek ingediend om hun belangen en die van honderden andere schippers op de Zuiderzee te erkennen. Ze zochten daarvoor in eerste instantie tevergeefs steun bij gedeputeerde staten van Drenthe. Een bezending van schippers diende bij minister van binnenlandse zaken, de Gelderse graaf Lodewijk Napoleon van Randwijck, een protest in, dat ook weinig uithaalde. Bij KB van 4 juli 1848 werd een tarief vastgesteld, dat per 1 januari 1849 zou ingaan. Alles leek nu voor 'Welvaart' in kannen en kruiken, maar de realiteit was anders.

De schippers lieten het er niet bij zitten. Onder aanvoering van hun voorman Willem Jan Schuttevâer en voorzien van juridische bijstand van de liberaal mr. L. Oldenhuis Gratama uit Assen trokken zij ten strijde. Een lange reeks van pam-

⁶⁶ JV Welvaart 1845. Pol en Van Hezel. *Kraggenburg*.,

fletten, brochures en boekjes volgde.⁶⁷ Oldenhuis Gratama publiceerde in 1848 een boekje over 'De Tolkwestie', waarin hij tot de conclusie kwam, dat de regering, ten koste van de schippers en de veerlieden te veel was meegegaan met 'het eigenaardig toegepast nijverheidsbelang van Zwolle'.⁶⁸ Ook vanuit andere kringen ontstonden protesten tegen de werken op het Zwarte Water. De besturen van het 1e en 2e Dijkdistrict in Overijssel hadden geconstateerd, dat het waterafvoerend vermogen vanuit de gronden langs de rivier was afgenomen. Alle protesten bij elkaar konden echter niet voorkomen, dat de tol toch inging per 1 januari 1849. Maar het laatste woord daarover was gesproken, noch geschreven.

Twee oorspronkelijke aandeelhouders van de Maatschappij, Willem Jan Schuttevâer, schipper, koopman en lid van de Gemeenteraad in Zwolle, en Thorbecke, sinds eind 1849 minister van binnenlandse zaken, speelden een belangrijke rol in het scenario dat zich vanaf dat jaar ontvouwde.⁶⁹ Tijdens een vergadering van 'Welvaart' stelde Sloet in 1850 nog opgewekt vast, dat 'het groote werk' van het Zwolse Diep, ondanks 'velerlei tegenkanting', geheel was voltooid. De diepgang van het vaarwater en de mogelijkheden om te laveren waren sterk verbeterd en de jaagpaden verkeerden in uitstekende toestand. Geen enkel schip had vastgezetten. De tegenstand van de schippers zou dus wel verminderen, zo was aanvankelijk zijn verwachting. Het tegendeel bleek waar.

Er was, constateerde Sloet in het jaarverslag, veel tegenwerking van lieden die niet uitgingen van het 'maatschappelijk belang' en die vergaten dat veranderingen ook beoordeeld moesten worden in het licht van het nut voor de volgende generatie, voor 'onze kinderen'. Gelukkig stonden de Staten van Overijssel eensgezind achter de oprichting. Alleen burgemeester Van Setten van Zwartsluis was tegen, hetgeen niet verwonderlijk was, want in zijn dorp leefden de meeste bezwaren. Velen vonden er namelijk een bestaan in het lichten van de schepen op de Zuiderzee en bovendien leverde de haven Kraggenburg concurrentie voor de nering van de Sluzigers. De problemen ontstonden ook door de inspraak, aldus het jaarverslag, waarbij 'alle mogelijke besturen en collegiën' hun zegje konden doen. Met anonieme drukwerken werd opgeroepen te ageren tegen de tol en zo ontstond een beeld alsof alleen Zwolle belang zou hebben bij de zeehaven. Het werd een strijd van 'de groote Heeren' tegen 'de arme schipperij'; een denkbeeld dat niet geheel vrij was van 'socialistische strekking'. Het klonk voor de heren van 'Welvaart' als een vloek in de kerk.⁷⁰

Ook werd het een strijd van Overijssel tegen Drenthe, temeer daar het provinciaal bestuur van de buurprovincie verzoekschriften naar de regering stuurde, waardoor het protest 'eene kleur van wettigheid bekwam'.⁷¹ Een goede relatie van Sloet, de Leeuwarder archivaris Wopke Eekhoff, schreef in 1851, dat het soms wel leek alsof de Drenten beducht waren voor een verbinding met een

⁶⁷ Pol en Van Hezel noemen zestien brochures van de kant van de schippers en hun medestanders en vier van de Maatschappij (Ir. B.P.G. van Diggelen, J.C. van Haersolte, I.J. de Bruijn en Sloet zelf.), *Kraggenburg*, 181-182.

⁶⁸ Gratama. 'De Tolquestie',

⁶⁹ Zie ook: Verkade. *Thorbecke als Oost-Nederlands patriot*, 261-270.

⁷⁰ JV Welvaart 1850.

⁷¹ JV Welvaart 1852.

andere provincie, ‘alsof men daarvoor huiverde.’⁷² In dit geval zat er echter weinig anders op. Wellicht werden de protesten ook nog ingegeven door oude Drentse ressentimenten jegens Overijssel, dat al eeuwenlang de weg naar zee versperde; een situatie waar de landdrost in 1809 door een grenswijziging tevergeefs verandering in had proberen te brengen.⁷³ Voor de beleggers maakte dit allemaal geen verschil, want hun aandelen leverden vrijwel geen cent dividend op, omdat de tolgelden ondanks soepele regelingen bijna geheel oninbaar waren. Bij wijze van troost kon in 1853, toen in het geheel geen dividend werd uitgekeerd, worden gemeld, dat opnieuw geen enkel schip had vastgezet en dat ook ’s nachts kon worden gevaren. Van de haven in Kraggenburg hadden in dat jaar 373 schepen gebruik gemaakt, waarvan er 337 niets hadden betaald. De havengelden hadden het schamele bedrag van 11 gulden opgeleverd, terwijl de aanleg 50.000 gulden had gekost en het jaarlijks onderhoud aanzienlijke sommen kostte.⁷⁴ Het nam allemaal niet weg, dat de protesten van de schippers en hun vertegenwoordigers bleven komen en dat het onderwerp ook in Den Haag te berde werd gebracht.

Al op 26 juli 1849 was in de Tweede Kamer een rekest besproken van H.J. de Vries en 336 andere binnenlandse of kleine schippers uit Overijssel en Drenthe. Zij protesteerden daarin tegen de tol die ze moesten betalen als ze het Zwolse Diep wilden passeren. Volgens de rekwestranten werd die tol ten onrechte en onwettelijk geheven. Zij stelden dat zij als kleine schippers geen direct belang hadden bij de uitdieping van deze vaarweg. De veengraverij en de turfhandel in Overijssel en Drenthe hadden juist zwaar te lijden onder de nieuwe tolheffing en zouden eraan ten gronde gaan. En dat, terwijl de Maatschappij alleen maar in het leven was geroepen om ervoor te zorgen dat schepen met een grotere diepgang Zwolle konden bereiken.

In de Tweede Kamer ontspon zich al direct een levendige discussie. Het verzoekschrift kwam eigenlijk neer op de aanvraag voor een parlementaire enquête, maar de wet die dit mogelijk moest maken was op dat moment nog niet gereed. Sloet stond er desondanks wel voor open en hij wilde er zelfs vóór stemmen. Graag gaf hij toe dat zijn betrokkenheid bij de zaak niet alleen bleek uit het feit dat hij namens ‘Welvaart’ in de Raad van Administratie van de NV zat, maar ook uit zijn twee aandelen à 500 gulden. Het was een daad van ‘vaderlandsliefde’ en hij sprak dan ook niet ‘*pro domo*’, maar ‘*pro patria*’. Het kostte hem niet alleen geld, maar ook veel tijd en energie en het was alles met elkaar bijna te veel gevraagd, ware het niet, verzuchtte hij, dat ‘het de roeping is van alle mensen, die zekeren stand in de maatschappij bekleeden, om voor het welzijn van die maatschappij, niet met het oog op de mensen, maar met het oog op God, te werken.’ Daarvan konden de directeuren van de Maatschappij getuigen, want zij

⁷² Van der Woud. *Het lege land*, 123, geciteerd uit: W. Eekhoff. *Beknopte geschiedenis van Friesland in hoofdtrekken; bevattende een Overzicht van de lotgevallen der Friezen en van de voornaamste gebeurtenissen, gedurende bijna tweeduizend jaar in dit land voorgevallen*, Leeuwarden 1851.

