

11de VERGADERING. — 16 FEBRUARI 1891.

zin van vermindering. Toch liet ook dat vervoer veel te wenschen over en rees dan ook de vraag of de vrees niet gewettigd was, dat de maatschappijen om de voordeelen aan het goederenvervoer verbonden de belangen van het reizend publiek achter stelden. Ernstig meende men den Minister te moeten uitnoodigen voor de belangen van het reizend publiek met alle hem ten dienste staande middelen op te komen.

§ 2. In eene afdeeling werd er op aangedrongen, dat bij de benoeming van leden van den Raad van Toezicht algemeene kennis van de eischen van een geregeld spoorwegverkeer op den voorgrond zoude staan.

§ 3. Ten vorigen jare bij de behandeling der begrooting (*Handelingen* 1890/91 Vergadering Eerste Kamer van 30 Januari 1891 pag. 303) werd door den Minister het gunstig vooruitzicht geopend, dat hier en daar op stopplaatsen reisbiljetten zouden worden uitgegeven in dier voege, dat alsdan de vracht niet zal gerekend worden van af het voorafgaande station. Intusschen zijn er thans nog stopplaatsen, waar acht tot negen duizend kaarten worden uitgegeven, en met name te Middelstum, waar aan bovenbedoeld gunstig vooruitzicht geen gevolg is gegeven. Terwijl de aandacht van den Minister hierop werd gevestigd, meende men de behartiging van deze aangelegenheid nog te meer bij hem te moeten aanbevelen.

§ 4. In eene afdeeling wenschte men zijne erkentelijkheid te betuigen, dat de Minister subsidie had toegezegd voor een spoorweg van Sittard naar Kerkrade, waarvoor concessie is aangevraagd. Men hoopte dat dit subsidie nu ook spoedig zoude verleend worden, omdat dit in verband staat met den spoorweg van Sittard over Echten Weert-Eindhoven, waardoor een kortere weg naar Zuid-Duitschland zal worden verkregen. Eerst na het definitief verleen van het toegezegd subsidie zal de uitvoering van de zaak kunnen worden ter hand genomen.

§ 5. In hoeverre, zoo werd, met het oog op de jongste gebeurtenissen, gevraagd, is de Regeering bereid eene rechtstreeksche spoorwegverbinding aan te leggen van Amsterdam naar IJmuiden? Door dien aanleg zouden de belangen van den handel zeer gebaat worden.

IIIde AFDEELING.

Handel en Nijverheid.

F. Landbouw.

Art. 158. Verslagen, enz. Sommige leden meenden, dat men bij het Landbouwverslag te veel in bijzonderheden afdaalt en dientengevolge opgaven werden verkregen, die in menig opzicht onbetrouwbaar moesten heeten.

IVde AFDEELING.

Posterijen.

In eene afdeeling maakte de Zondagsrust bij de posterijen en bij de telegraphie een onderwerp van bespreking uit.

Het streven om aan de ambtenaren en verdere geëmployeerden van deze takken van dienst eenen rustdag te verschaffen werd gewaardeerd, maar men wenschte er tegen op te komen, wanneer dat streven zóó ver ging, dat het publiek belang ernstig nadeel daardoor ondervond. In belangrijke gemeenten ten platten lande toch geschiedt slechts éénmaal, en wel 's morgens, de uitgifte van brieven, en, opvallend is het, meestal op het uur, dat in den regel voor de godsdienstoefeningen is bestemd.

Ook is de gelegenheid tot telegraphieeren in vele plaatsen des Zondags gedurende slechts één uur opengesteld, wat inderdaad eene overdreven beperking moet genoemd worden.

C. Telegraafdienst.

In het bedrag der traktementen der ambtenaren bij den telegraafdienst is, ja, verbetering gebracht, aldus werd in eene afdeeling opgemerkt, maar met loomer tred dan bij de posterijen. Deze min of meer stiefmoederlijke behandeling der telegraphie heeft, zoo sprak men, misschien haren oorsprong daarin, dat een ambtenaar ter posterij meer voortdurend bezig moet zijn, maar daartegenover staat, dat de ambtenaar der telegraphie steeds rustig en kalm moet zijn, omdat bij gebreke hiervan groote dwalingen ten nadeele van het publiek kunnen geboren worden. Om deze redenen wenschten de leden, die deze beschouwing hielden, beide rubrieken van ambtenaren op één lijn gesteld te zien.

