

(58. 1.)

VOORLOOPIG VERSLAG.

(De vroegere stukken zijn gedrukt onder n^o. 204 der Zitting 1910—1911).

Het afdelingsonderzoek heeft aanleiding gegeven tot de volgende opmerkingen en beschouwingen.

Algemeene beschouwingen.

§ 1. Verscheidene leden verklaarden met ingenomenheid te hebben gezien, dat de Minister de regeling van den bootwerkersarbeid ter hand heeft genomen, en eveneens, dat hij dat heeft gedaan bij een afzonderlijk wetsontwerp, waardoor de speciale eischen van het bedrijf tot hun recht kunnen komen. Zij meenden, dat uit de ervaring, opgedaan door de havencontroleurs en de havencommissiën, wel is gebleken, dat dwingend ingrijpen door de Overheid hier noodig is. De arbeid van bedoelde controleurs en commissiën, hoe veel goeds daarmee ook moge zijn bereikt, kan, bij gemis van wettelijke bevoegdheden, niet in voldoende mate strekken tot wegneming van de misstanden: tusschenkomst van den wetgever is onmisbaar. De ijver en voortvarendheid, door den Minister ook hier weder betoond, door het ongetwijfeld zeer moeilijke onderwerp aan te vatten, vonden algemeen waardeering. Sommige leden verklaarden hierbij het in het bijzonder op prijs te stellen, dat de Minister aan degenen, die geacht konden worden waardevolle adviezen over het onderwerp te kunnen uitbrengen, een voorontwerp heeft toegezonden. Zij oordeelden dit een practijk, die navolging verdient.

Intusschen herhaalden sommige leden hunne reeds meermalen verkondigde opvatting, dat het aanbeveling verdient eerst bij een algemeene wet voorschriften te treffen omtrent den normalen arbeidsdag in alle bedrijven, vóórdat partieele voorzieningen als de onderhavige worden tot stand gebracht. Zij wezen er op, dat het stelsel van partieele regeling er o. a. toe leidt, dat het bedrijf, waarvoor bepalingen worden vastgesteld, zich onrechtmatig behandeld acht, vergeleken bij andere bedrijven. De werkgevers gevoelen zich meer gebonden dan de patroons in andere vakken en de arbeiders, die zich de bezwaren van de, aan elke regeling noodzakelijk verbonden formaliteiten moeten getroosten, zijn geneigd zich als achtergesteld te beschouwen bij anderen, die aan zulke formaliteiten niet onderworpen zijn. Ook zouden, gold voor alle bedrijven eenzelfde maximum arbeidsduur, de bijzondere moeilijkheden, welke de controle eener speciale wet oplevert, uitteraard verdwijnen.

Verscheidene leden waren van meening, dat, moge ingrijpen der Overheid al noodig zijn, dit wetsontwerp veel te ver gaat. Een ambtelijke inmenging in het bedrijf, zich zoo ver uitstrekkende als hier wordt voorgesteld, met haar beperking van de vrijheid, haar gevaren uit een oogpunt van internationale concurrentie, haar omslag en haar kosten, wordt door den bestaanden toestand niet gerechtvaardigd, althans niet voor alle Nederlandsche havens. Men behoorde, om tot verbetering te geraken, naar de meening dezer leden, een grooter terrein over te laten aan het particulier initiatief, dat toch ook volgens de beginselen der Regeering, in het algemeen de voorkeur verdient boven het middel van overheidsbemoeiing.

Dat het particulier initiatief in staat is bevredigende toestanden in het leven te roepen, wordt bewezen door het voorbeeld van sommige havens, o. a. Zaandam, waar langs dien weg verhoudingen zijn verkregen, welke zelfs den arbeiders aldaar aanleiding hebben gegeven in een adres aan de Kamer te vragen, wel verschoond te mogen blijven van de beschermende maatregelen, die dit wetsontwerp hun toedenkt. De Minister heeft, naar men veronderstelde, een al te gewillig oor geleend aan de wenschen om uitbreiding hunner dwingende bevoegdheden, welke de havencontroleurs, uit den aard der zaak begeerig hun toezicht zoo werkdadig mogelijk te doen zijn, wel zullen hebben doen hooren. Maar daarbij is te zeer voorbij gezien, dat deze zaak ook andere zijden heeft, welke zich aan de aandacht van bedoelde ambtenaren begrijpelijkerwijze minder krachtig hebben opgedrongen. Van een regeling, als in dit wetsontwerp voorgesteld, achtten de hier aan het woord zijnde leden de nadelen grooter dan de voordeelen. Beter ware huns inziens geweest zich te bepalen tot wettelijke regeling en uitbreiding van de bevoegdheid der havencontroleurs en havencommissiën, zonder daarbij al de nieuwe denkbeelden te verwezenlijken, welke dit wetsontwerp bevat.