⁷³ Ook zou de provincie er dan een flink stuk vruchtbare kleigrond bij hebben gekregen, maar het gebeurde niet, ook niet bij de Grondwetwijziging van 1815. Via Friesland lukte het evenmin. Van der Woud. *Het lege land*, 63 en 121.

⁷⁴ In 1850 liepen er in Kraggenburg 180 schepen binnen, in 1851 295, in 1852 243 en in 1853 373, waarvan er 337 niets hadden betaald. JV Welvaart 1853.

voerden 'een strijd tegen bekrompenheid van denkbbeelden, tegen logen en laster, tegen communisme en provincialisme, een strijd tegen alle geestelijke boosheden in de lucht.'

Sloet was verontwaardigd over het gedrag van de schippers die drie jaar lang hadden verdiend aan de aanleg van de werken voor het Zwolse Diep en nu konden varen waar en wanneer dat vroeger niet kon. Ook voor de klacht van Provinciale Staten van Drenthe dat zij na de verlening van de concessie niet verder bij de activiteiten waren betrokken, had hij weinig of geen begrip.⁷⁵

Niet dat het Zwolsche Diep in Drenthe ligt, neen Mijne Heeren, het ligt in Overijssel, maar er varen Drentsche schepen op, even als er schepen op varen van Holland, Gelderland, Zeeland, van al de provincien die maar schepen bezitten. Er varen ook schepen op naar Riga, naar Archangel enz.; want het is een vaarwater van belang, daar 20.000 schepen 's jaars op passeren, Mijne Heeren! Op welken grond men nu kan hebben beweerd dat Drenthe miskend is, omdat men het niet heeft gehoord, begrijp ik niet; alle provincien zouden dezelfde klage hebben.⁷⁶

Nog een tegenstander hadden Sloet en de heren van de 'Maatschappij', cq. 'Welvaart': Thorbecke, wiens naam toch had geprikt op de lijst van intekenaren uit 1843. Sinds eind 1849 minister van binnenlandse zaken, zorgde hij er bij KB van 23 december 1850 voor, dat het toltarief werd verlaagd. Protesten van de directie mochten niet baten. In plaats daarvan honoreerde de minister een andere wens van de schippers. Hij liet de ingenieurs Van Gend, Ferrand en Staring (W.C.H.l.) een rapport uitbrengen over het onderhoud van de werken. Het pakte wederom ongunstig uit voor Sloet c.s. 'Wanneer thans, zooals de maatschappij schijnt te verlangen, het onderhoud door een subsidie van Rijkswegen wordt bestreden, dan zou de schatkist eigenlijk de rente der aandeelhouders betalen', was de conclusie.⁷⁷

En er was nog een derde slag die Thorbecke toebracht aan de Maatschappij. Hij zette de parlementaire enquête door, waarbij in september 1856 het reilen en zeilen rond het Zwolse Diep uitvoerig ter discussie werd gesteld. Geheel toevalig was het dan ook niet, dat Sloets artikel over dit vaarwater in het *Tijdschrift voor staathuishoudkunde en statistiek*, met het karakter van een pleitstuk, juist in dat jaar verscheen.⁷⁸

5.3.4 Een parlementaire enquête

Op 14 december 1855, zes jaar na zijn naamgenoot uit 1849, diende de Drentse parlementariër mr. P. van der Veen bij de Tweede Kamer een voorstel in 'tot het houden eener enquête omtrent de uitvoering van de concessie tot landaanwinning en verdieping van het vaarwater op het Zwolsche Diep'. In april 1856 ontving de Kamer een adres dat was ondertekend door 156 schippers en nog diezelfde maand werd besloten tot het houden van een parlementair onderzoek. Tussen 21 juli en 13 september 1856 werden in deze eerste volledige par-

⁷⁵ HTK 26 juli 1849.

⁷⁶ Ibidem.

⁷⁷ Verkade. *Thorbecke*, 266.

⁷⁸ TSS-13, 21-62.

lementaire enquête uit de Nederlandse geschiedenis in totaal 29 personen onder-
vraagd door een Kamercommissie onder voorzitterschap van mr. J.K. baron van
Goltstein.⁷⁹ Voor- en tegenstanders kregen het woord en zo verschenen bestuur-
ders en aandeelhouders van de Maatschappij, een tolgaarder, ingenieurs van di-
verse rang en stand, ambtenaren, burgemeesters, gemeenteraadsleden, water-
schapbestuurders, kooplieden, handelaren, verveners en andere ondernemers,
een particuliere, beurt- en turfschippers en een kapitein voor de vijf koppige
commissie; soms in meerdere hoedanigheden.⁸⁰

Tot de voorstanders van tolheffing behoorde, het zal geen verbazing wekken,
de president van de Maatschappij, Johan Christiaan van Haersolte van Haerst,
burgemeester van Zwollerkerspel. Hij bestreed ten stelligste, dat de Maatschappij
verplicht zou zijn het vaarwater op een diepte van 2.20 m te brengen en haalde
ook een gesprek aan met Schuttevâer, waaruit moest blijken dat de tol niet te
hoog was in verhouding tot de gewonnen dagen. De haven van Kraggenburg
voldeed in zijn ogen zeer goed. Hij zei verheugd te zijn over de enquête, omdat
de uitslag de waarde van de Maatschappij zou doen toenemen. 'De schrijvers,
zoowel voor als tegen de Maatschappij, hebben beiden overdreven, en men
moet niet voorbij zien, dat een onberaden vriend evenveel kwaad kan doen als
de hevigste vijand.'

Johannes Zeehuizen jr., burgemeester van Genemuiden, aandeelhouder en
actief lid van 'Welvaart', was eveneens lovend over de situatie. Hij noemde de
toestand van het Zwolse Diep, 'een van de treurigste dingen, die in Overijssel en
Drenthe voor handel en scheepvaart bekend waren.' Uit zijn jeugd herinnerde
hij zich, hoe kinderen van het ene naar het andere aan de grond zittende schip
klommen om te spelen, terwijl er ladingen aan boord waren die eigenlijk naar
Amsterdam of elders moesten. De schipperij die in 1856 had geklaagd over de
tol, vroeg toen juist om verbetering van het vaarwater! De schepen hadden vol-
gens hem voordeel bij de werken, ook bij de haven van Kraggenburg, die in
tijden van nood zelfs 'Klein Schokland' werd genoemd. Als oorzaak voor het
niet functioneren van het jaagpad noemde hij het geringe gebruik, waardoor het
niet rendabel was voor de Maatschappij.

Toen aan Van Diggelen werd gevraagd naar de kwaliteit van het jaagpad, dat
niet geschikt zou zijn voor paarden, vertelde hij, dat hij op een gegeven moment
de paarden van zijn eigen rijtuiggen had laten uitspannen, er op was gaan zitten
en zo een kofschip naar Kraggenburg had getrokken, hoewel de schipper had
gezegd, dat het jaagpad niet te gebruiken was. Hij bood aan het kunststukje des-
gewenst te herhalen.

De tegenstanders kwamen met heel andere verhalen. Willem Jan Schuttevâer
noemde tal van voorbeelden -ook uit zijn jeugd, waarin hij met zijn ouders
voer- om te illustreren, dat de verbeteringen weinig effect hadden gehad, zeker

⁷⁹ De overige leden waren J.P. Delprat, jhr. C.M. Storm van 's Gravezande, mr. J. Heemskerk Bzn en mr. W. Wintgens. 'De commissie zou onderzoek moeten doen naar de feiten met betrekking tot de aan de Maatschappij verleende concessie en de verdieping van het Zwolsche Diep. Verder diende zij te onderzoeken of ten gevolge van die feiten de afwatering van Drenthe was bemoeilijkt en of aan de scheepvaart en handel schade was toegebracht.' Pol en Van Hezel. *Kraggenburg*, 196. De enquête werd opgenomen in de Bijlagen van de HTK 1856, XXVIII.

⁸⁰ Pol en Van Hezel. *Kraggenburg*, 180.

bij aflandige oostenwind in de winter. Ook de haven van Kraggenbrug stond dan volgens hem nagenoeg droog. Bovendien zouden de schepen veel last hebben ondervonden bij het laveren en hij noemde daarvan enkele voorbeelden. Een andere tegenstander, Johannes van Setten -burgemeester van Zwartsluis en tevens opgeroepen als waterschapsbestuurder en kenner van de schippersstand- beweerde dat het water als resultaat van de werken van de Maatschappij slechts één Amsterdamse voet (circa 28 cm) dieper was geworden. Kraggenburg achtte hij geen goede ligplaats voor de schepen, zeker niet in de winter en het jaagpad vond hij ongeschikt voor paarden. Alleen de schepen met meer dan vijf voet diepgang konden volgens Van Setten verplicht worden een matige tol te betalen, maar dan naar diepgang. Voor de kleinere wogen de voordelen niet op tegen de kosten. De schepen op het Meppeler Diep die vanaf de Smilde en de Hoogeveenense vaart kwamen, hadden hoogst zelden een diepgang van meer dan 4.50 voet en zouden er dus buiten vallen. De afwatering van de Staphorster polder had in zijn ogen sterk te lijden van de verhoogde waterstanden op het Zwarte Water.