Hun werd echter geantwoord, dat eventueele dwalingen toch niet vermeden worden door hooger salaris, en dat de drukte van werkzaamheden bij telegraphie en posterij niet op eene lijn mag gesteld worden.

Vastgesteld den 5den Februari 1891.

VAN NISPEN TOT PANNERDEN.

VLIELANDER HEIN.

PRINS.

MULLER.

MELVIL VAN LYNDEN.

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS over het ontwerp van wet tot vaststelling van hoofdstuk IX der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1891.

Nadat het Voorloopig Verslag der Commissie aan de Regeering was medegedeeld, is van haar ontvangen de navolgende

MEMORIE VAN ANTWOORD.

§ 1. Indien het particulier initiatief zich aangordt tot de taak om het Noordzeekanaal in geval van vorst zoo veel mogelijk bevaarbaar te houden en de betrokken besturen daarbij hulp verleen, dan zal een zoo nuttig ondernemen, indien voldoende waarborgen aanwezig zijn, dat het doel zal worden bereikt, zeer zeker op den steun der Regeering, en, naar zij vertrouwt, ook op dien der Vertegenwoordiging kunnen rekenen.

§ 2. Waar de keuze van de verzekeringmaatschappij, ten einde van de zijde der Regeering elk denkbeeld van bevoorrechtiging uit te sluiten, aan den aannemer wordt overgelaten, behoort ook de aansprakelijkheid voor de nakoming der verplichtingen tegenover de werklieden bij den aannemer te blijven.

Van het a priori aannemen van schuld bij den aannemer voor eenig ongeluk, op het werk voorgevallen, is hierbij geen sprake; de bedoelde aansprakelijkheid maakt eenvoudig deel uit van de risico der aanneming, welke de aannemer zooveel mogelijk kan verminderen door de keuze van eene solide Maatschappij.

Intusschen wenscht de ondergeteekende nog in overweging te nemen, bij wijze van proef, het aan den aannemer facultatief te stellen om, hetzij de verzekering te doen bij eene Maatschappij te zijner keuze, hetzij de verplichting tot uitkeering der schadeloosstellingen, naar de door de Regeering te stellen regelen, zelf op zich te nemen. In het laatste geval met aanvaarding der onvermijdelijk daaraan verbonden kosten.

§ 3. Gelijk reeds in antwoord op het Voorloopig Ver-

slag der andere Kamer van de begroeting voor 1890 is te kennen gegeven, komt bij het vaststellen van wettelijke bepalingen betreffende de overzetveren, de afkoopbaarstelling van heerlijke en andere eigendommelijke veer-rechten als de bedoelde, waaromtrent bezwaren zijn ge-rezen, vanzelf ter sprake. Dit is echter niet het eenige punt dat daarbij te regelen valt. Zoodra de tijd, thans door de overweging van andere voorstellen ingenomen, zulks zal toelaten, zal de ondergeteekende trachten deze aangelegenheid tot eene oplossing te brengen.

§ 4. Dat eene regeling op het stuk van het leggen van tramsporen in publieke wegen — dus met het oog op de belangen van het verkeer op die wegen — zou worden belet of bemoeilijkt door het ontbreken van eene algemeene wetgeving op de wegen, kan niet gereedelijk worden toegestemd. Immers in de meeste provinciën is op zeer voldoende wijze door provinciale verordeningen in het onderwerp voorzien. Het zijn, gelijk de ondergeteekende in de aangehaalde Memorie van Antwoord deed opmerken, meer bepaaldelijk de voorschriften met betrekking tot de veiligheid van de reizigers met trainwagens, die te wenschen overlaten.

Op de in het Verslag aangeduide gronden kan dus, naar het oordeel van den ondergeteekende, bezwaarlijk tot urgentie van eene algemeene regeling van den rechtstoestand onzer publieke wegen worden besloten.