Hiertegenover verklaarden verscheidene leden zich met de strekking en uitwerking van het wetsontwerp zeer goed te kunnen vereenigen. De bedenkingen, die het van de zijde der werkgevers heeft uitgelokt, kwamen hun overdreven voor. Het spreekt wel vanzelf, dat een maatregel als deze, van een werkgeversstandpunt bezien, zijn schaduwzijden heeft, ingrijpen als hij doet in verhoudingen, waaraan het bedrijf zich voor het oogenblik heeft aangepast, maar hij behoort ook niet in de eerste plaats uit dat oogpunt te worden beschouwd. De strekking van het voorstel is een einde te maken aan onduidbare misstanden op het gebied van den bootwerkersarbeid, misstanden, die aan de zedelijke verheffing van een groote categorie van arbeiders haast onoverkomelijke hinderpalen in den weg leggen. Kan dit slechts geschieden door middel van maatregelen, die, althans aanvankelijk, eenige bezwaren voor de werkgevers medebrengen, dan is daarmee nog geenszins gezegd, dat de opruiming dier misstanden op de voorgestelde wijze te duur wordt gekocht. Eerst wanneer die bezwaren zeer ernstig mochten zijn, zou men daaraan overwegende beteekenis mogen hechten, maar dat dit in casu het geval is, achtte men voorshands allerminst aannemelijk gemaakt. Integendeel: gelijk wel uit het vervolg van dit Verslag blijkt, achtten deze leden de hoofdbezwaren niet van groote beteekenis. Sommige dezer leden hadden intusschen bedenking tegen de voorgestelde bepaling betreffende een verhoogd loon voor arbeid op Zondag.

Aan het adres van de havenarbeiders te Zaandam mocht, naar de meening van enkele leden, niet te veel beteekenis worden gehecht. Te Zaandam bestaan geheel exceptionele verhoudingen, verhoudingen, waardoor het monopolie voor den havenarbeid is verzekerd aan een groep georganiseerde arbeiders, welke thans vreezen, dat deze wet hun monopolie zal bedreigen. Maar uit het adres blijkt duidelijk, dat adressanten de strekking van enkele der voorgestelde bepalingen niet juist hebben begrepen.

Enkele leden betreunden het, dat de ergerlijke misbruiken, die den Minister tot zijn wetsvoorstel hebben geleid, niet uitvoeriger in de Memorie van Toelichting ter sprake zijn gebracht. De verwijzing naar het door de Directie van den Arbeid gepubliceerde verslag over het uitgeoefend toezicht in de havens van Rotterdam en Dordrecht, Amsterdam, Zaandam, Velsen en Westzaan, loopende tot 1 Januari 1910, voorziet huns inziens niet in die leemte: niet aan alle leden is dat verslag bekend. Eenige aanhalingen uit dat verslag waren in de Memorie van Toelichting zeer wel op haar plaats geweest.

Zij brachten in herinnering, dat, blijkens genoemd verslag, zoowel te Rotterdam als te Amsterdam een arbeidsduur van meer dan 24 uren achtereen geregeld voorkomt, dat een arbeidsduur van 36 uren niet tot de uitzonderingen behoort, ja zelfs in 1907 te Rotterdam een arbeidstijd van 50 uren is

geconstateerd. Wel is waar pleegt gedurende zulk een langen arbeidsduur niet onafgebroken te worden gearbeid, maar het behoeft wel geen betoog, dat, ook al wordt een deel van dien tijd wachtende op aan te voeren goederen doorgebracht, hij toch alle redelijke perken te buiten gaat. De geldende bepalingen tot beperking van den arbeid op Zondag zijn voorts van weinig beteekenis, aangezien de plaatselijke besturen de voor zulken arbeid gevorderde vergunning steeds verleenen. Wat betreft de misbruiken, welke op het punt van loonbetaling plaats hebben, wees men op de opmerking in het verslag, dat er zelfs stuwadoors zijn, die, als het ware kunstmatig, de werkzaamheden in die mate in elkaar laten loopen, dat het zonder uitvoerige specificatie, die zij niet verstrekken, voor de bootwerkers niet mogelijk is zich er rekenschap van te geven, of zij werkelijk het hun toekomende ontvangen hebben en dat er bij enkelen een streven bestaat om door het aannemen van ongeschoolde krachten de controle van de zijde der werklieden te bemoeilijken. Eindelijk verdient het de aandacht, dat het aantal ongevallen bij het havenbedrijf in 1909, ondanks den aanzienlijken teruggang, dien dat jaar vertoonde, vergeleken bij de vorige jaren, nog bedroeg voor Rotterdam 2504 en voor Amsterdam 805, getallen, die zeker alleszins pleiten voor verbetering der veiligheidsmaatregelen.

De vraag werd door sommige leden nog gedaan, of het aangehaalde verslag wel alles inhoudt wat, op het punt van misstanden in het havenbedrijf, ter kennis van de havencontroleurs komt.

Sommige leden, hoezeer waardeerende, dat de Minister een poging doet om misstanden in het havenbedrijf op te ruimen, waren van oordeel, dat het wetsontwerp niet ver genoeg gaat. In de eerste plaats meenden zij, dat de tienurige arbeidsdag bij de wet voor het havenbedrijf moest worden ingevoerd. Zij stonden op het standpunt, hierboven aangegeven, dat de wetgever beter zoude doen met het vaststellen van een maximalen arbeidsdag voor alle bedrijven, in plaats van met betrekking tot dit punt voor verschillende bedrijven afzonderlijke regelingen tot stand te brengen, en wenschten dan dien maximalen arbeidsdag voor alle bedrijven op tien uur te zien bepaald. Maar nu de Minister dat standpunt niet heeft ingenomen, meenden zij dat althans in deze wet de tienurige arbeidsdag niet mocht ontbreken. Voorts achtten verschillende leden wat het ontwerp inhoudt tot het tegengaan van arbeid op Zondag onvoldoende. Zij meenden, dat de inspectie eepigermate gebonden behoorde te zijn wat betreft het verleenen van vergunning voor zulken arbeid. Dat thans dikwijls lichtvaardig vergunning tot lossen op Zondag wordt verleend, werd huns inziens bewezen door het niet zelden voorkomende feit, dat booten, welke zoodanige vergunning hebben verkregen, daarvan geen gebruik maken, omdat geen voldoende aantal lichters aanwezig is. Ook pleitten meerdere leden voor maatregelen, gericht tegende verregaande willekeur, waarmede werkgevers soms kortingen toepassen op het loon der arbeiders, van welke practijk in het aangehaalde verslag sprekende staaltjes worden vermeld.

