

6de VERGADERING. — 13 DECEMBER 1888.

Mededeeling van ingekomen stukken. — Behandeling van het wetsontwerp n°. 24.

6^{de} VERGADERING.

VERGADERING VAN DONDERDAG 13 DECEMBER 1888.

(GEOPEND TE HALF TWEE UREN.)

Ingekomen: 1°. berichten van leden, verhinderd de vergadering bij te wonen; 2°. eene kaart en drukwerken; 3°. wetsontwerpen. — Eindverslagen uitgebracht over wetsontwerpen; bepaling van den dag der beraadslaging. — Behandeling en aanneming van verscheidene wetsontwerpen,

Voorzitter: de heer **Schimmelpenninck van der Oye**.

Tegenwoordig, met den Voorzitter, 42 leden, te weten de heeren:

Van Akerlaken, Blijdenstein, Prins, Insinger, Viruly, De Vos van Steenwijk, Alberda van Ekenstein, Six, Van Lier, Frans van de Putte, Pyls, Magnée, Van der Goes van Dirxland, Blussé, Smits, Welt, Pijnappel, Van Roijen, Coenen, Kappeyne van de Coppello, Van Tienhoven, Stork, Van Naamen van Eemnes, Verheijen, Van Pallandt van Waardenburg en Neerijnen, Regout, Smits van Oijen, Van der Breggen, Van Zuylen van Nyevelt, Wertheim, Melvil van Lynden, Huydecoper van Maarsseveen, Van Welderen Rengers, Van Gennep, Hengst, De Bruyn, Breuning, Vlieland Hein, Muller, Henri Smits en Van Eysinga;

en de heeren Ministers van Buitenlandsche Zaken, van Justitie, van Financiën en van Waterstaat, Handel en Nijverheid.

De notulen van het verhandelde in de vorige vergadering worden gelezen en goedgekeurd.

De **Voorzitter** deelt mede:

A. dat zijn ingekomen:

1°. schriftelijke berichten van de heeren Van Swinderen, Van Nagell van Ampsen, Moolenburgh, Donker, Thoof en Van Nispen, dat zij verhinderd zijn de vergadering bij te wonen, de laatste wegens huisselijke aangelegenheden; al de anderen door ambtsbezigheden.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

2°. de volgende kaart en drukwerken:

van het Departement van Waterstaat, Handel en Nijver-

heid, de herziene rivierkaart blad n°. 4, Brummen, en gegevens;

van het Departement van Koloniën, Statistiek van den handel, de scheepvaart en de in- en uitvoerrechten in Nederlandsch-Indië over 1886.

Deze kaart en drukwerken zullen worden geplaatst in de boekery der Kamer.

3°. van de Tweede Kamer de door haar aangenomen wetsontwerpen tot vaststelling van het Iste, IIde, IIIde en IVde hoofdstuk der Staatsbegroting voor 1889.

Deze wetsontwerpen zullen worden verzonden naar de afdeelingen.

B. dat de Commissiën van Rapporteurs gereed zijn met hare Eindverslagen over de volgende wetsontwerpen:

drie tot bekrachtiging van provinciale heffingen in Friesland (9);

vaststelling der begroting voor de Algemeene Landsdrukkerij, dienst 1889 (52);

vaststelling der begroting van het Fonds voortspruitende uit de koopprijzen van domeinen voor 1889 (55);

twee tot wijziging der begroting van Nederlandsch-Indië voor het dienstjaar 1887 (50);

vaststelling van het slot der rekening van de koloniale uitgaven en ontvangsten voor Suriname over het dienstjaar 1882 (26);

definitieve vaststelling van de koloniale huishoudelijke begroting van Suriname voor het dienstjaar 1889 (44);

Deze eindverslagen zijn reeds gedrukt en rondgedeeld; de dag der behandeling van de wetsontwerpen wordt, op voorstel van den Voorzitter, bepaald in eene vergadering te houden op Vrijdag den 14den December aanstaande, des morgens te 10 uren, daar de heer Minister van Binnenlandsche Zaken te 11 uren in de Tweede Kamer tegenwoordig moet zijn.

Aan de orde is de behandeling van de volgende wetsontwerpen:

I. TOT NADERE WIJZIGING DER WET VAN 25 JULI 1871 (STAATSBLED N°. 91) HOUDENDE REGELING VAN DE BEVOEGDHEID DER CONSULAIRE AMBTENAREN TOT HET OPMAKEN VAN BURGERLIJKE AKTEN EN VAN DE CONSULAIRE REGTSMAGT". (24)

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Ruys van Beerenbroek**, Minister van Justitie: Mijnheer de Voorzitter! In het Verslag der Commissie van Rapporteurs is de bemerking gemaakt dat de Minister van Buitenlandsche Zaken, bewaarder zijnde van de akten van den burgerlijken stand, opgemaakt door de consulaire agenten, die aan het Departement van Buitenlandsche Zaken aanwezig zijn, dientengevolge ook bevoegd is tot het geven van authentieke afschriften daarvan.