Art. 16. Onderzoek naar den waterstaatkundigen toestand des lands (Verbetering der kleine rivieren). Het onderzoek betreffende de kleine rivieren wordt voortgezet met al den spoed, dien de zaak toelaat. Schaarschte van technisch personeel heeft daarin, zeer tegen den zin van den ondergeteekende, in enkele provinciën eenige vertraging veroorzaakt, maar toch wordt met alle inspanning getracht de zaak binnen den aanvankelijk gestelden tijd tot oplossing te brengen.

Zooals in de hier genoemde Vergadering van de Tweede Kamer door den ondergeteekende werd medegedeeld, vertrouwt hij weldra in de gelegenheid te zijn gesteld, omtrent de vraag, of op den Staat al dan niet de verplichting tot onderhoud van de Hunze rust, eene beslissing te nemen. Met het „algemeen plan”, waarvan sprake is in de Memorie van Antwoord op het Verslag der andere Kamer, werd bedoeld het ontwerp van wet, waarbij regelen zullen worden voorgesteld, volgens welke de verbetering van de kleine rivieren door den Staat zal worden bevorderd.

Artt. 57 en 59. Onderhoud enz. der zee- en oeverwerken in Friesland en Groningen. Het ligt in de bedoeling, de proefnemingen omtrent het vastleggen der duinen door stuifdijken op de eilanden krachtig voort te zetten, nu de resultaten daarvan gunstig blijken.

Art. 119. Onderhoud enz. van landsgebouwen te 's Gravenhage. Zooals werd medegedeeld, is de zaal van Gemeentemitterde raden niet geschikt voor de vergaderingen der Provinciale Staten van Zuidholland. De bestemming van het lokaal is nog niet bepaald.

In verband daarmee worden daaraan thans slechts die herstellingen aangebracht, welke noodig zijn om den toestand van verval en verwaarloozing, waarin die zaal sedert jaren verkeerde, te doen ophouden.

Art. 123. Jaarwedden enz. Raad van Toezicht op de spoorwegen. § 1. Dat de exploitatie der spoorwegen in den laatsten tijd vele teleurstellingen heeft opgeleverd, wordt door den ondergeteekende ten zeerste betreurd. Op zich zelf, maar ook omdat die teleurstellingen zich deden gevoelen kort na het in werking treden van de overeenkomsten, hetgeen tot gevolg had, dat tusschen een en ander een veel te nauw verband werd gezocht. De ondergeteekende acht het in het Verslag uitgesproken gevoelen dat de toestand, waarover men klaagt, wellicht nog erger

zou geweest zijn, indien de Rhijnspoorweg niet ware overgenomen, nauwelijks voor tegenspraak vatbaar en de twijfel alleszins gewettigd of de spoorwegen wel ooit zullen kunnen voorzien in eene plotseling opkomende, tijdelijke vertien-voudigde vervoeraanvraag. Bij gelegenheid van de behandeling der spoorwegovereenkomsten heeft de ondergeteekende tegenover de bewering alsof na opheffing van de Rhijnspoorwegmaatschappij het goederenvervoer nu geheel in handen van twee coaliseerende Maatschappijen zou komen, er herhaaldelijk op gewezen, dat het spoorwegvervoer in normale tijden in omvang niet is te vergelijken met het watervervoer, zoodat voor een monopolie der spoorwegen niet behoefde te worden gevreesd.

Hij kon toenmaals niet voorzien, dat de omstandigheden de juistheid van die voorstelling op zoo treffende wijze aan het licht zouden hebben gebracht. De secundaire rol echter, die de spoorwegen hier te lande ten aanzien van het goederenvervoer vervullen, is oorzaak, dat zij bij gesloten water minder dan de spoorwegen in naburige landen, in staat zijn aan alle aanvragen om materieel aanstonds te voldoen, en dat, hetgeen vooral niet moet worden voorbijgezien, ook de stationsemplacements, de exploitatie-inrichtingen en zelfs de lijnen zelf, niet ingericht zijn voor een zoo buitengewonen toevoer van wagens. Hierbij komt nog, dat terwijl de haven van Antwerpen gedurende ettelijke weken ten gevolge van het ijs gesloten was, die van Rotterdam en Vlissingen onafgebroken openbleven, zoodat ook daardoor, hoeveel prijs overigens ook op de constatering van dat feit gesteld wordt, voor onze spoorwegen de reeds ingevolge het onbeveerbaar worden van onze eigen waterwegen hoog opgevoerde eischen nog werden verzwaaard.