Rudolf Albertus Kerkhoven, vervener aan de Dedemsvaart, rekende voor dat de schipper van een turfpraam van gemiddeld 65 ton na aftrek van alle kosten ongeveer 400 gulden per jaar overhield. Als hij jaarlijks ongeveer twintig reizen over de Zuiderzee maakte, was hij, als hij leeg terugkwam, ondanks de verlaging van het tarief in 1851 nog steeds ongeveer 26 gulden per jaar kwijt voor de tol. Volgens Kerkhoven in verhouding 'eene zeer aanzienlijke uitgave'. Antonius Petrus Gerhardus Hens, wijnkoper en 'zeehandelaar' en tevens directeur van de Stoomboot-maatschappij te Zwolle, vond dat de tol vooral op de handel drukte, omdat de schippers de tol- en bruggelden doorberekenden. Schippers die later spraken ontkenden dit echter, omdat ze het zich vanwege de concurrentie niet konden permitteren.

De eerste schipper die zelf aan het woord kwam, Pieter van Herwaarden, klaagde vooral over de moeilijkheden bij het laveren. 'Als men tusschen de kribben regt tegen den wind in moet laveren, dan is dat zeer lastig', vond hij. 'Wij verslijten meer zeilen tusschen de kribben dan in zee; dat kleine eind tusschen de kribben kost ons aan zeilen en tuigaadje met slecht weer meer dan de reis van Schokland naar Amsterdam.' Zijn collega's hadden soortgelijke klachten en meldden dat ze weinig of geen profijt hadden van de grotere diepgang en dat de tol een grote aanslag betekende op hun inkomen. Van het jaagpad maakten zij geen gebruik. Kapitein Wessel Meeter van de Zwolse stoomboot daarentegen was graag bereid tol te betalen, want de schepen van zijn maatschappij konden blijven varen, omdat het water dieper was geworden. Anders was de maatschappij opgehouden te bestaan.

Het resultaat van alle ondervragingen leidde uiteindelijk tot een rapport van 224 pagina's, dat op 13 september 1856 door de commissie van onderzoek werd uitgebracht.⁸¹ Ondanks alle inspanningen bleven de nodige vragen bestaan. Zo was bijvoorbeeld niet duidelijk geworden hoe nu precies de diepte van het vaarwater was geweest vóór aanvang van de werken. Alleen Van Diggelen had onderzoek laten doen, maar de resultaten daarvan leidden in 1856 niet tot een

⁸¹ Zie ook: HCO. Archief Zwolsche Diep, inv.nr. 8.

eensluitend antwoord. Ook bleef er verschil van mening bestaan over de vraag hoe diep het water volgens de concessie van 1844 had moeten worden. Wel leek iedereen het erover eens, dat de diepte iets was toegenomen. 'Ten gevolge van den hooger waterstand, die thans op het Zwolsche Diep wordt aangetroffen', stelde de commissie vast, 'die niet enkel het gevolg is der verdieping, maar ook van de meerdere opstuwing van water, is de vaart voor zeeschepen veel gemakkelijker geworden.' De kofschepen konden ook verder doorvaren en hoefden minder te worden gelicht. Voor de beurt- en vrachtschippers die geen eigen handel dreven, vormde de tol daarentegen een behoorlijke aanslag op hun inkomen die voor hen de concurrentie met de stoomboten zwaarder maakte. De hogere waterstanden op het Zwarte Water als gevolg van opstuwing tussen de leidammen werden eveneens als een probleem erkend.

De uitslag van de enquête kan moeilijk als positief voor de Maatschappij worden beschouwd, ook omdat de commissie het voorstel deed de tolheffing op basis van de tonnage te vervangen door een tol naar de diepgang, hetgeen een teruggang in de inkomsten zou betekenen.

5.3.5 Bittere teleurstelling

Voor Sloet moet de uitslag van de enquête een bittere teleurstelling zijn geweest, maar zijn strijdbaarheid leed er niet onder. Tijdens de enquête was hij zelf niet aan het woord geweest, maar hij greep wel de pen voor een reeks brochures en het hiervoor aangehaalde artikel in zijn tijdschrift.⁸² Hij schetste daarin ook de staatkundige toestand in het begin van de jaren veertig, noemde de berooide schatkist waarmee Willem II de regering moest aanvaarden, het misbruik van geheime fondsen, de 'slaperige nijverheid', de zware belastingen en de geluiden over een staatsbankroet. Verder -hij kon het niet laten- had hij geen goed woord over voor de toen nog geldende graanwetten, de differentiële rechten op de scheepvaart, de in zijn ogen hoge invoerrechten en tarieven voor de brievenport en de premies op uitvoer en visserij.

Hij hekelde ook het gebrek aan 'publiciteit', te vertalen als 'openbaarheid', en het 'ambtsbejag' waardoor de kosten voor de staatshuishouding onnodig hoog opliepen. Koning Willem I prees hij om diens inspanningen voor de openbare werken. Het gevolg was echter wel geweest, dat men dergelijke initiatieven als een regeringstaak was gaan beschouwen. 'De zin van het volk was daardoor niet opgewekt, maar veeleer onderdrukt.' Werkloosheid en pauperisme vormden ondertussen een gevaar voor de stabiliteit van de staat en de Grondwet was 'tot een schild voor grove en velerlei misbruiken geworden'.⁸³ Het was voor Sloet en de zijnen, in casu 'Welvaart', reden genoeg geweest om zelf aan de slag te gaan, met het goede voorbeeld van Amerika voor ogen. Daar immers werden 'de grootste werken' door het volk tot stand gebracht, zelfs in concurrentie met de regering. Het is opvallend dat hij hier een ander geluid liet horen, dan in de Kamer, waar hij zich tezelfder tijd juist sterk maakte voor een actievare overheid als het ging om de aanleg van openbare werken. Het zal de geloofwaardigheid van zijn betoog niet hebben vergroot.

⁸² TSS-13, 21-62.

⁸³ TSS-13, 35.

Na deze uitvoerige inleiding gaf Sloet zijn visie op de reactie van de kleine schippers die tot 'verklaarde vijanden' van de Maatschappij waren geworden. Toch had hij daarvoor wel begrip en hij kwam zelfs met argumenten die hij ontleende aan de 'rationele statistiek'. Het ging daarin immers -in de opvatting zoals die door hem en door 'Welvaart' werd uitgedragen- niet alleen en zelfs niet in de eerste plaats om cijfers, maar ook om de 'kennis der standen'. Ook daarbinnen bestonden weer de nodige verschillen, wist hij. Zo kende de hoogst nuttige en onontbeerlijke schippersstand 'eene zekere aristocratie', die van generatie op generatie het beroep van schipper had uitgeoefend. In zijn kwalificatie waren dit meestal 'deftige, gemoedelijke, en min of meer gegoede lieden', die het vertrouwen bij het publiek als het ware erfelijk bezaten. 'Wij behoeven niet te zeggen, dat deze mensen onder onze beste staatsburgers te rangschikken zijn', concludeerde hij. Hun stem werd niet vernomen en van hen had de Maatschappij (en de maatschappij) geen last. Alleen 'de misnoegden' lieten zich horen, want hun groep was te snel gegroeid als gevolg van de op zich positieve toename van de binnenlandse scheepvaart, die weer voortkwam uit de verbetering en uitbreiding van de waterwegen. 'Vele arme en geringe varensgezellen wilden schipper worden, en wel verre van hier iets laakbaars te vinden, zien wij gaarne dien industriëlen moed, dat streven om alle nieuwe wegen, die tot welvaart leiden, in te slaan.' Er waren echter ook schaduwkanten.

Meestal ontbrak het die nieuwe ondernemers aan kapitaal en gingen zij met de scheepstimmerlieden een soort huurkoop aan, om hun 'drijvende woning' te kunnen bekostigen, hetgeen vaak leidde tot allerlei juridische perikelen. Ze verkeerden dus in een kwetsbare positie en waren daardoor licht ontvankelijk voor 'minder maatschappelijke denkbeelden', te meer, omdat ze vaak verstoken bleven van onderwijs. Ook hier was kennis 'de ware tooverij'.