Na de invoering van de thans voorgestelde wijziging, zal die quaestie zeker haar practisch belang hebben verloren; maar ik meen dat nog met een enkel woord door de Regeering op de gemaakte bemerkingen behoort geantwoord te worden.

Neemt men aan dat onder de bewaarders, bedoeld in art. 24 Burgerlijk Wetboek, ook begrepen is de Minister van Buitenlandsche Zaken, dan zal, ingevolge dat artikel, de president der rechtbank te 's Gravenhage de handteekening van den Minister van Buitenlandsche Zaken moeten legaliseeren, en dan zal ingevolge art. 27 van hetzelfde wetboek ook eene civiele actie tot schadevergoeding tegen dien Minister ontvankelijk zijn.

Die consequentiën toonen reeds het onhoudbare van de

vooropgestelde stelling aan. Nog duidelijker volgt dit uit artikel 25.

Op de bij de consulaire wet aangegeven wijze kan verbetering gelast worden van de akten ingeschreven in de consulaire registers, waarvan dan melding zal moeten gemaakt worden op den kant van de verbeterde akte. Aan gemeld artikel 25 ontleent dus de Minister van Buitenlandsche Zaken ongetwijfeld de bevoegdheid niet om de daartoe betrekkelijke aantekening te doen in de onder hem berustende registers.

Bij verplichting van afschriften van de akten uit de registers zouden de belanghebbenden dus afschriften verkrijgen die afwijken van den werkelijken toestand.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsontwerp wordt zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

II. BEKRACHTIGING VAN PROVINCIALE BELASTINGEN. (43)

III. BEKRACHTIGING VAN DEN ONDERHANDSCHEN VERKOOP VAN GROND EN WATER TE SAS VAN GENT AAN DE GEMEENTE. (20)

Deze wetsontwerpen worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

IV. BEKRACHTIGING VAN EENE OVEREENKOMST MET DE HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEGMAATSCHAPPIJ BETREFFENDE DEN STOOMBOTVEERDIENST ENKHUIZEN—STAVOREN. (13)

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Prins**: De voorgestelde regeling van het stoombootveer EnkhuiZEN—Stavoren vindt bij mij ernstig bezwaar. De onderhandsche verlenging van het contract, in afwijking van art. 19 van het contract van 1885, wordt gemotiveerd door de wenschelijkheid, dat de reserveboot, die thans in den dienst voorziet, wanneer een der andere booten op de helling is, zoo spoedig mogelijk worde vervangen.

Deze dikwijls voorkomende, minder gunstige toestand zou blijven bestaan als men uitvoering gaf aan het aangehaalde art. 19, terwijl bij aanneming van dit ontwerp de ondernemer bereid is eene voldoende derde passagiersboot in dienst te stellen. Het is dus erkend dat de bestaande boot de *Prins van Oranje*, die tot dusver in den dienst voorzag, niet voldoet aan de eischen, en ik wensch dan te vragen, waarom bij deze overeenkomst niet als eerste voorwaarde is gesteld, dat die boot onmiddellijk uit den dienst verwijderd moet worden, terwijl zij nu nog 10 maanden, dat is ongeveer de tijd waarin het nieuwe schip zal gebouwd worden, in de vaart zal blijven. In het eerste geval ware er een equivalent gevonden voor datgene, waartoe de Regeering zich thans verbindt en ware eene zekere bevoorrechtiging van den aannemer gerechtvaardigd geweest, omdat het niet alleen van het grootste belang is voor den dienst van het veer tusschen EnkhuiZEN en Stavoren, dat de booten, die den overtocht bewerkstelligen, zeewaardig en goed zijn, maar er ook rekening gehouden werd met de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van personen en goederen. Hierin is bij dit wetsontwerp niet voorzien; de bestaande toestand kan nog een tijdlang voortduren, zeer ten nadeele van den Staat en bepaald tot groot ongerief van het publiek. De *Prins van Oranje* is geen schip, dat op die vaart past. In der tijd is het gebouwd door de Zaanlandsche Stoombootrederij voor de vaart tusschen Zaandam en Amsterdam, toen het IJ nog niet was afgesloten; het moest een schip zijn van weinig diepgang, maar tevens de meest mogelijke snelheid hebben. Men heeft dat verkregen ten koste van de stabiliteit. Nu gebeurde het, dat als bij stormweder dwarsgolf op den steiger moest aangehouden worden, dat het schip soms tot eene bedenkelijke wegvalling aanleiding gaf en alle zee-

manschap noodig was om rampen te voorkomen. Toen het schip van de werf over Kampen naar Amsterdam gehaald werd, werden er bij een goeden bries zulke slingeringen waargenomen, dat de conclusie was, dat, mocht het voldoen voor de vaart waarvoor het was bestemd, het zeker geen zeeschip was. Het is dus met allen ernst, dat ik de vervanging van die boot wensch. Nu zegge men niet, wanneer dit wetsontwerp wordt afgestemd, dat die toestand langer bestendig zal worden, want dan was men hier gesteld voor het feit om tusschen twee kwaden te moeten kiezen, hetwelk toch niet de bedoeling kan zijn; neen! gaat niet aan om redenen van billijkheid den aannemer te verplichten eene geschikte, veilige reserve-boot in de vaart te brengen, dan ben ik overtuigd dat de Minister van Waterstaat, indien blijkt van een bepaald uitgedrukt verlangen van deze Vergadering, een middel zal vinden om eene gewenschte regeling tot stand te brengen.