Behooren dus de ondervonden teleurstellingen grootendeels aan overmacht te worden geweten, de ondergeteekende zal niet ontkennen, dat de exploitatie op de Betuwelijn minder te wenschen zou hebben overgelaten evenals die op de lijn Amsterdam—Rotterdam der Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, indien deze niet op 15 October ware belast geworden met de exploitatie van eerstgenoemde lijn en indien haar niet op dien datum het medegebruik op de baanvakken van Nijmegen naar Venlo en van Rotterdam naar Roosendaal ware verleend geworden.

Dat echter met de invoering der nieuwe regeling had moeten worden gewacht kan niet worden toegegeven.

Ten aanzien van de lijnen der Rhijnspoorwegmaatschappij was de Regeering niet vrij, vermits in art. 3 van het met haar gesloten contract is bepaald dat de overname harer lijnen zou plaats hebben binnen drie maanden na de afkondiging der bekrachtigingswet en dus vóór 22 October, daar bedoelde wet op 22 Juli te voren was aangekondigd. Een langer uitstel zou trouwens ook praktisch tot groote bezwaren aanleiding hebben gegeven, daar de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij, nadat eenmaal tot de overname was besloten, uit den aard der zaak te veel beperkt was in hare handelingen om haar bedrijf gedurende langeren tijd met de vereischte kracht en energie voort te zetten. Ten aanzien van de Betuwelijn en van het medegebruik op genoemde baanvakken was de Regeering echter vrij om een naderen datum van het begin der exploitatie te bepalen (art. 22 der overeenkomsten met de Exploitatie- en Hollandsche Maatschappijen) doch dan zou de Exploitatiemaatschappij tijdelijk met de exploitatie van een bovenmatig groot net zijn belast geweest, wat, zelfs daargelaten dat dit in het belang der zoo noodig geoordeelde concurrentie niet wenschelijk ware geweest, aan die Maatschappij al te groote eischen zou hebben gesteld.

De ondergeteekende is bovendien van oordeel, dat voor de invoering van nieuwe regelingen op spoorweggebied de winterdienst zich over het algemeen veel meer aanbeveelt dan de zomerdienst. Op eene zoo hevige vorst, invallende op een tijdstip waarop de wintervoorraden nog niet zijn ingeslagen, een verschijnsel dus dat zich hoogst zelden voordoet, kon onmogelijk worden gerekend. In den winter is gewoonlijk de dienst op de spoorwegen veel minder druk dan in den zomer, hetgeen vooral geldt voor het personen-

vervoer. De conclusie waartoe men a posteriori komt, dat het beter ware geweest de invoering der nieuwe regeling uit te stellen, rechtvaardigt derhalve niet het ongunstige oordeel over eene beslissing waarbij met den gewonen loop van zaken gedurende den winter hier te lande rekening werd gehouden.

Dat ook het personenvervoer te wenschen overliet gaf aanleiding tot de opmerking, dat de strenge winter oorzaak mocht zijn van een abnormaal grooten aandrang van goederenvervoer, maar op het personenvervoer geen invloed had en indien nog, dan eerder in den zin van vermindering. Deze voorstelling, alsof de groote gang van het personenvervoer geheel onafhankelijk is van de bediening van het goederenvervoer, is echter stellig onjuist. Het is toch duidelijk, dat als de sporen met talrijke en lange goederentreinen bezet zijn, de personentreinen niet regelmatig bediend kunnen worden. Wie er zijne aandacht aan heeft geschonken met hoe groote moeilijkheden de rangeerdienst der goederentreinen op de met wagens overvulde stations-emplacementen te kampen had, zal er zich niet over verwonderen, dat de personentreinen maar al te dikwijls belet werden de stations binnen te loopen en soms vlak voor een station, natuurlijk tot teleurstelling der reizigers, geruimen tijd werden opgehouden. Duidelijk is het ook, dat de overmatige eischen, die door het plotseling zoo ontzaglijk toegenomen vervoer aan het materieel en vooral aan het personeel werden gesteld, zich in alle onderdeelen van den dienst deden gevoelen. Maar ook al ware dit anders, het spreekt wel vanzelf, dat de vorst ook onmiddellijk en buiten verband met de goederentreinen die de sporen bezet hielden, van invloed is geweest op den loop der personentreinen. Wielbanden die springen, water-inrichtingen voor locomotieven die bevrozen, seintoestellen die plotseling den dienst weigeren, de onhandelbaarheid der voorwerpen die bediend moeten worden en de verlamende invloed der hevige koude op de personen die ze moeten bedienen. — een en ander een onvermijdelijk gevolg van de hevige vorst, al deze omstandigheden hebben allergegunstiger gewerkt op den loop der personentreinen, vooral op dezulke welke aansluiten met het buitenland, waar zich precies dezelfde moeilijkheden voordoen.