Bij de bespreking van den algemeenen indruk, dien het wetsontwerp heeft gemaakt, werd voorts van verschillende zijden de opmerking gemaakt, dat het al te zeer het kenmerk draagt van te zijn ontworpen met het oog op de toestanden, die speciaal te Rotterdam bestaan. Men oordeelde dat in zoverre onjuist, als in de andere havens de toestanden belangrijk van die te Rotterdam verschillen en dus bepalingen, voor Rotterdamsche verhoudingen gerechtvaardigd, daarom nog geenszins ook voor die andere havens op haar plaats zijn. Reeds in Amsterdam is, volgens het aangehaald verslag, de toestand in veel opzichten, wat arbeidstijden en ongevallen betreft, veel gunstiger dan te Rotterdam, gevolg o.a. van het verschil in karakter, dat het bedrijf op beide plaatsen vertoont. Voor de kleinere havens, als Harlingen, Vlissingen enz., is het verschil met Rotterdam nog veel aanzienlijker. Het wetsontwerp houdt met deze omstandigheid, naar de meening der hier aan het woord zijnde leden, niet genoegzaam rekening en ziet

ook te zeer voorbij, dat de geheel verschillende aard van het bedrijf in de kleine havens, vergeleken met Rotterdam, regelingen, die voor Rotterdam zonder al te groot bezwaar zijn toe te passen, voor de kleine havens uiterst bezwaarlijk maakt. In de adressen van de belanghebbenden uit bedoelde havens is zulks uitvoerig uiteengezet. Wel laat art. 29 ten deze eenige speelruimte, door te bepalen, dat het mogelijk is een algemeenen maatregel van bestuur, ingevolge deze wet vastgesteld, slechts voor bepaalde gemeenten te doen gelden en bij zulk een algemeenen maatregel verschillende regelingen voor verschillende gemeenten te treffen, maar men betwijfelde, of dit voldoende is. De bepalingen, in de wet zelve voorkomende, zullen, zoo merkte men op, voor alle havens zonder uitzondering van kracht zijn.

Eenige leden wenschten den Minister te verzoeken eenige gegevens over te leggen omtrent den omvang van het stuwadoorsbedrijf in de kleinere Nederlandsche havens.

Door verscheidene leden werd in het bijzonder de vrees uitgesproken, dat de voorgestelde regeling het concurrentievermogen onzer havens tegenover de nabijgelegen buitenlandse, met name Hamburg en Antwerpen, zal schaden. Vlugghe bediening van de schepen is in den tegenwoordigen tijd een eerste voorwaarde voor elke haven, die in het wereldverkeer een belangrijke plaats wil innemen en bij de uiterst scherpe concurrentie komt het in niet mindere mate aan op een zoo goedkoop mogelijke bediening. In beide opzichten zal dit wetsontwerp een ongunstige werking hebben, zoodat het gevaar niet denkbeeldig is, dat ten gevolge van deze wet buitenlandsche reederijen, met moeite overgehaald een Nederlandsche haven aan te doen, voortaan hare schepen hier niet langer zullen laten aanloopen. Vooral voor Amsterdam duchtte men die werking, omdat die haven in het internationale verkeer vooral als overscheephaven dienst doet, als hoedanig zij natuurlijk zonder al te groote bezwaren door een andere haven kan worden vervangen; voor het overschepen van goederen is men niet op Amsterdam aangewezen. Men bedenke hierbij wel, dat in geen der onliggende landen een regeling geldt, die, wat het ingrijpen in het bedrijf betreft, met de voorgestelde op één lijn is te stellen. Uit het medegedeelde in de Memorie van Toelichting blijkt, dat de buitenlandsche wetten, dit onderwerp betreffende, zich bepalen tot voorschriften ter verzekering van de noodige veiligheidsmaatregelen, maar de meest bezwarende bepalingen van dit wetsontwerp missen. Vele leden wenschten den Minister te verzoeken de buitenlandsche wetten en uitvoeringsmaatregelen ter inzage aan de Kamer te doen toekomen.