Dan, Mijnheer de Voorzitter, heeft mij nog de bewering getroffen dat bij eene openbare uitbesteding geen gunstiger voorwaarden te bedingen zouden geweest zijn. Naar mijne ondervinding is een subsidie van f 65 000 voor twee dienstdoende booten inderdaad niet onbelangrijk, maar zelfs aannemende dat ik ongelijk zoude hebben, en de bewering juist is dat er voordeel gelegen zou zijn voor den Staat in eene overeenkomst gesloten op het bestaande subsidie van f 65 000, dan vraag ik nog: welke zekerheid is er, dat dit voordeel ooit zal genoten worden?

Eene bepaling van de nieuwe overeenkomst luidt, dat de aannemer het recht heeft om zich aan de overeenkomst te onttrekken, indien hij vóór 1 Januari 1891 zich daaromtrent verklaart.

Indien er dus voor den Staat eenig voordeel bedongen is, hangt dit vrijwel in de lucht, en het feit kan voorkomen, dat de Regeering toch voor eene nieuwe aanbesteding gesteld wordt binnen een tijdsverloop van 6 maanden, dus in veel ongunstiger omstandigheden, dan dat de aannemer een jaar voor zich heeft. Op grond reeds daarvan kan, meen ik, een contract waarvan de eene partij het recht heeft om zich na verloop van twee jaren nog te onttrekken, niet worden geacht in het belang des lands te zijn.

Dit op zich zelf dan zoude mij reeds minder geneigd maken om deze overeenkomst goed te keuren, maar ik zou daarover zijn heengestapt, indien het bezwaar dat ik op den voorgrond stelde, de bepaalde onzeewaardigheid van het stoomschip de *Prins van Oranje* er door werd opgeheven. Dit is echter het geval niet, en op grond daarvan zou ik in gemoede ernst bezwaar hebben tegen de goedkeuring van deze overeenkomst.

Nu ik toch over deze zaak spreek, hoop ik dat gij, Mijnheer de Voorzitter, mij niet buiten de orde zult vinden, wanneer ik de vraag richt tot den Minister van Waterstaat: of, nu, na de laatstelijk plaats gehad hebbende ramp, het stoomschip de *Prins van Oranje* in dienst treedt, die toestand naar zijne overtuiging lang zal duren? Ik wensch dit vooral in het openbaar geconstateerd te hebben, opdat het publiek wete aan welke gevaren het zich blootstelt, indien geen ander middel van voorziening kan worden aangebracht.

De heer **Havelaar**, *Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid*: Bij den aanvang der discussie over dit wetsontwerp was het reeds mijn voornemen geweest om in de eerste plaats eenige inlichtingen te geven, die althans ten deele zouden te gemoet zijn gekomen aan hetgeen zooeven gevraagd is. Wat het ongeluk betreft, dat op de Zuiderzee heeft plaats gehad, is in de vorige zitting de vraag tot mij gericht, dat aan deze Vergadering verslag zou worden gedaan, zoodra daaromtrent meer bijzonderheden bekend zouden zijn. Dat zal dan ook geschieden. De rapporten die ik daaromtrent gevraagd heb, zijn grootendeels ingekomen, doch eerst gisteren en heden morgen, zoodat het niet mogelijk was om vóór deze discussie nog schriftelijke mededeelingen te doen; ik ben echter wel in staat om de zaak mondeling eenigszins toe te lichten.

De *Holland* is 's morgens 1 minuut over zijn tijd met

13. Overeenk. met de Holl. ijzeren spoorwegmaatschappij, betreffende den stoombootveerdienst Enkhuizen-Stavoren.

5 passagiers vertrokken, de *Friesland* verliet precies op tijd Stavoren.

Beide schepen zijn vertrokken bij tamelijk helder weder, maar nadat zij eenigen tijd in zee waren ontstond er een steeds dikker wordende mist. Uit de verhooren zoowel van den kapitein en de equipage als van passagiers is gebleken dat op beide booten alle voorzorgsmaatregelen zijn genomen, dat men gematigd heeft gevaren en voortdurend bij korte tusschenpoozen met de stoomfluit signalen heeft gegeven. Of die signalen nu niet spoedig gehoord zijn door den dikken mist of den harden wind, is op dit oogenblik nog niet uit te maken. Zeker is het dat zij eerst kort vóór de aanvaring zijn gehoord.