In zeer vele gevallen werden dan ook de buitenlandsche treinen veel te laat aan de overgangsstations aangebracht, waardoor weder de geheele treinenloop, ook voor zoover betreft de binnenlandsche, in de war werd gebracht.

Ook moet worden gewezen op de onmogelijkheid om vertragingen door sneller rijden in te halen, daar de eischen der veiligheid verboden harder dan met de normale snelheid te rijden op sporen en banen en met wagens waarop de vorst een ongunstigen invloed had uitgeoefend.

Het was den ondergeteekende aangenaam, dat in het Verslag wordt erkend, zoowel dat met die eischen is rekening gehouden, als dat de spoorwegen daartoe vóór alles verplicht waren.

Voor het overige is ook de ondergeteekende van gevoelen, dat de belangen van het reizend publiek bij die van het goederenvervoer niet mogen achterstaan. Klachten over het personenvervoer komen in normale tijden zelden voor. Het personenvervoer zal, zooals reeds bij de behandeling der overeenkomsten is medegedeeld, door de nieuwe regeling stellig worden gebaat niet slechts wegens verbetering der aansluitingen maar ook omdat lagere tarieven te wachten zijn. De bediening van de lijn Rotterdam-Roosendaal door de Hollandsche Maatschappij heeft reeds niet onbelangrijke versnelling van het vervoer tusschen Amsterdam en België en omgekeerd ten gevolge, al wordt erkend dat door de reeds vermelde oorzaken de dienst veel te wenschen overliet, en voor het verkeer tusschen het noorden en Holland zijn reeds directe rijtuigen in gebruik gesteld. Voorstellen tot invoering van beduidend lagere reizigerstarieven zijn van de Maatschappijen ontvangen en bij de Regeering in onderzoek. Zij kan dan ook de verzekering geven dat de belangen van het reizend publiek naar eisch zullen worden behartigd en zij meent er bij te mogen voegen dat later

zal blijken dat die belangen door het tot stand komen der overeenkomsten in niet geringe mate worden gebaat.

§ 2. De ondergeteekende hoopt binnenkort voorstellen tot reorganisatie en uitbreiding van den Raad van Toezicht aan de goedkeuring der Vertegenwoordiging te kunnen onderwerpen. Bij de benoeming van nieuwe leden zal de Regeering uit den aard der zaak alléén in aanmerking brengen personen die door hunne bekwaamheid, werkkraft en opleiding daarvoor ten volle geschikt zijn te achten.

§ 3. De definitieve beslissing omtrent de ten vorigen jare behandelde quaestie betreffende de vrachtberekening op stopplaatsen is aangehouden tot de algemeene herziening der reizigerstarieven, welke, gelijk reeds bij § 1 is medegedeeld, het gevolg zal zijn van de tot stand gekomen spoorwegregeling.

Mocht tot invoering van een zónetarief worden overgegaan, dan zal de quaestie vanzelf en zonder speciale voorziening zijn opgelost. Werd tot een ander stelsel besloten, dan zal op het vermelde bezwaar de bijzondere aandacht gevestigd zijn.

§ 4. De voorstelling dat een subsidie zou zijn toegezegd voor een spoorweg van Sittard naar Kerkrade, berust op misverstand. Wel is subsidie gevraagd voor een spoorweg van Sittard naar Herzogenrath, maar de ondergeteekende heeft, blijkens het medegedeelde in de met de Tweede Kamer gewisselde stukken, geen vrijheid gevonden dit verzoek in te willigen. Voor den aanleg van een zijtak van Herzogenrath naar de domaniale mijn te Kerkrade is met het oog op den kolenafoer uit die mijn voorwaardelijk op eene bijdrage uit 's Rijks schatkist uitzicht gegeven.