Van andere zijde werd hiertegen opgemerkt, dat de Minister bij de overweging zijner plannen deze zijde der zaak zeker geenszins uit het oog zal hebben verloren. Maar hij zal daarbij hebben bedacht, dat aan een bedenking, als hier geopperd, toch niet al te veel gewicht mag worden toegekend. Daartoe is het in de eerste plaats te dikwijls voorgekomen, dat gelijksoortige bedenkingen, van werkgeverszijde tegen andere sociale maatregelen aangevoerd, later bleken zeer overdeven te zijn geweest. Bovendien moet nog worden bewezen, dat het werk ten gevolge dezer wet duurder zal worden en minder vlug zal moeten verlopen. Verscheidene leden meenden, dat er alle reden bestaat om daaraan te twijfelen. Wat de veiligheidsmaatregelen betreft, wezen deze leden er op, dat voor de hier in aanmerking komende buitenlandsche havens op dit punt reeds bepalingen gelden. Voor het overige merkte men op, dat bij maatregelen als deze er niet angstvallig voor behoeft te worden gewaakt, dat wij het buitenland nimmer vooruit zijn. Integendeel, indien maatregelen van zoo heilzame strekking, als de bij dit wetsontwerp voorgestelde, zonder schade voor het bedrijf mogelijk worden geoordeeld, is het in hooge mate toe te juichen, dat ons land voor zich de eer opvoert in dezen het buitenland den weg te wijzen.

Van deze zijde werd nog de vraag gedaan, of de Minister inlichtingen kan verschaffen omtrent het bestaan van collectieve arbeidscontracten in het havenbedrijf te Antwerpen en te Hamburg. Komen deze daar voor, dan zou men gaarne

Bepalingen in het belang van de personen, werkzaam bij het laden en lossen van zeeschepen.

aangaande den inhoud daarvan iets vernemen. Bestaan zij er niet, dan zou men het op prijs stellen althans te worden ingelicht aangaande den stand der loonen in die havens en den gebruikelijken arbeidsduur, een en ander vergeleken met onze groote havens.

§ 2. Verscheidene leden oordeelden, dat eenige bepalingen in dit wetsontwerp, gelijk bepalingen in andere door dezen Minister reeds ingediende wetsontwerpen, getuigen, dat deze bewindsman opvattingen heeft, welke in het staatsocialistisch systeem thuis behooren en dat het ontwerp in zooverre in strijd is met de vroeger door den Minister beleden beginselen. Die beginselen, gehuldigd door de politieke groep, waartoe de Minister behoort, zijn, dat de Staat op het gebied van den arbeid beschermend moet optreden, niet regelend. Bepaalt de Staat zich niet tot het eerste, dan zou, naar van die zijde steeds is beweerd, al te groote inbreuk worden gemaakt op de persoonlijke vrijheid. Zoowel in het verbod van nachtarbeid voor den bakkerspatroon als in den voorgestelden eisch van keuring der steenhouwers en in de in dit wetsontwerp vervatte bepaling betreffende het loon voor Zondagsarbeid is voornoemd standpunt echter geheel prijsgegeven. Al deze bepalingen overschrijden de grens eener bescherming van den arbeider en grijpen regelend in het bedrijf zelf in. Men meende, dat dit met de anti-revolutionaire beginselen niet was overeen te brengen en beriep zich ter ondersteuning van die meening op hetgeen in het anti-revolutionaire hoofdorgaan is geschreven over het verbod van nachtarbeid voor den alleenwerkenden bakkerspatroon. Men zou gaarne van den Minister een verklaring ontvangen, hoe hij bepalingen van de beschreven strekking met zijn beginselen vermocht te rijmen. Verwerpt hij het vroeger beleden beginsel en aanvaardt hij voor de toekomst dit andere, dat de Overheid, waar zulks om de eene of andere reden wenschelijk voorkomt, het bedrijf zelve heeft te regelen, dan wenschte men een ruitelijke verklaring van die strekking. Bij de beoordeeling van bepalingen als de aangehaalde zou men dan voortaan beter weten, hoe die moeten worden opgevat.

Sommige leden, mede van oordeel, dat de Minister in dit wetsontwerp en in reeds vroegere ingediende de anti-revolutionaire beginselen verzaakt, verklaarden zulks te begrijpen en toe te juichen. De practijk moet, naar zij opmerkten, den Minister hebben geleerd, dat die beginselen op het gebied der sociale wetgeving onjuist zijn en dat door hunne toepassing niet is te komen tot de zoo dringend noodige verbetering der misstanden. Intusschen zouden ook zij gaarne een ruitelijke verklaring ontvangen.

Andere leden oordeelden, dat met betrekking tot de genoemde voorstellen van den Minister ten onrechte van staatsocialisme wordt gesproken. Staatsocialisme, zoo merkten zij op, is de aanduiding van een bepaalde denkrichting, van een stelsel van staatsbemoeiing, dat men om principieele redenen voorstaat. Houdt men dat in het oog, dan kan hetgeen deze Minister voorstelt, nimmer als zoodanig worden gequalificeerd. De Minister grijpt in sommige bedrijven in, niet omdat hij in beginsel voor staatsusschenkomst is, maar omdat hij tot de overtuiging is gekomen, dat ingrijpen in die bepaalde gevallen onontbeerlijk is. Elk bedrijf wordt echter op zich zelf beschouwd en wat door den Minister in het ééne noodzakelijk wordt geacht, oordeelt hij voor het andere allermint gerechtvaardigd. Voor wie de zaak zoo beschouwt, de behoefte aan overheidstusschenkomst voor elk geval op zich zelf beoordeelt, kan de tegenstelling, bescherming en regeling, in haar algemeenheid geen dienst doen. Aanvankelijk is in die tegenstelling een scheidingslijn gezien van wat wel en wat niet op den weg der Overheid zoude liggen, maar al spoedig is gebleken, dat bescherming van de economisch zwakken en van de persoonlijke vrijheid zonder regeling soms niet mogelijk was. Het is niet voldoende de economisch zwakken tegen de economisch sterkeren te beschermen: ook kan het noodig zijn een groep bedrijfsgenoten tegen een andere groep te