Niet allen hunner kunnen lezen of schrijven, wat echter tot geen verwijt mag strekken, omdat het een gevolg van hun bedrijf is. Wanneer men zulke mensen, wien het overigens niet aan nijverheid ontbreekt, en die werkelijk hunnen bete broods zuur verdienen, diets wil maken, dat de rijken zich te hunnen koste door eenen hoogen en tevens onwettigen tol zoeken te verrijken, is het gemakkelijk hen tot gewelddadig verzet tegen het openbaar gezag te brengen, zoo als de ondervinding dan ook geleerd heeft.⁸⁴

Gelukkig waren er ook uitzonderingen, zoals de kleine schipperij van Blokzijl, die nijver had meegewerkt aan de totstandkoming van de leidammen in het Zwolse Diep. Hij ging ook in op het verslag van de staatscommissie, die had aangenomen dat de achterstallige tolgelden nog wel zouden worden geïnd en dat behalve de steden Zwolle, Genemuiden en Hasselt alleen vermogende Zwolse kooplieden en andere inwoners aandelen hadden genomen. Ondanks het uitblijven van tolgelden zouden er wel opbrengsten komen uit de landaanwinning, had de commissie gemeend. Sloet bestreed deze woorden en meldde dat er ook intekenaars waren uit Amsterdam. Aan sommigen met een 'klein burgerfortuin' zou het gemis van intrest van hun kapitaal zwaar vallen, wist hij. Voor de rol van de

⁸⁴ TSS-13, 43.

Drentse Staten, die hadden gehandeld uit een misplaatst gevoel van 'provincialismus' had hij geen goed woord over. Hun verhalen over de doodsteek voor de nijverheid van Drenthe naar aanleiding van het tolbesluit van 1848 hadden gezorgd voor veel olie op het vuur. Jegens zijn collega-jurist Oldenhuis Gratama, die de Maatschappij met tal van pamfletten had bestreden, was hij echter opvallend mild, want de advocaat van de schipperij had zich volgens Sloet gebaseerd op verkeerde feiten. Haatdragend was hij dus niet, maar hardnekkig des te meer. Hij bleef volharden in zijn standpunt, zonder veel begrip op te kunnen brengen voor de kleine schippers, waarvan toch wel duidelijk was geworden dat zij bij de werken van het Zwolse Diep bepaald niet wel waren gevaren.

Nadat de Kamer in mei 1857 de conclusies van de enquête aan de regering had aangeboden, voerde de schipperij de druk op. Eind 1858 richtten 178 schippers zich tot de Tweede Kamer, aangezien de regering nog steeds geen standpunt had ingenomen. Thorbecke, sinds april 1853 weer kamerlid, verweet zijn collega's dat zij een te afwachtende houding aannamen en drong bij de regering verschillende keren aan op antwoord. Willem Jan Schuttevaer informeerde het publiek in november 1860 via de *Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant* over de parlementaire voortgang.⁸⁵ Sloet maakte dat als kamerlid al niet meer mee, want hij was in de zomer van dat jaar niet herkozen.

Hij zocht de politiek weer dichterbij huis, in de Zwolse Raad. In augustus 1860 werd daar een discussie gevoerd over de vraag waarom grote havensteden landinwaarts en niet direct aan de kust moesten liggen. Het antwoord was, dat het vervoer overzee goedkoper was dan in binnenwateren en dat schepen daarvan zo lang mogelijk moesten kunnen profiteren. Zwolle lag dus gunstig voor de verbinding naar Duitsland, maar de handel werd bedreigd, omdat er verbeteringen waren aangebracht aan de monden van de Elbe, de Wezer en de Eems en ook de aanleg van spoorwegen tot ver in het binnenland van Duitsland was ongunstig. Nu ging de handel aan Zwolle en aan Nederland voorbij, want Leer, Bremen en Hamburg kwamen op. Zwolle moest dus iets doen en, zo was de teneur van de besprekingen, het had recht op hulp van de overheid, want het Zwarte Water vormde het stroomgebied voor een oppervlakte van zo'n 500.000 hectare. Ook de Vecht en de Regge behoorden daartoe en het Meppeler Diep, dat in onderhoud was genomen door het Rijk, kwam eveneens uit in het Zwarte Water. De schattingen voor de kosten van de verbetering, die tot een diepte van ongeveer 2.50 m moest leiden, varieerden van 150.000 tot 400.000 gulden. Voor het Rijk, vond men in Zwolle, waren dat geringe bedragen, maar voor een gemeente van 19.000 inwoners lag dit geheel anders. Amsterdam en Rotterdam kregen ondertussen wel steun. En dat stak!⁸⁶ Misschien vormden deze geluiden in de Zwolse Raad voor Sloet een aansporing te meer om zich na een twaalfjarig verblijf in de Tweede Kamer weer te gaan roeren in de lokale politiek.

Hoe dit ook zij, op 15 oktober 1860 werd hij opnieuw benoemd als raadslid. Hij viel dus middenin de discussies over het Zwarte Water en het Zwolse Diep. Helemaal toen minister van binnenlandse zaken Heemskerk eind 1861 opdracht gaf om een plan en een begroting te maken voor de verbetering van het Zwarte Water

⁸⁵ POZC november 1860.

⁸⁶ HCO. Archief Gemeente Zwolle, inv.nr. 29. Notulen Gemeenteraad, 4 augustus 1860.

en de leidammen. Snel kwam Sloet in actie. In maart 1862 stelde hij aan de regering voor om subsidie voor deze plannen te verstrekken, aangezien er op dat moment ook werd gesproken over verbindingen van Rotterdam en Amsterdam met de Noordzee. Het zou immers kunnen betekenen dat het geld op was, voordat Zwolle aan de beurt was!⁸⁷

Opnieuw, maar nu vanaf het lokale niveau, kreeg hij te maken met Thorbecke, wiens tweede ministerie in januari 1862 ‘met de spade op de schouder’ was agetreden. De hernieuwde kennismaking pakte bepaald niet gelukkig uit!

5.3.6 Dieptepunt

Op 25 mei 1862 werd bij Koninklijk Besluit plotseling bepaald, dat de tol op het Zwolse Diep voortaan niet meer naar de tonnenmaat, maar naar de diepgang van de schepen zou worden geheven. Het nieuwe tarief stelde de Maatschappij voor grote problemen, want de inkomsten zouden hierdoor sterk gaan dalen. Willem Jan Schuttevaër had bij die beslissing een voorname rol gespeeld. In het begin van de jaren vijftig had hij zijn voormalige stad- en zelfs buurtgenoot al eens aangesproken op het financiële nadeel dat de kleine schippers ondervonden door tolheffing bij de tonnenmaat. Toen Thorbecke opnieuw minister werd, was Schuttevaër er als de kippen bij om hem te feliciteren. Tegelijkertijd herinnerde hij hem aan de wenselijkheid van een tolheffing bij de diepgang. Korte tijd later kreeg hij het verzoek zich te melden bij de Commissaris des Konings, die van de minister een brief had gekregen over de kwestie. Schuttevaër adviseerde om schepen tot een diepgang van 1.40 meter tolvrij te laten varen. Tijdens een tweede bezoek aan Thorbecke bracht hij dat cijfer, na protesten van de heren van de Maatschappij, die uit wilden gaan van een diepgang van 1.12 m, terug tot 1.30 m. Hij nam aan dat de meeste kleine schepen dan nog wel tolvrij konden varen en besepte, dat een andere minister dan Thorbecke hem wel eens minder gunstig gezind kon zijn. De protesten van de Raad van Administratie van de Maatschappij haalden niets uit en de tol ging per 1 augustus 1862 in.⁸⁸

‘De heren van Welvaart konden Thorbecke’s bloed wel drinken en vroegen zich af of hij stapel was geworden!’⁸⁹ Hoe de relatie tussen ‘Welvaart’ en Thorbecke was, valt ook af te leiden uit een relaas van Schuttevaër, die schreef dat de heren Thorbecke met alle genoegen naar Suriname zouden hebben geëxpedieerd om er bomen te hakken of naar Losser, om daar in de steengroeve te gaan werken.⁹⁰ Het jaarverslag van ‘Welvaart’ over 1862 spreekt eveneens boekdelen. De ‘animositeit’ van de minister, zo werd geconcludeerd, had gezorgd voor het verlies van een maatschappelijk kapitaal van 350.000 gulden, dat moest worden gedragen door de aandeelhouders. Enig dividend werd niet meer uitgekeerd. De suggestie was dat deze gang van zaken wel eens nadelige gevolgen kunnen hebben voor de ‘geest van onderneming en associatie’ ten aanzien van andere plannen, zoals die van het Noord-Hollands kanaal. Aan de aandeelhouders in dit project was bij de concessieverlening namelijk ook een ‘redelijke tol’ toegezegd. De invoering van de tol bij de diepgang werd omschreven als een ‘staathuis-

⁸⁷ HCO. Archief Gemeente Zwolle, inv.nr. 29. Notulen Gemeenteraad, 10 maart 1862.