De schepen hebben elkander het eerst gezien toen men slechts op een afstand was van hoogstens 150 meter; beide kapiteins waren op de brug op den uitkijk, een matroos was aan den boeg gezet, en de stuurlieden zaten zelf in den stuurstoel. De kapiteins hebben onmiddellijk last gegeven om achteruit te slaan en het roer naar stuurboord te brengen. Maar het was onmogelijk elkander te vermijden, zoodat de *Holland* de *Friesland* aan bakboord heeft ingeloopt ongeveer 50 duim uit het einde van den balk van de bakboord-raderkast; zij is geheel in de verschansing en de stalen huid gedrongen en is daarin blijven vastzitten, daarbij tevens brekende den balk van de bakboordsraderkast, die met eene scherpe punt in de *Holland* is geschoten. Daardoor zijn de schepen zoodanig aan elkander vastgeraakt dat het niet mogelijk was van elkander los te komen. Het heeft meer dan twee uren geduurd, en ten gevolge daarvan heeft men gemakkelijk niet alleen de passagiers maar ook de goederen en de mail kunnen redden. Toen de *Friesland* meer en meer begon te zinken en daardoor de andere boot ook in gevaar bracht, heeft men den balk die beide booten verbond doorgezaagd, nadat de *Holland* eerst nog getracht had, door achteruit te slaan, de *Friesland* op een ondiepe plaats te brengen, wat echter niet mogelijk was daar er geen stuur te houden was. Daarop is de *Friesland* gezonken. Er waren toevallig als passagiers aan boord van beide booten deskundigen, zeelieden, die ook gehoord zijn. Zij hebben de verklaring afgelegd dat in deze volkomen zeemanschap is gebruikt en er geen schuld was noch bij den kapitein noch bij de equipage. Wanneer er nadere berichten inkomen, zal ik die schriftelijk aan de Kamer mededeelen.

Thans de vraag hoe lang de *Prins van Oranje* in dienst zal blijven. Ik kan dit op den dag af niet opgeven, maar gisteren avond heb ik van den Raad van Toezicht de mededeeling ontvangen, dat hij in overleg is getreden met den ondernemer Bosman, en dat het vooruitzicht bestaat dat binnen enkele dagen eene andere boot in dienst komt, zij het dan ook slechts tijdelijk. Binnen enkele dagen zal derhalve de *Prins van Oranje* weder buiten dienst kunnen worden gesteld. De *Friesland* wordt gelicht, de aanbesteding daarvoor heeft reeds plaats gehad. Dan zal kunnen blijken of zij voor herstelling vatbaar is of wel eene geheel nieuwe boot noodig zal zijn.

Wat de hoofdquaestie betreft, men heeft gezegd dat de *Prins van Oranje* niet voldoet aan de eischen waaraan zij moet voldoen. Wanneer dit juist ware, dan had de boot reeds lang moeten zijn afgekeurd. Ik moet vooraf op den loop der zaak wijzen. Bij de besteding had men eerst hoogere eischen gesteld, maar toen waren de inschrijvingen zooveel hooger dan de raming, dat men eene herbesteding heeft gehouden, met meer gematigde eischen.

Daarop is opnieuw eene inschrijving geopend, waarbij de tegenwoordige aannemer Bosman de laagste inschrijver was. In zijn inschrijvingsbiljet had hij echter eene voorwaarde gesteld. Men had namelijk in de voorwaarden bepaald dat de aannemer moest leveren eene reserveboot; bij de tweede aanbesteding nu had men, in de hoop dat dit eene gunstige uitwerking zou hebben op de aannemingssom, bepaald dat daarvoor de goederenboot kon gebruikt worden. Bosman heeft evenwel bij zijne inschrijving medegedeeld, dat hij daarvan geen gebruik wenschte te maken, maar dat hij tot reserveboot bestemde de *Prins van Oranje*. Hij heeft daarbij overgelegd teekeningen en beschrijvingen van die boot,

waardoor men in de gelegenheid was te onderzoeken en na te gaan of die boot voldeed aan de gestelde voorwaarden. De toenmalige Minister heeft verschillende deskundigen gehoord, waaronder die van het Departement van Marine. Eenstemmig was het oordeel, dat het wenschelijk was de voorwaarden van Bosman aan te nemen, in de eerste plaats omdat hij de laagste inschrijver was, en in de tweede plaats omdat hij voordeelen aanbood, die geen van de anderen gaf.

Hij immers wilde geven eene afzonderlijke reserveboot, terwijl de anderen gebruik zouden maken van de goederenboot, om, wanneer een der beide andere booten buiten dienst was, de passagiers over te voeren. Men wees er zeer nadrukkelijk op, dat het vervoer met de *Prins van Oranje* veel geriefelijker en beter zou zijn dan met de goederenboot, en dat ligt in den aard van de zaak. De goederenboot moest hoofdzakelijk worden bestemd voor goederenvervoer, ten minste het grootste deel van het schip benedende was bestemd voor berging van goederen, en daarom juist niet in te richten voor salon; anders zou zij voor goederenvervoer al zeer slecht bruikbaar zijn. De passagiers zouden wellicht in die goederenboot de noodige ruimte gevonden hebben, maar in eenen toestand, welke voor passagiers die daar eenigen tijd verblijf zouden moeten houden, niet aangenaam zou zijn geweest.

