

NOTA ter beantwoording van het Eindverslag der Commissie van Rapporteurs over de ontwerpen van wet:

- 1°. tot bekrachtiging van eene overeenkomst met de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, betreffende den stoombootveerdienst Enkhuizen—Stavoren;
- 2°. tot bekrachtiging van eene overeenkomst met de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij betreffende werkplaatsen voor het dagelijksch onderhoud van het materieel, dienstdoende op de Staatsspoorwegen.

De verlenging van het contract zonder openbare aanbesteding wordt gerechtvaardigd door de wenschelijkheid, die door niemand wordt ontkend, om zoo spoedig mogelijk de *Prins van Oranje* te vervangen door een stoomschip eerste klasse. Daar het contract eerst 15 Juli 1891 eindigt, zou eene openbare aanbesteding vóór dien tijd geen effect kunnen sorteerden.

Waar er nu naar de overtuiging der ondergeteekenden geene kans bestaat om bij openbare aanbesteding gunstiger voorwaarden te bedingen en in het belang van het publiek de spoedige vervanging van de reserveboot zoozeer wenschelijk is, meenen de ondergeteekenden dat er alleszins termen bestaan tot het sluiten van een onderhandsch contract. De verklaring van vele leden, dat zij zich niet tegen het ontwerp zouden verzetten, omdat eene *verwerping wellicht tot schade van den publieken dienst zou kunnen strekken*, komt den ondergeteekenden dan ook voor volkomen juist te zijn.

Dat het recht om van de verlenging af te zien in het nadeel zou zijn van den Staat, schijnt niet juist. De verlenging van het contract met den aannemer is het aequi-

valent van zijne praestatie, namelijk het reeds dadelijk in de vaart brengen van eene derde boot.

Mocht het dus op 1 Januari 1891 blijken, dat de aannemer van dit aequivalent geen gebruik wil maken, dan zal de Staat geheel vrij zijn om met derden te contracteren, maar inmiddels om niet het genot van eene derde 1ste klasse passagiersboot gehad hebben. Want tegen de voorstelling, dat die nieuwe boot, eene nieuwe reserveboot zou wezen, moet de eerst-ondergeteekende opkomen. Door de praktijk is minder de ongeschiktheid van de bestaande reserveboot *als zoodanig* aan het licht getreden, dan wel gebleken dat de reserveboot veel meer dan men zich aanvankelijk voorstelde, dienst moet doen.

Aan eene reserveboot kunnen nu eenmaal uit den aard der zaak niet dezelfde eischen gesteld worden als aan eene gewone boot, en daarom is het wenschelijk haar gebruik tot buitengewone gevallen te beperken, door vermeerdering van het aantal der gewone booten.

Dit is de strekking der onderwerpelijke regeling en dat zij niet eerder tot stand is gekomen, zoodat de nieuwe boot eerst in het najaar van 1890 zal kunnen varen, is waarlijk niet de schuld der Regeering, vermits de oorspronkelijke overeenkomst reeds van December 1887 dateert.

Ten aanzien der opmerking met betrekking tot het tweede ontwerp, vestigen de ondergeteekenden er de aandacht op, dat afkoop van lasten in het stelsel ligt, dat bij den aanleg van Staatsspoorwegen is gevolgd, alsmede dat die afkoop geen bezwaar kan opleveren, in verband met de bepaling van artikel 1, littera *e*.

*De Minister van Waterstaat,  
Handel en Nijverheid,*

HAVELAAR.

*De Minister van Financiën,*  
GODIN DE BEAUFORT.