beschermen, met name de meerderheid tegen een kleine minderheid. Men denke aan den tegenstand van enkele winkeliers tegen een door de meerderheid gewenschte vervroegde winkelsluiting. In zulk een geval is regeling van dit onderdeel van het bedrijf wel noodzakelijk om de meerderheid te beschermen tegen den dwang, welke de concurrentieverhoudingen haar zouden opleggen, een dwang, die in wezen niet verschilt van dien, met welken de arbeider wordt bedreigd door zijn economische afhankelijkheid. In beide gevallen toch geldt het de bescherming van de persoonlijke vrijheid. Dat men door verder te gaan dan bescherming in den engen zin van het woord en ook regelend op te treden, nog niet staatsocialistisch handelt, blijkt wel hieruit, dat in de Middeleeuwen, toen zeker geen staatsocialisme heerschte, maar het Christelijk leven alom bloeide, de regeling van het bedrijf door de Overheid algemeen was en veel ingrijpender dan thans ooit wordt voorgesteld.

Intusschen gaf deze laatste opmerking aanleiding tot deze tegenopmerking, dat in de Middeleeuwen niet van overheidswege aan het bedrijf een regeling is opgelegd, maar omgekeerd de organische ontwikkeling van het bedrijf, belichaamd in het gildewezen, aan de politieke organisatie der steden is vooraf gegaan. Men had aldus de organisatie van het bedrijf, waardoor de noodige regelingen tot stand kwamen, die vervolgens door de Overheid werden gesanctionneerd. Daarom kan op de Middeleeuwen allermint een beroep worden gedaan ter verdediging van het ingrijpen der Overheid, dat thans plaats vindt. Voorts verklaarden de hier aan het woord zijnde leden niet in te zien, waarom de toestanden der Middeleeuwen niet als staatsocialistisch zouden mogen worden gekenschetst. Die toestanden beantwoordden aan de wenschen van het Katholiek socialisme van heden. Maar juist daarom oordeelden zij laatstgenoemd stelsel verwerpelijk. Het kan nooit aanbeveling verdienen terug te keeren naar een vorm der samenleving, die eeuwen geleden bevrediging schonk. Wat de opmerking omtrent bescherming van zelfstandige personen, niet in dienst van anderen, betreft, waren deze leden van oordeel, dat maatregelen van die strekking niet het juiste middel kunnen zijn om de volkswelvaart te bevorderen. Zij waren dan ook tegenstanders van gedwongen winkelsluiting, maar meenden, dat regeling van den arbeidsduur der winkelbedienden ten deze de oplossing moest brengen.

Door de leden, het eerst aan het woord, werden deze beschouwingen omtrent het ontstaan der vroedschappen onjuist genoemd, terwijl zij met kracht opkwamen tegen de benaming van Katholiek socialisme. Zij betoogden, dat de opvatting, door hen voorgestaan, enerzijds opkomt tegen het economisch liberalisme en anderzijds tegen het socialisme in zijn verschillende vormen en dat de leer, door hen aangehangen, het best werd aangeduid met den naam solidarisme.

Voorts werd het wetsontwerp door sommige leden toegejuicht als rekening houdende met de organische opvatting van het bedrijf. Het stelt commissiën in, uit de belanghebbenden samengesteld, aanvankelijk bestemd om advies te geven, maar wier bevoegdheden in den loop der jaren zullen kunnen worden uitgebreid, zoodat zij een regelenden invloed op het bedrijf krijgen. Zoolang er geen bedrijfsorganisatie is, moet de Overheid in dezen wel optreden en de taak verrichten, welke later aan zulk een organisatie kan worden overgelaten.

Sommige leden, oordeelende, dat deze wet haar reden van bestaan vindt in het ontbreken van een voldoende patroons- en arbeidersorganisatie in het havenbedrijf, meenden, dat haar dwingend karakter zich niet verder moest uitstrekken dan tot aanvulling van de leemten, door dat gebrek aan organisatie gelaten. Dit bracht hen tot het uitspreken van den wensch, dat in de wet een bepaling zou worden opgenomen van deze strekking, dat, waar collectieve contracten tot stand komen, de bepalingen der wet voor die van dat contract zullen wijken. Intusschen werd dit standpunt van andere zijde ten krachtigste bestreden. Men wees er op, dat in ieder geval de veiligheidsvoorschriften ook na het sluiten van een collectief

contract van kracht moeten blijven, daar de arbeiders geneigd zouden kunnen zijn het nut dier veiligheidsvoorschriften niet hoog genoeg aan te slaan.