Deze redenen hebben er toe geleid om de inschrijving van Bosman aan te nemen, en hem de aanneming te gunnen. Maar de inschrijving kon niet gesplitst worden. Men kon niet de lage inschrijvingssom aannemen, maar afzien van de voorwaarde, dat de *Prins van Oranje* als reserveboot in dienst zou worden gesteld. De *Prins van Oranje* is dus bij de goedkeuring van de inschrijving aangenomen als reserveboot. Dit is geschied, nadat zij onderzocht en beproefd was.

Men heeft er op gewezen dat de *Prins van Oranje* niet voldoet aan de eischen. Het is de vraag, welke eischen men stelt. Aan de eischen van het contract in den letterlijken zin voldoet het schip. Wij moeten hebben eene reserveboot. Die mag zijn de goederenboot, mits geschikt om tijdelijk in dienst te worden gesteld voor het vervoer van passagiers. De geschiktheid der boot zal echter in de eerste plaats steunen op hare zeewaardigheid. Daarom heeft de vorige Minister een onderzoek doen instellen door experts te Amsterdam, dat zeer gunstig is afgelopen. Zij toch hebben verklaard dat het schip volkomen zeewaardig is en in staat om te vervoeren een getal passagiers dat meer dan het dubbele bedraagt van het grootste getal dat ooit met een der booten vervoerd is. Er was dus op dien grond geen reden om de boot af te keuren, want ook tegenover den aannemer moest men billijk zijn en zich houden aan de voorwaarden van het contract.

Dit heeft aanleiding gegeven tot het voorstel dat thans aan de orde is. De *Prins van Oranje* heeft eene ongunstige reputatie, ten deele verdiend, omdat het schip sterk slingert en bovendien niet de geriefelijkheden aanbiedt die de andere booten bezitten.

Zooals die regeling nu was — ik herhaal hier wat ik reeds in de andere Kamer gezegd heb — werd de reputatie van de lijn, die met groote kosten is aangelegd, bedorven. Het was wenschelijk, wilde men niet reeds in den aanvang die reputatie geheel bederven, en groote moeilijkheden voor eene toekomstige verbetering voorkomen, om de lijn zoo spoedig mogelijk te doen beantwoorden aan het doel, waarmede zij is aangelegd.

Dat doel nu is geheel te bereiken door dit contract.

De geachte afgevaardigde heeft er op gewezen, dat men de »*Prins van Oranje*» niet langer in dienst mocht houden, dat men die boot buiten dienst moest stellen; maar dat is juist de bedoeling van het contract. Zonder dat contract kunnen wij niets doen. Ik geloof niet dat ik de macht heb den aannemer te dwingen om eene andere boot in dienst te stellen.

Door dit contract verbindt de aannemer zich om binnen den kortst mogelijken tijd eene nieuwe boot in dienst te stellen. Is dat geschied, dan zullen wij inderdaad drie voor dergelijk veer goed ingerichte booten bezitten en zal het bezwaar van den geachten spreker opgeheven zijn. Ge-

18. Overeenk. met de Holl. ijzeren spoorwegmaatschappij, ¹ betreffende den stoombootveerdienst Enkhuizen-Stavoren.

schiedt dat niet, ja, dan zie ik niet in — hoe gaarne ik aan den wensch van den geachten afgevaardigde zou voldoen — op welke andere wijze ik in het bezwaar zou kunnen voorzien.

Wat de geldelijke resultaten aangaat, geloof ik dat het voorstel aanbeveling verdient.

Men heeft bij de eerste besteding begrepen dat men voor korten tijd moest aanbesteden. Het moest eerst blijken wat het veer kon opbrengen. Bovendien heeft dergelijke lijn eenigen tijd noodig om tot volkomen ontwikkeling te komen.

Men is daarbij op groote moeilijkheden gestuit: 1^o. liet de aansluiting veel te wenschen over, wat echter in den laatsten tijd, zooals bekend is, verbeterd is, 2^o. was men onbekend met de ontvangsten en andere zaken, die men eerst langzamerhand kon te weten komen, en was het publiek nog niet gewoon de lijn te gebruiken; 3^o. heeft de „Prins van Oranje” eene slechte reputatie, die eenigermate is overgegaan op de lijn.

Het gevolg is dat op dit oogenblik geen betere conditiën kunnen bedongen worden dan bij de eerste uitbesteding.

Integendeel blijkt uit opgaven van verschillende inschrijvers, dat men aanvankelijk eene veel te hooge meening van dat veer gehad heeft. Of die gunstige opvatting al dan niet gerechtvaardigd was, laat ik voor het oogenblik in het midden. Zeker is dat de zaak niet den loop genomen heeft, dien men gewenscht had. De laagste inschrijver was de heer Bosman voor een zeer korten termijn, en ik vrees dat men ook nu weer verplicht zal zijn om een zeer korten termijn te stellen, want wanneer de zaak zoo doorgaat tot 1891, zal het veer meer achteruit dan vooruit gaan.

Vergelijkt men het aantal passagiers, dat in 1887 en 1888 van die reisgelegenheid gebruik maakte, dan ziet men dat hun aantal verminderd is.

Tot September bedroeg die vermindering reeds 5000, in vergelijking met het vorige jaar. Ook nu vertoont zich weer hetzelfde verschijnsel; in November zijn er weer 300 passagiers minder vervoerd dan in dezelfde maand van het vorige jaar.