⁸⁸ Pol en Van Hezel. *Kraggenburg*, 78–80.

⁸⁹ Aldus Verkade. *Thorbecke*, 268, die Schuttevaërs nazaat H. Schuttevaër citeert in: *Willem Jan Schuttevaër*, 46.

⁹⁰ Schuttevaër. *Willem Jan Schuttevaër*, 47–48.

houdkundige curiositeit', omdat een lading katoen, katoenen garen, manufacturen of koloniale waren geheel tolvrij zou zijn, terwijl veel zwaardere ladingen met steenkolen, tichelstenen, pannen, mest en schelpen wel belast zouden worden. In de praktijk zou de heffing echter zodanige moeilijkheden opleveren -die moest bijvoorbeeld bij stil water geschieden- dat het maar beter bleek geheel van de heffing af te zien.⁹¹

De Zwolse Raad leek de koers na dit besluit van 1862 al snel te willen wijzigen. In januari 1863 werd het oude plan voor een kanaal door de polder Mastenbroek uit de lade gehaald en daarvoor werd een opgave van kosten gevraagd. Sloet liet aantekenen dat hij het er niet mee eens was.⁹² Veel gebeurde er vervolgens niet. Wel adviseerde de Kamer van Koophandel in oktober 1864, naar aanleiding van de vraag of de voorkeur bij verbetering van de vaarweg naar de Zuiderzee uit moest gaan naar het Zwarte Water en het Zwolse Diep of naar de Willemsvaart en de IJssel, tot het eerste. In 1865 vroeg de Raad, onder aanvoering van Sloet, nadrukkelijk aan het Rijk om het Zwolse Diep in bevaarbare staat te houden. Het was per slot van rekening een rijksvaarwater en de Maatschappij kon het onderhoud niet meer betalen. Thorbecke liet hierop weten, dat de toestand zo ernstig niet was en dat de Maatschappij haar verplichtingen niet nakwam. Het bleef bij verzoeken en verwijten over en weer. Uiteindelijk, Thorbecke was inmiddels overleden, nam het Rijk bij overeenkomst van 26 en 29 januari 1875 de werken van de Maatschappij voor het Zwolse Diep en alles wat er bij hoorde over. Het doel en de naam werden veranderd in 'Maatschappij ter bevordering van landaanwinning op de vlakte van het Zwolsche Diep'.

Voor Sloet was het Zwolse Diep zo een dieptepunt geworden. Bij veel van de gebeurtenissen die zich in de loop van ruim dertig jaar rond dit project hadden afgespeeld voelde hij zich, ook nu, ernstig in de steek gelaten door 'verscheidene vroegere staatkundige vrienden'.⁹³

Meer tevreden kon hij zijn over de aanleg van spoorwegen; al kreeg hij aanvankelijk ook daarbij de nodige teleurstellingen te slikken.

5.4 Over een 'spoorlinie'

Het verhaal over de aanleg van spoorwegen in Nederland is bekend. Toen er hier nog niet of nauwelijks aan werd gedacht, kenden Engeland en Frankrijk, maar ook de kleine buurlanden in het zuiden en het oosten al hun ijzeren wegen; ieder op zijn manier. In Engeland werd al in 1825 een spoorweg voor het openbare vervoer geopend. De tractie werd verzorgd door paarden, vaste stoommachines en stoom-locomotieven. Van een nationaal net was aanvankelijk geen sprake, honderden lijnen bestonden naast elkaar en de rol van de overheid was beperkt. In het staatkundig versplinterde Duitsland met zijn vele kleine deelstaatjes was het al niet anders. In Frankrijk daarentegen was er wel een nationaal net, met Parijs als centrum. In Nederland kwam omstreeks 1830 de mogelijkheid van spoorwegaanleg aan de orde, waarbij het vooral ging over het vervoer van goederen. Over personen werd nog niet of nauwelijks gerept.

⁹¹ JV Welvaart, 1862-18.

⁹² HCO. Archief Gemeente Zwolle, inv.nr. 13. Notulen Gemeenteraad, 8 november 1845.

⁹³ *Amersfoortse Courant* 23 juli 1884.

5.4.1 Langs de Zuiderzee

Sloet speelde in de jaren veertig een actieve rol bij plannen om het spoorwegnet verder naar het oosten uit te breiden. In november 1845 hield hij in de Zwolse Raad een voordracht over een 'spoorweglinie langs de Zuiderzee'. Hij stelde daarbij voor om de ondernemers die hiervoor een concessie hadden gevraagd te steunen, aangezien de regering de gevraagde toestemming niet had verleend. Er bestonden op dat moment ook plannen voor een veel langere lijn vanaf Utrecht via Arnhem naar Zwolle en verder naar Noord-Duitsland. In december 1845 kreeg Sloet opdracht de zaak te onderzoeken, nadat was gebleken dat het Gemeentebestuur van Harderwijk voorstander was van een Zuiderzeelijn en hij probeerde daarvoor medestanders te vinden. Vervolgens bleef het bijna een jaar stil, afgezien van de mededeling dat Sloet en Van Roijen een bespreking hadden gehad met de Kamer van Koophandel in Zwolle. In oktober 1846 kwam hij met zijn bevindingen naar buiten.⁹⁷

Hij had er geen half werk van gemaakt en letterlijk *en passant* ook nog de nodige informatie opgedaan over andere spoorwegplannen. Eerst was hij naar de burgemeester van Utrecht geweest, die zelf geen stappen wilde nemen, maar, net als de gemeenteraad in de Domstad, wel positief stond tegenover de idee van een Zuiderzeespoorweg; zeker nadat Sloet hem had gewezen op het nut voor de Universiteit.⁹⁸ Het gesprek met de gouverneur van Utrecht pakte prima uit, vooral omdat de man het belang van zijn eigen geboortestad Amersfoort heel goed inzag. De voorzitter van de Kamer van Koophandel in Amsterdam daarentegen had op Sloet een allesbehalve positieve indruk achtergelaten, want de man wist nauwelijks waar Overijssel lag en had dus ook niet de directe relatie tot Duitsland gezien. In Den Haag had Sloet een bezoek gebracht aan minister van financiën mr. F.A. baron van Hall, die geheel met hem mee kon gaan en adviseerde tot een adres aan de koning. Van minister van binnenlandse zaken W.A. Schimmelpenninck van der Oye, zijn oude buurman uit Voorst, kreeg Sloet echter te horen, dat de aanvragers van de concessie niet solide genoeg waren.⁹⁹

Desondanks leidden deze eerste besprekingen en de correspondentie met de Kamer van Koophandel in Harderwijk tot een conferentie op 6 juli in Harderwijk met commissies uit de gemeenteraden van Amersfoort en Harderwijk, de Kamers van Koophandel van Harderwijk en Zwolle, burgemeester Vitringa van Nunspeet en ten slotte de gemeenteraad van Zwolle, in de persoon van Sloet.¹⁰⁰ Alle vertegenwoordigers waren het er over eens, dat er een Zuiderzeespoorlijn moest komen en ze dienden gezamenlijk een rekest in bij de koning. Het liefst hadden ze dit persoonlijk gedaan, maar de koning, wist Sloet, was moeilijk te bereiken en dat zou alleen maar extra reis- en verblijfkosten geven. Ook nu probeerde hij elke, in zijn ogen, onnodige uitgave van overheids gelden te voorkomen. Het rekest werd dus

⁹⁷ HCO. Archief Gemeente Zwolle, inv.nr. 14. Notulen Gemeenteraad, 8 november 1845, 6 december 1845, 27 juni 1846, 8 en 17 oktober 1846.

⁹⁸ De universiteit werd hier nog aangeduid als Academie.

⁹⁹ Sloet moet Van Hall al op of voor 15 februari 1846 hebben gesproken, aangezien deze op die datum aftrad. De minister van financiën raadde Sloet namelijk aan een adres aan de koning te richten, maar dan wel, nadat Schimmelpenninck was afgetreden, hetgeen op 15 februari 1846 inderdaad gebeurde. Waarom Van Hall dit advies gaf, blijkt niet uit het verslag van Sloet.