Evenzeer zouden er termen zijn om, zoodra de tot standkoming der lijn Sittard-Herzogenrath verzekerd is, te bevorderen het verleen van een subsidie voor den aanleg eener lijn Echt-Eindhoven.

Met betrekking tot de weigering om een subsidie voor de hoofdlijn te bevorderen is in de Memorie van Antwoord uiteengezet, dat de steun, dien de Exploitatie-maatschappij aan dezen spoorweg heeft toegezegd, afhankelijk is van de bereidverklaring der Regeering, om in geval van naasting der Exploitatie-maatschappij hare voor den aanleg van bedoelden spoorweg aan te gaue verplichtingen over te nemen. Door de Regeering zou derhalve, indien al niet direct, toch middellijk op krachtige wijze het tot stand komen van bedoelden spoorweg worden bevorderd.

Ook de ondergeteekende acht dien spoorweg van groot belang, niet slechts voor de ontwikkeling der kolenindustrie in Limburg, maar evenzeer met het oog op eene eventuele doortrekking daarvan over Echt naar Eindhoven, waardoor eene kortere route naar Zuid-Duitschland zou worden verkregen.

§ 5. Dat de handel van Amsterdam over het algemeen belang stelt in eene rechtstreeksche spoorwegverbinding van Amsterdam met IJmuiden is, ofschoon daarvoor onlangs eene stem is opgegaan, den ondergeteekende geenszins gebleken. Bij zijn optreden vond hij eene voorloopig verleende concessie voor den spoorweg, welke concessie echter te Amsterdam weinig steun schijnt te hebben gevonden, daar zij, bij gebreke van het storten van het vereischte waarborgkapitaal, is vervallen. Het komt den ondergeteekende dan ook voor, dat vermits het kennelijk te doen is, om verbetering niet van het personen- maar van het goederenvervoer, met spoorwegaanleg niet zou kunnen worden volstaan, maar dat deze door den aanleg van los-, laad- en opslaginrichtingen te IJmuiden zou moeten gevolgd worden. Werd hiertoe besloten, dan zouden de gelden besteed voor de handelsinrichtingen te Amsterdam, maar ook voor het aanleggen van het Noordzeekanaal, allicht zeer spoedig blijken, vruchteloos te zijn uitgegeven. Indien toch de haven te IJmuiden eenmaal met de noodige handelsinrichtingen is toegerust en per spoorweg met Amsterdam verbonden, dan zullen de schepen ge-

deeltelijk niet meer naar Amsterdam behoeven op te komen en zal zich de haven (in commercieel zin) van Amsterdam naar IJmuiden verplaatsen. Aan handel en scheepvaart te Amsterdam zou daardoor een gevoelige slag zijn toegebracht. Van den ondergeteekende zijn dan ook geen voorstellen te wachten voor een plan, dat ten slotte zou uitloopen op het afbreken van datgene, wat in de laatste 25 jaren is verricht, om de hoofdstad des lands door een kostbaar kanaal langs den kortsten weg met de zee te verbinden en tot eene goed ingerichte haven te maken.

Art. 158. Overeenkomstig het in de *Staatscourant* van 20 December 11. opgenomen advies der Landbouwcommissie betreffende het Landbouwverslag, zijn door den ondergeteekende pogingen in het werk gesteld om dat verslag vertrouwbaarder te maken. De burgemeesters zijn uitgenoodigd zich bij de beantwoording der gedane vragen door deskundigen te doen bijstaan, terwijl ook in de inrichting van het verslag hier en daar belangrijke vereenvoudiging is voorgesteld.

IVde AFDEELING. *Posterijen.*

Ofschoon beperking van den dienst op Zon- en feestdagen, ten behoeve der postambtenaren, waardeering vond, werd niettemin de meening uitgesproken, dat het publiek belang daarbij niet altijd genoegzaam werd in het oog gehouden.