Ik zie dus niet in op welke gronden nu voordeelijker en gunstiger voorwaarden zouden kunnen bedongen worden dan in 1885.

Moet men weer tot de besteding voor een korten termijn overgaan, dan zal men de oude bezwaren weer ondervinden die hoofdzakelijk daarin bestaan, dat een belangrijk deel van de kosten die de aannemer in rekening moet brengen, bestaat in de afschrijving op het materieel. Wanneer men kan besteden voor langen tijd, zijn die afschrijvingen betrekkelijk gering; maar naarmate de tijd korter wordt, worden in diezelfde mate de afschrijvingen grooter. Het is daarom zoo gewenscht, dat de dienst eerst nog gedurende vijf jaren met drie in alle opzichten voldoende schepen, met goede aansluiting, zooals nu is verkregen, worde ondernomen, dan zal zij vermoedelijk spoedig in gunstige omstandigheden verkeeren.

Wanneer de lijn levensvatbaar is, dan zal zij zich onder die omstandigheden wel ontwikkelen. Geschiedt dit, dan zal na afloop van de 5 jaar voor veel langer tijd kunnen worden aanbesteed op veel gunstiger voorwaarden, dan nu het geval zou zijn.

De heer **Prins**: Ik mag de Vergadering niet geheel onder den indruk laten van de rede van den Minister, vooral wat aangaat de zeewaardigheid van het stoomschip de *Prins van Oranje*. De Minister haalde de autoriteit van deskundigen aan die bij de Kamer zwaar zullen wegen. Ik ben geen deskundige, maar ik kan op de *Prins van Oranje* titels doen gelden die bij de Kamer en den Minister toch wel eenigen invloed zullen hebben. Toen er in der tijd eene boot moest gemaakt worden voor de Zaanlandsche Stoombootrederij, waarvan ik de eer had lid van de directie te zijn, ben ik met twee heeren gecommiteerd om een stoomschip te doen bouwen. Ik kan mij dus eenigermate het vaderschap van dit schip aanmatigen, en evenals een vader de eigenschappen en gebreken van zijn kind kan beoordeelen, zoo kan ik de waarde van dit schip bepalen. Ik heb honderden reizen met dit schip gemaakt, daar

ik driemaal per week den overtocht van Zaandam naar Amsterdam maakte. Ik heb dus ondervinding opgedaan, die, het mag min of meer vermetel schijnen, ik niet minder stel dan het oordeel van den knapsten ingenieur. Bij stormweder heb ik opgemerkt, dat alleen met de grootste zeemanschap rampen zijn te voorkomen. Onder deze omstandigheden maak ik dus bezwaar een deel van de verantwoordelijkheid te dragen door dit schip in de vaart te houden. Dat ik dus mijne goedkeuring niet kan hechten aan dit wetsontwerp zal de Voorzitter en de Kamer met mij eens zijn. Verder heeft de Minister gezegd, dat het veer niet aan de verwachting beantwoordde; dat geloof ik wel; wanneer er twee schepen als de *Prins van Oranje* in de vaart waren, dan zou er geen sterveling meer overgaan. Dat is geen ironie. Voor een groot gedeelte van Noordholland is die dienst als het ware geknipt, maar men maakt bezwaar om met die boot te gaan. Wanneer iemand van mijn personeel naar Friesland moet, dan neemt hij eerst de moeite om te vragen, of de *Prins van Oranje* ook vaart, en als dat het geval is, neemt hij zijn weg over land. Niet ieder heeft lust den vorigen avond te informeren of die boot toevallig vaart, zoodat men de lange en kostbare reis over land maakt. Het is dus zeker, dat zoolang de *Prins van Oranje* in de vaart blijft, het publiek in de onzekerheid welke boot de vaart zal doen, de langere en kostbare reis over land zal nemen.

Dat er niet meer klachten bij den Minister komen is zeer natuurlijk, wanneer men in aanmerking neemt de categorie van passagiers die de lijn moet voeden. Het zijn meestal menschen van zaken, die niet veel tijd hebben om klachten in te zenden. Nu wil ik den Minister vragen, of, indien de particulieren klachten hadden ingediend over dit stoomschip, de Minister niet hoogstwaarschijnlijk zou geantwoord hebben: dat het schip onderzocht en goedgekeurd was?

Ik wil het gevraagd hebben, als ik zelf een vorig jaar toen ik niet de eer had lid der Kamer te zijn, eene klacht tot den Minister gericht had, of niet een dergelijk antwoord mij zou zijn te beurt gevallen en ook zonder een practisch resultaat zijn gebleven. Ik maak daarvan de Regeering geen verwijt, want het publiek is soms veel-eischend en de Minister kan niet steeds gereed staan om elke vraag in bijzonderheden te laten onderzoeken en beantwoorden. Intusschen, het publiek dat geen practische resultaten ziet van zijne klachten, onderwerpt zich aan de kwade kansen van den overtocht en als het aan de overzijde is en de tocht is niet medegevallen, dan mag een enkele zijne klachten brengen waar het behoort, de meesten die slechts op practische gevolgen acht slaan, geven zich de moeite niet.