¹⁰⁰ Van Roijen zat ook in de commissie, maar was wegens ziekte niet aanwezig. 101

gewoon per post verzonden. 'Mijn individueel gevoelen zoude zijn', schreef Sloet, 'dat men niet genoegzaam verantwoord wezen zoude, indien men niet deze of dergelijke poging aanwendde, in eene zaak waarbij onze handelsstand en geheel onze burgerij in zoo hooge mate geïnteresseerd is.' Hij deed er ook een toelichting van in totaal zes pagina's namens het stadsbestuur bij en noemde daarin het spoorweggstelsel 'het vehikel van welvaart en beschaving.'

De Zuiderzeelijn zou een kortere verbinding tussen de Hanzesteden en het gehele noorden van Nederland en Noord-Duitsland met Holland en de residentie opleveren dan een lijn via Arnhem. Voor Sloet was dit een zeer belangrijk, want geheel Europa zou door 'ijzeren banen' worden verbonden. Teneinde in het sterk veranderende internationale transitoverkeer een optimale positie te kunnen verwerven, moesten in Nederland de kortst mogelijke verbindingen tot stand worden gebracht. De beoogde lijn van Utrecht naar Zwolle voorzag daarin en bovendien zou de aanwezigheid van zo'n 90.000 bewoners in dit gebied het rendement behoorlijk vergroten. Een vaste brug tussen de beide IJsseloevers was in dit verband absoluut noodzakelijk. Een dergelijke verbinding zou ook weer de ontginning van de Veluwe bevorderen, want daarmee konden de boeren hun producten gemakkelijker en goedkoper op de markt in Zwolle brengen.

In zijn tijdschrift waarschuwde hij ook, dat de bestaande verbindingen niet mochten worden verontachtzaamd.

Thans komen de spoorwegen aan de beurt, en dreigen aan vele der straat- en andere wegen hunnen handelsbestemming te benemen, om ze voortaan slechts dienstig voor de landbouw te laten. Hoewel wij dit middel van gemeenschap niet kunnen missen, als wij ons niet buiten gemeenschap met andere landen willen stellen, en hoewel de ijzeren wegen, die Engeland met Indië en Zuidelijk met Noordelijk Europa verbinden zullen, zich op ons grondgebied behooren te kruisen, zoo moeten wij toch ernstig waarschuwen, om de overige middelen niet te verwaarloozen, of geheel uit het oog te verliezen, wat reeds werkelijk met onze voetpaden het geval is, ja die met eene geheele opheffing bedreigd worden.¹⁰¹

Ondertussen bestonden er ook plannen voor een Overijsselsche Spoorwegmaatschappij (OSM), maar daarvoor leek Sloet nauwelijks interesse te hebben.¹⁰² In tegenstelling tot bestuurders en ondernemers in de drie noordelijke provincies, die gezamenlijk plannen ontwikkelden om te kunnen aansluiten bij het initiatief van de twee Almelse fabrikanten G. en H. Salomonsen en de Amsterdamse bankier L.R. Bisschoffsheim. In ieder geval spande hij zich daarvoor niet in. Misschien had dit te maken met een mededeling van Van Hall, die hem had laten weten niet te geloven in de plannen voor de OSM. De koninklijke belofte aan de concessionarissen had volgens de minister geen verbindende kracht. Het zou ook kunnen zijn, dat Sloet hem niet wilde bruseren, want Van Hall was aandeelhouder van de Zwolse Diepmaatschappij en een machtige steun bij de werving van deelnemers, die juist in die tijd speelde. Of misschien voelde hij meer voor de verbetering van de verbindingen

¹⁰¹ TSS-3, 454.

¹⁰² Zie voor de OSM: Van den Broeke, 'De Overijsselsche Spoorwegmaatschappij'; Veen, *Rails rondom de Peperbus*, 16-19; Van der Woud, *Het lege land*, 186.

te water, waarvoor hij zich al eerder sterk had gemaakt. In ieder geval fnuikten de plannen voor een OSM in 1847, nadat de Engelse kapitaalstroom plotseling was opgedroogd. De aandeelhouders waren de 500.000 gulden die zij hadden gestort als waarborg kwijt. Het bedrag werd geïnvesteerd in de aanleg van kanalen.¹⁰³

Over de plannen voor een Zuiderzeelijn werd evenmin nog veel vernomen. In februari 1847 kreeg Sloet de reiskosten terug die hij had gemaakt 'ter bevordering van handel en welvaart'.¹⁰⁴ Een kortere samenvatting van het doel van zijn missie dan op deze nota is moeilijk te geven. In diezelfde maand werd nog gesproken over het station, percelen en bijbehorende tekeningen, maar daarna bleef het lange tijd stil. Eén onderdeel van het plan uit de jaren veertig, een brug over de IJssel, keerde echter eerder terug.

5.4.2 Een brug over de IJssel

Nog een reden waarom Sloet zich sterk maakte voor de Zuiderzeespoorlijn zal hebben gelegen in de beoogde aanleg van een vaste brug over de IJssel, zoals die door 'Welvaart' en ook in de krant *Overijssel* werd gepromoot. Reeds kort na de oprichting van de vereniging bestonden de plannen voor een brug, maar in verband met de aanleg van de spoorlijn van Amsterdam naar Zwolle leek het verstandig daarmee voorlopig te wachten. De brug kon immers worden verbreed en zou dan ook geschikt zijn voor het normale wegverkeer.¹⁰⁵ Ter stimulering was in augustus 1845 in *Overijssel* een vinnig anoniem artikel verschenen. 'Midden in een beschaafd land, door een der rijkste volkeren van Europa bewoond, dat trotsch is op zijn reusachtige dijken en waterwerken', begon het stuk dat echter de pen van Sloet verdraagt, 'heeft zich reeds eeuwen der barbaarschheid getroost, om een beuzelachtig riviertje met een pont en een schuit te passeren, en al het oponthoud en ongemak te ondervinden die van zulk een passage afhankelijk zijn.'¹⁰⁶ Met kracht werd daarom gepleit voor een vaste oeververbinding en dat bleef zo, ook nadat de eerste spoorwegplannen waren afgeblazen.

In juli 1850 hield Sloet in de Raad een pleidooi voor een vaste brug over de IJssel bij het Katerveer. Samen met een wethouder en een raadslid nam hij daarop zitting in een commissie ter advies en voor het maken van een adres aan de regering.¹⁰⁷ De grote rijksweg langs de Zuiderzee, heette het daarin, werd onderbroken door de pont over de IJssel en dat kostte veel tijd. Bij hoge waterstanden was de verbinding geheel verbroken, ook als men via Kampen en Deventer wilde reizen. Bij ijsgang was de situatie levensgevaarlijk. Het noorden was dan geheel afgesloten van de rest van het land. In ieder geval konden de landbouwers uit Gelderland niet naar de markt in Zwolle, omdat dit met paard en wagen een veel te dure en moeizame aangelegenheid was. De slechte toestand van de landerijen was een rechtstreeks gevolg van het ontbreken van een brug. Er kon namelijk ook geen mestspecie uit de Overijsselse steden en het Mastenbroek, de polder tussen Zwolle en Kampen, worden aangevoerd. De waarde van de landerijen zou met een derde

¹⁰³ Zie hiervoor: Smolders. *Overijsselse kanalen*.

¹⁰⁴ HCO. Archief Gemeente Zwolle, inv.nr, 14. Notulen Gemeenteraad, 27 februari 1847.

¹⁰⁵ *Overijssel* 28 maart en 1 april 1846.

¹⁰⁶ *Overijssel* 30 augustus 1845. Zie voor dit onderwerp ook Edel en Ooms, 'Een brug tekort', die het genoemde artikel eveneens citeren.

