

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 drukkende 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,

maar daar staat tegenover, dat de Staten van Friesland ook eene meerdere diepte aan de kanalen hebben gegeven (2,10 in plaats van 1,80 meter), dan oorspronkelijk in de bedoeling heeft gelegen en dat er nog andere bezwarende conditiën zijn gesteld. Het verbeteren der kanalen heeft aan de provincie veel geld gekost en het onderhoud eischt bij voortduring groote offers; waarom mag nu niet een deel dezer kosten verhaald worden op hen, die van de plaats gevonden verbetering het grootste nut trekken en die het onderhoud het meest verzwaren? En het is algemeen erkend, dat juist de stoombooten en daaronder de groote in de eerste plaats voordeel trekken van de verbeteringen en dat zij de meeste schade toebrengen door afslag der oevers en verondieping van het vaarwater. De bewering van sommigen toch, dat de schade door de stoombooten aangericht kan worden voorkomen althans beperkt door strenge handhaving van het gebod om slechts met een minimum snelheid te varen, is weinig afdoende, daar in de praktijk blijkt, dat zoodanig gebod bezwaarlijk te handhaven is.

Vastgesteld 8 December 1888.

PIJNAPPEL.
VLIELANDER HEIN.
DE BRUYN.
SIX.
DE VOS VAN STEENWIJK.

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPOORTEURS over het ontwerp van wet tot vaststelling der begrooting van de Algemeene Landsdrukkerij voor het dienstjaar 1889.

In eene afdeeling zijn bij gelegenheid van deze begrooting eenige klachten geuit, waarop men meende, dat het misschien voldoende zoude zijn de aandacht te vestigen om verbetering te verkrijgen.

Die klachten betroffen het *Bijblad* van de *Staatscourant* en hadden niet bij voorkeur betrekking op den laatsten tijd.

Het papier, waarop het *Bijblad* gedrukt wordt, scheurt licht; hetgeen vooral merkbaar is voor het publiek, dat de bladen ontvangt zonder omslag, met een touwtje saamgebonden. De bladen zijn meermalen ongelijk van grootte en scheef gesneden, hetgeen wederom tot slordig vouwen aanleiding geeft.

Het publiek ontvangt het gedeelte van het *Bijblad*, dat de bijlagen bevat, dikwijls laat. De leden der Kamers en de dagbladen, die onmiddellijk de zoogenaamde gedrukte stukken ontvangen, ondervinden het bezwaar hiervan niet. Maar het publiek, dat alleen het *Bijblad* krijgt, kan door die late toezending de gelegenheid derven om zich over eenig onderwerp tijdig tot de Tweede Kamer of tot leden dier Kamer te wenden. Zelfs komt het wel eens voor, dat de bijlagen in het *Bijblad* verschijnen nadat de wet, waarop zij betrekking hebben, reeds is aangenomen.

Ook bestaat ten aanzien der volgorde, die bij het afdrukken der bladen in acht genomen wordt, eene gewoonte, die minder goed werkt. Van verschillende nummers, dat is van verschillende onderwerpen, verschijnen gedeelten te gelijk; zoodat men van verschillende omvangrijke wetten of voorloopige verslagen of memoriën van toelichting of van beantwoording een stuk ontvangt. Dit moge uit een oogpunt van onpartijdigheid aan te bevelen zijn, voor eene goede en spoedige kennisneming is het niet bevorderlijk. Om niet op één onderwerp te laten wachten, laat men op alle wachten.

Voor het publiek levert dit bezwaren op, die om de hiervoren aangegeven reden door Ministers en Kamerleden niet gevoeld worden, maar waarop juist daarom des te meer de aandacht mag worden gevestigd.

De Commissie van Rapporteurs meent echter aan deze opmerkingen een welverdiend woord van lof te mogen toevoegen voor den spoed en de zorg, waarmede door de

Landsdrukkerij bij overstelpende drukte het werk wordt geleverd.

Vastgesteld 8 December 1888.

PIJNAPPEL.
VLIELANDER HEIN.
DE BRUYN.
SIX.
DE VOS VAN STEENWIJK.

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPOORTEURS over het ontwerp van wet tot vaststelling der begrooting van uitgaven voortvloeiende uit de kooprijzen van domeinen, voor het dienstjaar 1889.

De behandeling van dit wetsontwerp in de afdeelingen gaf tot de navolgende opmerkingen aanleiding.

Eene breedvoerige gelachtenwisseling had plaats over de vraag of de Staat met meer of minder spoed tot den verkoop der domeinen moet overgaan, ook met het oog op de daarvoor naar veler oordeel ongunstige tijdsomstandigheden.

Vele leden verklaarden zich voor het behoud, vooral van de bosschen en heidevelden, die later tot bosschen kunnen worden aangelegd, en zij verklaarden dan ook met genoegen te hebben gezien, dat de Minister deze meening deelt, speciaal ook wat betreft de domeinen afkomstig van de dotatie van PRINS FREDERIK. Ook bij het verkoopen van andere onroerende goederen dan bosschen en heidevelden, werd door hen groote bedachtzaamheid aanbevolen.

Enige leden waren van een ander gevoelen; zij achtten den Staat weinig geschikt om met voordeel groote goederen te beheeren en waren daarom zooveel doenlijk voor verkoop gestemd. Wanneer de goederen in particuliere handen zijn overgegaan, zullen zij naar hun oordeel beter worden beheerd en meer opbrengen en dit is in het algemeen belang wenschelijk.

Vervolgens werd gesproken over de bestemming, die aan de opbrengst van verkochte domeinen gegeven moet worden.

Bij zeer vele leden stond het vast, dat die opbrengst niet onder de gewone middelen moet worden opgenomen. Evenmin als een particulier, behoort de Staat zijn kapitaal tot gewone uitgaven te gebruiken. Andere leden stelden hier tegenover, dat zulks ook in werkelijkheid niet geschiedt, maar dat het alleen de vraag is of het voorschrift met zoovele woorden in deze wet moet worden uitgedrukt.

In eene afdeeling werd het gevoelen verdedigd, dat het opnieuw beleggen der opbrengst in ander rentegevend goed de eenige rationeele wijze van handelen ware. Wanneer men toch met de opbrengst der domeinen schuld aflost of andere werken, zelfs staatsspoorwegen, bekostigt, waarvoor anders zoude zijn geleend, welke schulden na verloop van tijd uit de gewone middelen worden afgelost, doet men weinig anders dan die opbrengst aan de gewone middelen toevoegen; slechts wordt dan in langeren tijd verteerd wat anders in een jaar zoude worden opgebruikt. Het resultaat zal toch zijn, dat op een zeker tijdstip de schulden zullen zijn afgelost, maar de domeinen zijn verdwenen, terwijl, waren andere domeinen aangekocht, die domeinen nog aanwezig zouden zijn wanneer de schulden zouden zijn afgelost.

Afgescheiden echter van de vraag wat in theorie de beste wijze van handelen mag heeten, behooren naar veler oordeel zoolang de wet van 1848 (*Staatsblad* n°. 39) nog bestaat, hare bepalingen te worden in acht genomen. Zij hadden dan ook met bevreemding gezien, dat de Minister zoo plotseling, door eene later in dit wetsontwerp gebrachte wijziging, van deze wet en van de steeds gevolgde gewoonte is afgeweken. Eene regeling als deze moet niet afhankelijk zijn van de persoonlijke opvatting eens Ministers.

In eene afdeeling werd over gebrekkige toelichting van de posten dezer begrooting geklaagd en de samenvoeging van verschillende onderwerpen onder dezelfde rubriek,