Ten slotte sloten verschillende leden zich bij het bovenstaande betoog tot verdediging van het karakter van het wetsontwerp in zooverre aan, als zij verklaarden ook hunnerzijds van meening te zijn, dat hier kwalijk van een staats-socialistischen maatregel kan worden gesproken. Zij wezen er op, dat bij de beoordeeling van sociale wetten steeds in de eerste plaats moet worden gelet op de feitelijke verhoudingen in het bedrijf, waarop de wet betrekking heeft. Daarnaar moet de behoefte aan en het goed recht van overheidstusschenkomst worden beoordeeld; aan vooraf te trekken grenzen mag men zich niet al te zeer binden. Dit standpunt wenschten zij ook ten opzichte van dit wetsontwerp in te nemen. Maar zij voegden daaraan onmiddellijk toe, dat dit voor hen geenszins medebracht, dat zij ook hunne goedkeuring zouden hechten aan de bepaling omtrent het loon voor arbeid op Zondag. Van nieuwe denkbeelden waren zij niet afkeerig, maar zij waren huiverig een bepaling als deze te aanvaarden, vooral om de consequentiën, waartoe zij zal leiden.

§ 3. Van verschillende zijden kwam men er tegen op, dat in dit wetsontwerp zoo vele en zoo gewichtige onderwerpen geheel en al aan regeling bij algemeenen maatregel van bestuur worden overgelaten; zoo de regeling van de arbeids- en rusttijden, de meest ingrijpende van al de in het ontwerp voorkomende maatregelen, de voorschriften tot betere verzekering der veiligheid op het werk, de vaststelling van het verhoogde loon voor Zondagsarbeid, een goed deel van de regeling betreffende de heffing van rechten van de toegelaten stuwadoorsondernemingen, enz. De strekking en beteekenis van het wetsontwerp is dientengevolge niet in haar vollen omvang te overzien. Bovendien wordt op die wijze in strijd met den geest der Grondwet al te groote bevoegdheid aan de Regeering gegeven, terwijl een waarborg tegen misbruik van die bevoegdheid ontbreekt. Het gevaar is niet denkbeeldig, dat die bevoegdheid wordt benut om zekere experimenten te nemen en zich op die wijze een oordeel te vormen omtrent hetgeen definitief behoort te worden bepaald. Maar zulke proefnemingen, hoe nuttig op zich zelve, kunnen het bedrijf, waarop zij worden toegepast, niet weinig schaden. En de groothandel, die met het buitenland zwaar heeft te concurreeren, leent zich voor zulk een proef wel het minst.

Ten aanzien van de vraag in het algemeen, wat bij de wet zelve, wat bij algemeenen maatregel van bestuur behoort te worden geregeld, moest, naar de meening van sommigen dezer leden, een meer principieel standpunt worden ingenomen, dan thans geschiedt, nu die vraag niet zelden wordt beslist door het antwoord op deze andere, of de regeling van het onderwerp in quaestie groote of minder groote moeilijkheden biedt en dus de behandeling van een wetsontwerp in de Staten-Generaal veel of weinig tijd in beslag zal nemen.

Enkele leden wezen met betrekking tot dit punt naar de practijk, in Engeland gevolgd. Besluiten, die zijn gelijk te stellen met onze algemeene maatregelen van bestuur, worden daar aan het Parlement medegedeeld en worden eerst van kracht, als binnen een zekeren termijn geen protest daartegen van de zijde van het Parlement inkomt. Deze regeling werkt preventief; zij leidt er toe, dat voor regeling bij algemeenen maatregel van bestuur alleen zulke onderwerpen worden bestemd, waaromtrent, wat de wijze van regeling betreft, weinig verschil van gevoelen bestaat.

Andere leden wenschten, dat in de wet algemeene regelen zouden worden gesteld, terwijl dan aan den algemeenen maatregel van bestuur zou worden overgelaten met inachtneming van die regelen meer bijzondere voorschriften te geven. Op het punt van arbeidsduur wenschten deze leden bijv. in de wet grenzen te zien aangegeven, binnen welke de algemeene maatregel van bestuur een maximum-arbeidstijd zoude hebben vast te stellen. Weer anderen meenden, dat in de wet behoorde

te worden bepaald, welke minimum-rustperiodes telkens op bepaalde periodes van arbeid moeten volgen.

Het stelsel van het wetsontwerp om de uitwerking van tal van onderwerpen over te laten aan algemeene maatregelen van bestuur vond intusschen ook verdediging. Men bracht in herinnering, dat juist zoo dikwijls de klacht is vernomen, dat de wetgever niet in staat is omtrent allerlei bijzonderheden eener regeling, zooals hier wordt voorgesteld, een beslissing te nemen. Daartoe ontbreekt aan vele leden der Staten-Generaal te zeer de speciale kennis van de toestanden. Bovendien zou zulk een uitwerking in de wet de lenigheid missen, welke voor zulke bepalingen onontbeerlijk is, vooral in den eersten tijd, wanneer nog ervaring moet worden opgedaan. Men is dus wel gedwongen ten dezen een zeker vertrouwen te stellen in het beleid van den Minister en de Directie van den Arbeid, een vertrouwen, dat door de wijze, waarop tot dusverre aan soortgelijke bepalingen uitvoering is gegeven, niet is beschaamd. Intusschen werd zoowel van deze zijde als door andere leden er op aangedrongen, dat alvorens de algemeene maatregelen van bestuur zouden worden vastgesteld, de belanghebbenden, werkgevers zoowel als werknemers, in de gelegenheid zouden worden gesteld over de voornemens der Regeering hunne opmerkingen te doen kennen.