¹⁰⁷ HCO. Archief Gemeente Zwolle, inv.nr. 18. Notulen Gemeenteraad, 27 juli 1850. Zie ook 12 oktober 1850.

stijgen en de landontginning op de Veluwe zou op gang komen als die brug er wel kwam. De stad Zwolle verdiende goed aan het veer, maar wilde de jaarlijkse revenuen graag afstaan, verzekerde Sloet. Als het verkeer toenam, zouden ook de tolleren meer opbrengen, hetgeen weer ten goede kwam aan de Gelderse gemeenten, die nu hoge personele omslagen moesten opleggen voor het onderhoud van de wegen. Een ander punt dat hij terloops aanroerde, was de aanleg van een zijkanaal vanaf een plaats bij Zwolle over de Veluwe. Op die manier zou ook de ijsgang beter zijn te leiden. Het plan verdween in de bureaulade.¹⁰⁸

Ook als Kamerlid hamerde Sloet ondertussen op het belang van de brug. Zo schilderde hij in december 1850 aan zijn medeparlementariërs, hoe hij ondanks de hoge waterstand op de IJssel, bijna met gevaar voor eigen leven, toch aan de overkant van de IJssel was geraakt om de reis naar 's Gravenhage te kunnen maken en toonde hij zich dankbaar, dat andere afgevaardigden uit het noorden eveneens veilig waren gearriveerd.¹⁰⁹ De IJssel moest, vertelde hij in mei 1852, bij het Katerveer nog op dezelfde wijze worden gepasseerd als in de Romeinse en Frankische tijd en dat kon 'in het winterseizoen dikwijls of in het geheel niet, of met levensgevaar.'¹¹⁰ Tijdens Sloets tweede zittingsperiode in de Raad stond de brug opnieuw op de agenda. In januari 1861 werd meegedeeld, hoe hij met de burgemeester, inmiddels De Vos van Steenwijk, bij de minister van binnenlandse zaken was geweest, om daar een adres voor een vaste verbinding over de IJssel aan te bieden.¹¹¹ In januari 1862 gaf deze minister, baron Schelto van Heemstra, te kennen dat hij wilde meebetalen voor een nieuwe schipbrug, kosten 100.000 gulden, als Zwolle dat ook deed. Nog steeds stonden de plannen voor een vaste brug op de agenda, ditmaal op initiatief van het op de Gelderse IJsseloever gelegen Hattem. Daar wilde men een verbinding waarover niet alleen de trein, maar ook 'het algemeen verkeer' kon gaan. De Zwolse Raad achtte dit niet wenselijk, opteerde voor een schipbrug, en weigerde het Hattemse voorstel te steunen. Een gemiste kans, die pas zeventig jaar later kon worden goedgeemaakt!

5.4.3 Eindelijk sporen in Overijssel

De aanleg van spoorlijnen of een spoorwegnet bleef in de jaren vijftig een punt van veel discussie. Voorstanders van aanleg door de staat, zoals Van Hall, en tegenstanders van een beperkte staatsinvloed, Thorbecke voorop, kwamen in 1859 lijnrecht tegenover elkaar te staan. Het leek er uiteindelijk op dat een spoorwegwet tot stand zou komen voor de aanleg van een zuider- en een noordernet; door particulieren, maar onder leiding van de staat. In februari 1860 werd deze wet echter door de Eerste Kamer verworpen. De regering trad af en een nieuw kabinet onder leiding van Van Hall, die zelf financiën nam, trad aan. De andere naamgever van het kabinet, Van Heemstra, kwam op binnenlandse zaken. Dit kabinet deed 'de vaste belofte de spoorwegkwesitie, waar iedereen in den lande zo langzamerhand meer dan genoeg van had, tot een goede en defini-

¹⁰⁸ Waarschijnlijk was hij toen al bekend met plannen die zijn vader, J.A.J. Sloet, als District-Commissaris van de Veluwe voor dit doel had ontworpen en die in 1861 in zijn tijdschrift werden gepubliceerd. *TSS-20*, 276-284.

¹⁰⁹ Zie bijvoorbeeld ook Kikkert. *De zedeloosheid van Den Haag*, 172-180, over de moeizame reis vanuit het noorden naar Den Haag van Sloets mede-parlementariër Jan Freerks Zijlker uit Nieuw-Beerta.

¹¹⁰ HTK 24 mei 1852.

¹¹¹ HCO. Archief Gemeente Zwolle, inv.nr. 30. Notulen Gemeenteraad, 2 januari 1861.

tieve oplossing te brengen.¹¹² Binnen twee maanden diende de regering een ambitieus plan in om voor rekening van de staat negen lijnen aan te leggen. Het eerste artikel van de wet bevatte de bepaling, dat tien jaar lang tien miljoen gulden zou worden uitgetrokken voor de aanleg. Op 27 juli 1860 werd de wet met 49 stemmen, waaronder die van Sloet, vóór en 23 tegen, aangenomen.¹¹³ Op 17 augustus ging ook de Eerste Kamer akkoord.

Tot dan hadden Amsterdam en het westen het spoorweginitiatief volledig naar zich toe weten te trekken, terwijl in Friesland, Groningen, Drenthe noch Overijssel niet één tracé was opgemeten. 'Wanneer een lid uit de noordelijke of noord-oostelijke provincien van ons land in deze vergadering opstaat om het woord over spoorwegen te voeren', aldus de afgevaardigde van het kiesdistrict Sneek, 'dan ziet men zoo hier en daar dezen en genen onwillekeurig glimlachen en misschien elkander toefluistern: "Al weder eene *oratio pro domo*."'¹¹⁴ Sloet was ook een van degenen die bij dergelijke gelegenheden opstonden. Zo maakte hij zich in juli 1860 sterk voor 'nog een half uur spoorweg meer' in Overijssel, namelijk van Zwolle naar Kampen, omdat deze plaats 'vergeten' zou zijn. Ook Genemuiden en Hasselt, net als Zwartsluis gelegen aan het Zwarte Water, gunde hij een spoorlijn. Hij hoopte echter wel, dat de aanleg van de beoogde staatsspoorwegen niet zou leiden tot te veel concurrentie voor de private ondernemingen.¹¹⁵

De spoorwegwet van Van Hall betekende dat Zwolle zou worden opgenomen in het traject Arnhem-Zutphen-Deventer-Zwolle-Meppel-Heerenveen-Leeuwarden. Bij deze lijnen zat echter niet de Zuiderzeelijn waarover in de jaren veertig was gesproken. Toch kwam die er, want in 1858 was hiervoor een particuliere concessie verleend aan de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij (NCS). De minister was ook 'de zaak van de spoorweg Utrecht - Zwolle zeer genegen', maar hoewel de concessie al in 1858 was verleend had de NCS daarvoor nog geen plannen ingediend. Voor de staat had de spoorlijn over de dunbevolkte Veluwe geen prioriteit en Zwolle was dus dankbaar voor deze extra mogelijkheid. Helaas voor de stad, en voor Sloet die een spoorlijn in dergelijke gebieden juist zag als een stimulans voor de economie, stuitte de verkrijging van het benodigde kapitaal op moeilijkheden. 'Hoewel de Zwollenaren sinds het debacle met de OSM huiverig stonden tegenover nieuwe investeringen in het spoor, nam de gemeente - gezien het grote belang van een rechtstreekse treinverbinding met het westen - toch voor 200.000 gulden in de onderneming deel.'¹¹⁶ Maar dividend kon de NCS niet uitkeren en Zwolle overwoog daarop zelfs om de eigen aandelen van de hand te doen als de koers weer wat zou zijn gestegen.¹¹⁷ Zover kwam het niet, want de spoorlijn langs de Zuiderzee kwam in 1864 gereed en op 4 juni van dat jaar reed de eerste trein binnen in Zwolle. De eerste steen voor de spoorbrug was al op 7 oktober 1862 gelegd door: minister Thorbecke.

¹¹² Veenendaal. *Spoorwegen in Nederland*, 102.

¹¹³ HTK 27 juli 1860.

¹¹⁴ Van der Woud. *Een nieuwe wereld*, 301.

¹¹⁵ HTK 21 juli 1860.

¹¹⁶ Ten Hove. *Geschiedenis van Zwolle*, 444-445.

¹¹⁷ HCO. Archief Gemeente Zwolle, inv.nr. 31. Notulen Gemeenteraad, 26 november 1862.

De aanleg van deze spoorbrug bood de gelegenheid het bouwwerk voor een relatief gering bedrag tevens in te richten voor de passage van voertuigen en voetgangers. Het gemeentebestuur weigerde echter mee te betalen aan een gecombineerde trein- en verkeersbrug, deels omdat zij door de geringe betekenis van het wegtransport een vaste oeververbinding niet zo urgent achtte. Daarnaast wilden de lokale gezagsdragers liever een aparte, beter op de bestaande infrastructuur toegesneden rijbrug bij het Katerveer. 'Achteraf werd duidelijk', zoals ook hiervoor gezegd, 'dat de stad een unieke kans had gemist.'¹¹⁸ Jammer dus, dat de stadgenoten niet beter hadden geluisterd naar Sloet en naar de mannen van 'Welvaart'!