Ten slotte, Mijnheer de Voorzitter, — ik zal niet langer de aandacht der Kamer in beslag nemen — maar het beste zou wezen, wanneer de Minister eens met een storm uit het noordwesten de overtocht zelf maakte — maar neen, ik hoop dat de Minister dit toch maar niet zal doen, want indien ik wist dat hij zich daaraan waagde, zou ik gedurende dien tijd grievende onrust gevoelen. Doch als de Minister het toch mocht doen en gelukkig aan de overzijde kwam, dan ben ik overtuigd, dat hij, terugkomende, onmiddellijk zou zeggen; wat er ook gebeure, maar dat schip moet uit de vaart.

De heer **Fransen van de Putte**: Mijnheer de Voorzitter! Ik stel mij op het standpunt, dat die *Prins van Oranje* een zeer slecht schip is, maar wanneer ik den Minister goed heb begrepen, dan is de beste en kortste wijze om van dat schip af te komen, de aanneming van dit wetsontwerp. Wanneer wij toch dit ontwerp verwerpen, blijven wij met dat stoomschip nog langer zitten.

Mij geeft het aangevoerde dus geen aanleiding om deze voordracht af te stemmen, maar ik wensch eene vraag tot den Minister te richten. Ik heb met genoegen van hem vernomen, dat een van de schepen, waarover nu eigenlijk dit contract loopt, over 8 maanden gereed zal zijn en dat het een in alle opzichten zeewaardig stoomschip zal wezen. Dit neem ik aan, maar nu heeft de Minister

6de VERGADERING. — 13 DECEMBER 1888

13. Overeenk. met de Holl. ijzeren spoorwegmaatschappij, betreffende den stoombootveerdienst Enkhuizen-Stavoren.

verder gezegd, dat alle drie de schepen in alle opzichten aan alle vereischten zullen voldoen.

Nu is mijne vraag deze: welke waarborgen heeft de Minister voor die verklaring? Kan hij ons zeggen, dat het schip, hetwelk hij in uitzicht stelt, dat over 8 dagen in dienst zal komen ter vervanging van de *Friesland*, in alle opzichten zeewaardig zal zijn en aan alle eischen zal voldoen?

De heer **Havelaar**, Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid: Mijnheer de Voorzitter! Ik wensch in de eerste plaats mijn dank te betuigen aan den heer Prins voor hetgeen hij in het midden heeft gebracht. Inderdaad ik zoude dit wetsontwerp niet beter kunnen verdedigen dan hij deed. De *Prins van Oranje* moet weg; dat is ook mijne bedoeling, en ik wensch dat dit zoo spoedig mogelijk plaats hebbe; daarom heb ik aan de Staten-Generaal dit wetsontwerp voorgelegd.

Ik moet erkennen geen deskundige te zijn in stoomvaartangelegenheden; ik kan dus zelf niet beoordeelen of de *Prins van Oranje* al of niet onzeewaardig is, maar, zooals ik reeds zeide, heb ik voor mij de verklaring der deskundigen, die als geheel onpartijdig en volkomen met dergelijke zaken vertrouwd, bekend staan. Op eene dergelijke verklaring moet de Minister wel afgaan, en ik geloof dat zij in elk geval voldoende is om het onmogelijk te maken den aannemer te dwingen tot het leveren van een ander schip.

Dat de passagiers niet bij mij zijn komen klagen, is juist. Het vorige jaar zou ik ook het genoegen niet hebben kunnen smaken den heer Prins bij mij te ontvangen om zijne aanklacht tegen den *Prins van Oranje* aan te nemen, maar ik kan hem verzekeren dat, wanneer hij klachten mocht wenschen in te brengen — en bij mijn voorganger zou zeer zeker hetzelfde het geval geweest zijn — deze niet met nonchalance zullen behandeld worden, maar evenals alle andere klachten met nauwgezetheid zullen worden onderzocht.

Dit is in dezen trouwens van den beginne aan het geval geweest. Ik mag er op wijzen dat de vorige Regeering reeds in den zomer van 1887 onderhandelingen heeft geopend met den heer Bosman over het in de vaart brengen van een ander stoomschip; betrekkelijk kort dus nadat de lijn geopend was. Dat het eerste ontwerp niet is aangenomen en een tweede moest worden ingediend, is niet de schuld van de Regeering. Van deze zijde is, geloof ik, alles gedaan om de „*Prins van Oranje*” uit de vaart te brengen en daarvoor een beter stoomschip in de plaats te stellen. Dit brengt mij vanzelf tot het antwoord aan den heer Fransen van de Putte op de vraag door dien geachten afgevaardigde gedaan, of er waarborgen zullen zijn dat het derde stoomschip zal zijn volkomen zeewaardig en dat het aan alle eischen zal voldoen.