§ 4. Blijkens bladz. 2 der Memorie van Toelichting beoogt het wetsontwerp voornamelijk op drie punten verbetering van den bestaanden toestand tot stand te brengen: *a.* op het punt van overdreven lange werktijden en arbeid op Zondag; *b.* op het punt van gebrek aan zorg voor de veiligheid bij den arbeid; *c.* met betrekking tot het misbruik, dat niet steeds het bedongen loon ten volle wordt uitbetaald. Deze drie onderwerpen komen in het algemeen gedeelte van de Memorie van Toelichting achtereenvolgens ter sprake, terwijl in verband daarmede eenige hoofdpunten van de voorgestelde regeling aldaar worden behandeld. In de volgorde, in de Memorie van Toelichting betracht, worden in deze paragraaf al deze verschillende onderwerpen besproken.

a. Omvang van de werking der wet. De bepalingen van het wetsontwerp hebben niet betrekking op allen arbeid, die naar spraakgebruik onder stuwadoorsarbeid zoude zijn te begrijpen, maar alleen op zoodanigen arbeid, bij het laden of lossen van een zeeschip verricht. Voorts zal alleen de arbeid van het brengen der goederen in het zeeschip en het stuwen aldaar en het brengen der goederen uit het zeeschip op den wal of in een ander schip, met inbegrip van het in onmiddellijk verband daarmede opstapelen, stuwen en verwerken dier goederen, als stuwadoorsarbeid worden aangemerkt. De arbeid, in de haven aan de goederen verricht vóór het laden of na het lossen zal niet onder de bepalingen der wet komen te vallen.

Verscheidene leden meenden, dat deze tweezijdige begrenzing van de werkingssfeer der wet te eng is en het doel der wet zal verijdelen, althans voor wat de inkorting der al te lange werktijden betreft. Naar de meening van een deel dezer leden verschilt het laad- en loswerk op groote rivierschepen en de arbeid in de haven ter verder-bezorging van de geloste goederen, in aard niet van den stuwadoorsarbeid in den zin van het wetsontwerp. Dezelfde redenen, die pleiten voor overheidstusschenkomst ten aanzien van laatstbedoelden arbeid, gelden voor beide soorten, zoeven omschreven. De bekende misstanden komen daar even goed voor. En wat in deze vooral zwaar moet wegen: het zijn voor een deel dezelfde personen, die in beide takken van het havenbedrijf arbeid verrichten, terwijl ook de ondernemer, die laadt en lost, dikwijls zich daartoe niet bepaalt, maar zich ook met de verdere verwerking der goederen bezighoudt. Het wetsontwerp, zooals het thans luidt, zal in geen enkel opzicht beletten, dat een havenarbeider, na gedurende den maximumtijd stuwadoorsarbeid in den zin der wet te hebben verricht, werkzaam is bij het opbergen der goederen in de pakhuizen en veemen, bij het bezorgen der goederen aan de ontvangers enz. of bij het laden

Bepalingen in het belang van de personen, werkzaam bij het laden en lossen van zeeschepen.

of lossen van een Rijnaak. Deze leden vreesden, dat de bescherming der havenarbeiders, voor zooveel de werktijden betreft, op deze wijze slechts ten deele zal worden bereikt.

Andere leden sloten zich bij de strekking dezer opmerkingen aan, al wenschten zij niet zoo ver te gaan, dat ook het laden en lossen van rivierschepen en het bezorgen der goederen aan de ontvangers onder de bepalingen der wet zoude vallen. Huns inziens ware het aanbevelenswaardig allen arbeid, binnen een plaatselijk begrensde terrein, het haventerrein, verricht, als stuwadoorsarbeid te beschouwen of althans dien, op etablissementen verricht, mede onder de wet te doen vallen.

Sommigen der leden, welke deze opmerkingen maakten, deden dat met de bedoeling, dat door uitbreiding der hoofdbegrippen van het wetsontwerp in de geschetste leemte zou worden voorzien.

Anderen vestigden op deze leemte van het wetsontwerp de aandacht zonder daarbij te pleiten voor een uitbreiding van de omschrijvingen ter opheffing van de geschetste gebreken. Integendeel, zij meenden, dat door verruiming van het gebied, waarop de voorgestelde regeling zal gelden, de bezwaren, uit anderen hoofde tegen die regeling bestaande, nog zouden toenemen.

Tegenover deze meeningen werd de beperkende omschrijving in het wetsontwerp verdedigd op de gronden, daarvoor in de Memorie van Toelichting aangevoerd.

b. Eisch van toelating voor stuwadoorsondernemingen. De bepaling in het wetsontwerp, dat — afgezien van het gebruik van de bemanning van het zeeschip voor dat doel — stuwadoorsarbeid slechts mag worden verricht door personen, in een toegelaten stuwadoorsonderneming werkzaam, brengt mede, dat elke onderneming, welke stuwadoorsarbeid wil laten verrichten, als zoodanig moet zijn toegelaten.