Hij pleitte er tijdens discussies over de plaats voor het nieuwe station voor de lijnen van de NCS en de Staatsspoorwegen (SS) op elkaar te laten aansluiten.¹¹⁹ Mede vanwege een lijn naar Almelo, waarvoor de NCS ook een concessie had gekregen. Tot aanleg van die lijn leek het, vanwege de slechte financiële toestand van de maatschappij, voorlopig echter niet te komen. Sloet betreurde het dan ook, dat die concessie was verleend, want daarmee werden de plannen van andere kandidaten gedwarsboomd. De minister van binnenlandse zaken, inmiddels weer Thorbecke, had gezegd dat er voldoende kapitaal was, 'maar behalve de Minister, zal dit wel niemand gelooven,' sneerde hij in oktober 1866 in de Raad. Hij spoorde zijn gehoor aan, 'niet te verflaauwen', maar 'zich er met dubbele kracht voor in te zetten dat tussen Zwolle en Almelo een spoorlijn zou worden aangelegd.'¹²⁰ De geschatte kosten voor die lijn lagen op 50.000 gulden per mijl, ofwel twee miljoen gulden in totaal. De zuivere opbrengst zou 1.830 gulden per mijl moeten bedragen, hetgeen overeenkwam met een rente van 3.5 procent. De Kamers van Koophandel en Fabrieken van Zwolle en Kampen stelden voor, dat hun gemeentes die 'rentegarantie' zouden geven. De aanleg van zo'n lijn was vroeger ook al aan de orde geweest, lieten de Kamers van Koophandel nog maar eens weten. Het was een noodzakelijke verbinding tussen Zwolle en de wegen die van Hengelo naar de grenzen van Hannover en Pruisen leidden. Deze lijn bood tevens een rechtstreekse verbinding van de haven van Zwolle en Kampen met het achterland.¹²¹

Het duurde echter nog tot 1880 voor de felbegeerde verbinding met Twente werd gerealiseerd. De regering hechtte ook hieraan minder belang, maar in de aanvullende spoorwegwet van 1875 werd alsnog opgenomen dat de lijn Zwolle-Almelo van staatswege zou worden aangelegd. Tot grote teleurstelling van de belanghebbenden in Salland en Twente behandelde de SS het tracé echter als een regionaal lijntje en kreeg het geen goede verbinding met het Duitse achterland. Wel was Zwolle in 1880 een echt spoorwegknooppunt geworden met verbindingen in inmiddels vijf richtingen: naar Amersfoort, Kampen, Meppel, Almelo en Deventer. Sloet kon het allemaal nog net meemaken, zij het in de laatste jaren vanaf de zijlijn.

5.5 Wegen gewogen

In dezelfde tijd waarin Sloet zich, kort voor het midden van de negentiende eeuw, inspande voor de realisatie van de vaarweg van Zwolle naar de zee en

¹¹⁸ Ten Hove. *Geschiedenis van Zwolle*, 445.

¹¹⁹ HCO. Archief Gemeente Zwolle, inv.nr. 35. Notulen Gemeenteraad, 11 januari 1866.

¹²⁰ HCO. Gedrukte Verslagen Gemeenteraad Zwolle. Notulen 15 oktober 1866.

¹²¹ HCO. Gedrukte Verslagen Gemeenteraad Zwolle. Notulen 12 november 1866.

voor de eerste spoorwegen naar en in Overijssel, wees hij ook op het belang van 'de voetpaden der natie'; de onmisbare en onmiskenbare kronkels in het landschap die in de moderne tijd letterlijk ondergespit dreigden te raken. Hij waardeerde ze enerzijds om hun arcadisch karakter, maar anderzijds ook en vooral om hun economische waarde.¹²² Modernisering, zo was de moraal van zijn verhaal, was nuttig en nodig, maar het kind moest vooral niet met het badwater worden weggegooid. Het oude had ook zijn recht en zijn functie en kon niet zo maar terzijde worden geschoven. De infrastructuur was voor Sloet als een bloedsomloop, een geheel waarin elk adertje zijn functie had; zowel voor het afzonderlijke lichaamsdeel als voor het totale lichaam. Zonder wegen, hoe klein ook, geen handel, en zonder handel geen ontwikkeling was nu eenmaal de boodschap die hij had meegekregen van Martinet en Adam Smith.

De idee van een natiestaat moest nog vorm krijgen toen hij sprak over het regionale belang dat ook een nationaal belang was; of toen hij een particuliere maatschappij oprichtte die zowel publieke doelen als het algemeen belang moest dienen. Hij zag standen en beroepsgroepen, net als geloofsrichtingen, niet tegenover, maar naast elkaar staan, ieder met een eigen functie voor het algemeen nut. Het was een visie, die niet zonder tegenspraak bleef. De kleine schippers die moesten vechten voor hun dagelijks brood, dachten daar bijvoorbeeld geheel anders over. Voor Sloet was het echter moeilijk zich in hun denkwereld, hun rekensommen en hun dagelijkse besommeringen te verplaatsen. Hij stond dichtbij een kleine boer dan bij een schipper. Als hij eenmaal gegrepen was door een bepaald plan, aarzelde hij niet tot actie over te gaan. Dat hij daarbij ook wel eens op ministeriële tenen trapte, leek hem niet te deren. Het bracht zijn doelen echter niet dichterbij.

Ook nadat uit de parlementaire enquête van 1856 een beeld naar voren was gekomen waaruit bleek dat de tol op het Zwolse Diep het bestaan van de kleine varenslieden, maar ook dat van de stoombootmaatschappijen, drukte, bleef hij volharden in zijn standpunten. Hij negeerde ook de opvattingen van zijn geziene plaatsgenoot Schuttevaër, een voorman van de schippers die ook nog eens dichtbij Thorbecke stond. Hij betaalde daarvoor de tol van de hoogmoed. De inzichten van ingenieur Van Diggelen daarentegen, hoewel niet onomstreden, stelde hij nooit ter discussie.

Sloets wegen, zo pretendeerde hij, liepen niet via achterkamers, maar via de openbaarheid van politiek en publiciteit. Vaak was dat ook het geval. Maar bij de verkrijging van de concessie voor het Zwolse Diep week hij toch enigszins van dat principe af. Het was dan ook zijn voornaamste 'eigen' project inzake de infrastructuur, dat tot zijn grote frustratie uitdraaide op een faliekante mislukking. Het kostte hem, afgezien van een bedrag van duizend gulden voor zijn twee aandelen, veel tijd, energie en prestige. Aan dit alles lag van zijn kant een gebrek aan technische kennis ten grondslag, waardoor hij sterk afhankelijk was van de informatie van derden. Belangrijker was echter zijn verkeerde inschatting van politieke verhoudingen en sentimenten.¹²³ Het ging daarbij om een combinatie van factoren: Drentse frustraties over de aloude Overijsselse geografische

¹²² TSS-3, 454.

¹²³ Van der Woud. *Het lege land*, 139.

machtspositie, gesymboliseerd door ‘de heren van Welvaart’; de georganiseerde macht van een beroepsgroep die zich in haar bestaan bedreigd voelde; een gebrek aan juridische middelen voor de Maatschappij; de groeiende aversie tussen Sloet en Thorbecke, waarvan Willem Jan Schuttevâer handig gebruik maakte. Daarbij had Sloet ook nog eens de pech, dat sterke medestanders als Van Roijen en Van Diggelen in de jaren vijftig uit Overijssel vertrokken.

Ten aanzien van de spoorwegen mocht hij het genoegen smaken, dat in 1860, net in de tijd waarin hij de Tweede Kamer verliet, een spoorwegwet werd aangenomen die de geest ademde van een nationale aanpak en die ook de landprovincies bediende; al liet de praktijk vervolgens zien, dat het westen toch weer het initiatief, én de Staatsspoorwegen, naar zich toetrok. Het particulier initiatief zorgde ervoor dat in 1864 ook de Zuiderzeelijn, waarvoor Sloet zich al in de jaren veertig zeer had ingespannen, tot stand kwam. Hij was zijn tijd toen twintig jaar vooruit geweest. Dat de eerste steen voor de spoorbrug over de IJssel in 1862 juist door Thorbecke werd gelegd, moest hij op de koop toe nemen. Maar voordien had zijn geluid in ieder geval bijgedragen aan de ontwikkeling van ‘een redelijk samenhangend netwerk van transport- en communicatielijnen’ en daarmee aan één van de ‘noodzakelijke voorwaarden voor ruimtelijke integratie.’¹²⁴ Een proces dat Sloet zijn leven lang heeft bevorderd, ten dienste van het algemeen belang.

¹²⁴ Knippenberg en De Pater. *Eenwording*, 43.