Die waarborgen, Mijnheer de Voorzitter, kunnen wij geven, omdat bij het contract is bepaald dat voor het nieuw te bouwen stoomschip niet zullen gelden de eischen voor de reserveboot gesteld, maar wel de eischen voor een passagiersboot, aan welken laatsten zij geheel zal moeten voldoen. Ik durf dus wel de verzekering geven, dat de nieuwe boot niet alleen even goed zal zijn als de tegenwoordige passagiersboot, maar dat men nog verbeteringen zal aanbrengen, ten einde zij nog beter aan de eischen zal voldoen.

Aangezien over beide pasagiersbooten nooit klachten zijn ingekomen, en verschillende leden der Kamer die dikwerf de reis naar Friesland moeten doen, de booten in alle opzichten voldoende achten, geloof ik dat er alle reden is om aan te nemen dat het derde stoomschip geheel aan de eischen zal voldoen; die waarborg kan dus gegeven worden.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsontwerp wordt in stemming gebracht en aangenomen met 38 tegen 4 stemmen.

Voor hebben gestemd de heeren Vlieland Heij, Muller, Henri Smits, Van Eysinga, Van Akerlaken, Blijdenstein,

Insinger, Viruly, De Vos van Steenwijk, Alberda van Ekenstein, Six, Van Lier, Fransen van de Putte, Pyls, Magnée, Van der Goes van Dirxland, Blussé, Smits, Welt, Pijnappel, Van Roijen, Coenen, Cappeyne van de Coppello, Van Tienhoven, Stork, Verheijen, Van Pallandt van Neerijnen, Regout, Smits Van Oijen, Van Zuylen van Nyevelt, Wertheim, Melvill van Lijnden, Huydecoper van Maarsseveen, Van Welderen Rengers, Van Gennep, Hengst, De Bruyn en de Voorzitter.

Tegen hebben gestemd de heeren Breuning, Prins, Van Naamen van Eemnes en Van der Breggen.

V. BEKRACHTIGING EENER OVEREENKOMST MET DE HOLLANDSCHE IJZEREN SPOORWEGMAATSCHAPPIJ, BETREFFENDE WERKPLAATSEN VOOR HET DAGELIJKSCH ONDERHOUD VAN HET MATERIEEL DIENSTDOENDE OP DE STAATSSPOORWEGEN. (13)

Dit wetsontwerp wordt zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De vergadering wordt gesloten.

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS over de ontwerpen van wet tot bekrachtiging van provinciale heffingen in Friesland.

Door sommige leden werden de voorgestelde heffingen afgekeurd. Terwijl tegenwoordig veelal naar verlichting en zelfs naar geheele wegneming der lasten op het verkeer drukende wordt gestreefd, tracht de provincie Friesland hare watertollen te verzwaren. En dat nog wel op eene wijze waardoor het inter-provinciale verkeer den ergsten druk der verhooging zal gevoelen, terwijl de kleine schepen, de provinciale scheepvaart, zal worden ontlast. Vooral het stoombootverkeer van Groningen op Holland, waarbij toch ook, — men denke aan de massa slachtvee dat o. a. op de markt te Amsterdam wordt aangevoerd —, het algemeen belang betrokken is, zal door deze tolheffing zeer worden belemmerd.

Nog werd er door enkelen op gewezen, dat de bewering, volgens welke ieder moet betalen naar de mate waarin hij geniet, wel goed klinkt, maar dat het in de praktijk niet is na te gaan, wie de genietende partij is; zegt men dat de schipperij de kosten van het vaarwater moet betalen, dan moet men vragen, wat men zoude moeten doen indien de schipperij niet bestond. Dan zoude zij moeten worden ingesteld. Tollen worden in de straten der groote steden en ook op vele wegen niet meer geheven, al zijn er ook wagens die de straat het meest bederven. Vaarten en wegen zijn in het algemeen belang, en heffingen als deze leggen te veel lasten op een tak van nijverheid, dien men niet kan missen. In Friesland zelf geeft de provincie subsidie voor wegen onder voorwaarde, dat geen tol worde geheven. Het is dus een tweeslachtig stelsel om op de vaarten rechten te heffen.

Dezelfde leden moesten echter toegeven, dat het eene groote verstoring zoude veroorzaken indien de bevoegdheid daartoe aan de provincie werd onthouden. Zij waren intusschen van oordeel, dat de verhooging in ieder geval te sterk was.

De overgrootste meerderheid echter had tegen deze wetsontwerpen geen bezwaar. Sommigen van hen meenden, dat de Staten-Generaal zich zooveel mogelijk moeten onthouden van zich in het binnenlandsch bestuur der provinciën te mengen, maar ook waar men dit standpunt ten aanzien der belastingen niet deelde en buitendien in deze zaak een inter-provinciaal belang zag, had men geen bedenking tegen de drie wetsontwerpen, die van de vier in de Tweede Kamer behandelde waren overgebleven. Met de billijkheid zijn de voorgestelde heffingen naar het oordeel van deze leden niet in strijd. De tollenzijn gemakkelijk te dragen. Een last als deze drukt wel aanvankelijk op de schipperij, maar deze brengt de kosten in rekening aan het publiek, dat van den dienst gebruik maakt. Wel is een groot Rijkssubsidie voor de werken verleend, waarop nu de tolheffing wordt voorgesteld,