De ondergeteekende is zich niet bewust bij de regeling van den Zondagsdienst het publiek belang te hebben voorbijgezien, en hij meent zelfs te mogen vragen of het gevoelen der Kamer daaromtrent door het aangehaalde voorbeeld, dat in belangrijke plattelandsgemeenten des Zondags niet meer dan éénmaal daags bestelling plaats vindt, wel voldoende gerechtvaardigd is.

In de kleinere gemeenten geschiedt de bestelling ook op werkdagen vaak slechts éénmaal per etmaal, en waar nu vooral in de plattelandsgemeenten alle bedrijven in den regel des Zondags stilstaan, en alle des Zondags na de bestelling ingekomene brieven en stukken gewoonlijk reeds vroeg op den volgenden dag besteld worden, schijnt inderdaad het bezwaar niet zeer groot. Het bezwaar dat de bestelling soms gedurende de godsdienstoefening plaats vindt is moeilijk te vermijden, in verband met de aankomst der post, en met den wensch, om de ambtenaren eenigen tijd onafgebroken vrij te laten.

In bijna alle gemeenten wordt er trouwens ook 's middags of 's avonds godsdienstoefening gehouden. De ondergeteekende zal echter nog nagaan waar zonder al te groote bezwaren de bestelling tusschen 9½ en 12 uur kan worden vervangen door bestelling op een ander uur.

Het kan evenmin worden toegegeven dat door de openstelling van de telegraafkantoren slechts één uur daags in kleine plaatsen, ten aanzien der hier bedoelde beperking te ver zou zijn gegaan; in de plaatsen waar het verkeer eenigszins drukker is, blijft het telegraafkantoor langer open.

C. *Telegraafdienst.*

Te recht wordt in het Verslag opgemerkt, dat de werkzaamheden der post- en telegraafambtenaren zeer verschillend zijn.

Inderdaad is de drukte aan den postdienst verbonden veelal grooter dan die welke van telegraafambtenaren wordt gevorderd, ofschoon ook de toestel dienst op kantoren met een druk verkeer eene zeer groote inspanning vordert. Deze zijn wat de normaaltraktementen betreft dan ook ongeveer gelijkgesteld met de ambtenaren der posterijen.

Bij de regeling van de traktementen der post- en telegraafambtenaren zal rekening gehouden worden met den omvang der hun opgelegde werkzaamheden en met de verantwoordelijkheid die op hen rust.

Naar de meening van den ondergeteekende moet er

overigens naar gestreefd worden, zooveel mogelijk te komen tot eene samensmelting der beide diensten, een desideratum dat echter eerst te bereiken zal zijn na een aantal jaren, daar rekening moet worden gehouden met de bestaande toestanden en met verkregen rechten.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,

HAVELAAR.

De Commissie van Rapporteurs heeft gemeend met de mededeeling van dit Antwoord aan de Vergadering haar Eindverslag te kunnen sluiten.

Vastgesteld 13 Februari 1891.

VAN NISPEN TOT PANNERDEN.

VLIELANDER HEIN.

PRINS.

MULLER.

MELVIL VAN LYNDEN.

VOORLOOPIG VERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS over het ontwerp van wet tot vaststelling der begroting van uitgaven voor den aanleg van Staatsspoorwegen, dienst 1891.

IIde AFDEELING.

Uitbreiding.

Een onlangs voorgekomen ongeluk, dat een menschenleven kostte, op het stationemplacement te Eindhoven, ten gevolge van het te veel hellende en te smalle terrein langs de rails, gaf in eene afdeeling aanleiding tot den Minister het verzoek te richten, om den toestand van het emplacement te laten onderzoeken en in de bestaande gebreken te voorzien.

Art. 25. Centraal-station te Amsterdam. De vraag werd gedaan of het juist is, dat aan dit station nog belangrijke sommen zullen moeten worden besteed om het beter geschikt, of liever, zoo werd gezegd, minder ongeschikt voor het gebruik te maken.

Vastgesteld den 5den Februari 1891.

VAN NISPEN TOT PANNERDEN.

VLIELANDER HEIN.

PRINS.

MULLER.

MELVIL VAN LYNDEN.

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS over het ontwerp van wet tot vaststelling der begroting van uitgaven voor den aanleg van Staatsspoorwegen, dienst 1891.

Nadat het Voorloopig Verslag der Commissie aan de Regeering was medegedeeld, is van haar ontvangen de navolgende