Verscheidene leden hadden in beginsel groot bezwaar tegen dit stelsel. Vrijheid van beroep, zoolang zich geen redenen, ontleend aan het belang der openbare orde, zooals het geval is ten aanzien van den verkoop van sterken drank, daartegen verzetten, oordeelden zij een te kostbaar beginsel om daarop eenigen inbreuk te willen toelaten. Een bepaling, welke die vrijheid aantast, is in wezen reactionair, aangezien zij gaat in de richting van herstel van het gildewezen, dat lijnrecht tegenover die vrijheid stond. Voorts werd er van deze zijde de aandacht op gevestigd, dat de hierbedoelde toelating niet slechts noodig zal zijn voor stuwadoorsondernemingen in den gewonen zin van het woord, maar voor fabriekse ondernemingen, die daarop niets gelijken, maar wel eens stuwadoorsarbeid in den zin der wet laten verrichten. Volgens het adres van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Amsterdam zal de bepaling gelden voor: veemen, graanfactoren, houtfactoren, schuitenvoerders, bazen, binnenschippers, spoorwegmaatschappijen, die kolen en cokes in het zeeschip tippen, fabrieken, aan diep water gelegen, die zelf zeeschepen laden en lossen, gemeentebesturen, die kranen voor lading en lossing verhuren en bedienen, de fabrikant of handelaar die zijn goederen door zijn karbestuurder aan boord laat brengen, de sleeper, wiens knechts het doen, enz. Men achtte dit een omslag en een belemmering, waartegen de voordeelen der bepaling niet opwegen. In elk geval, zoo merkten eenige leden op, zou, in plaats van toelating te eischen, met een registreering van de stuwadoorsondernemingen kunnen worden volstaan.

Van andere zijde merkte men hiertegen op, dat de hier ter sprake zijnde eisch alleen is gesteld om te verkrijgen, dat er steeds een voor de naleving der wet aansprakelijk werkgever zij, maar dat het wetsontwerp allermintst strekt tot beperking van de vrijheid van beroep. Zulk een beperking ligt ook geenszins in het voorschrift verscholen. De toelating wordt steeds verleend, behoudens enkele in de wet genoemde gevallen, waarin daartegen bezwaar bestaat om alleszins gegronde redenen. Tusschen deze toelating en de registreering bestaat dan ook uiterst weinig verschil.

c. Arbeid van kinderen en vrouwen. Het vaststellen van den leeftijd, beneden welchen geen stuwadoorsarbeid mag worden verricht, op 18 jaar en de uitsluiting van vrouwen van stuwadoorsarbeid vonden algemeene instemming.

d. Arbeids- en rusttijden. Hetgeen het wetsontwerp bevat tot tegengaan van overdreven lange arbeidstijden — op andere dagen dan Zondag — komt hierop neer, dat bij algemeenen maatregel van bestuur bepalingen, dit punt betreffende, zullen worden vastgesteld. Met betrekking tot dit, ongetwijfeld voorname, onderdeel van de regeling alzoo een volledige delegatie van bevoegdheid. Hierboven werd reeds opgemerkt, dat deze methode van wetgeving in het algemeen ernstig bezwaar ontmoette. De gewichtigste belangen van het bedrijf worden op deze wijze aan den Minister ter beslissing overgelaten, d. i. practisch aan het hoofd der arbeidsinspectie, den ambtenaar, die, bij persoonsverwisseling aan het hoofd van het Departement, blijft. De bepaling van art. 9, tweede lid, bedoelende te verzekeren, dat althans in de toekomst de regeling van dit onderwerp in de wet zelve haar plaats zal vinden, geeft voor het oogenblik niets en beteekent zelfs — gegeven de ervaring, met dergelijke bepalingen in andere wetten opgedaan — voor de toekomst niet heel veel.

Verscheidene leden waarschuwden met klem tegen een regeling, welke het werken gedurende langen tijd achtereen al te zeer zoude bemoeilijken. De aard van het bedrijf brengt nu eenmaal mede, dat dikwijls met grooten spoed moet worden geladen of gelost, zoodat de daarmede belaste arbeiders het werk niet kunnen onderbreken, ook al duurt het langer dan een normalen arbeidsdag. In het bijzonder geldt dit — althans wat Rotterdam betreft — voor lijnbooten. Voor de booten, die massa-goederen aanvoeren, staat de zaak anders; bij deze wordt thans reeds dikwijls met ploegen gewerkt, zoodat voor deze booten tegen een regeling, als met dit wetsontwerp beoogd, minder bezwaar zal bestaan. Men vergete voorts niet, dat zulke lange arbeidstijden, als boven bedoeld, door langdurige rustperiodes plegen te worden opgevolgd. Legt men ten deze de vrijheid van werkgever en werknemer te veel aan banden, dan zal daarvan in de eerste plaats het gevolg zijn, dat de behoefte aan werkkrachten stijgt en het aantal ongeoeffende arbeiders in het bedrijf toeneemt. Vooral zullen in drukke tijden — en sommige havens hebben in hooge mate hunne seizoendrukke — vele arbeiders van buiten zich voor havenarbeid aanmelden, voor welke arbeiders later, wanneer de buitengewone drukte voorbij is, het werk zal ontbreken. Daling der weekloonen zal voorts met verkorting van den arbeidsduur gepaard gaan en de evengenoemde toeneming van arbeidskrachten in de haven zal die daling in de hand werken: zij zal immers de neiging hebben de uurloonen te drukken. Bedenkt men dit een en ander, dan mag betwijfeld worden, of het arbeidersbelang met zulk een verkorting is gediend. De hier aan het woord zijnde leden waren van oordeel, dat de uit te vaardigen algemeene maatregel van bestuur niet een maximum-arbeidstijd per dag behoort vast te stellen, maar zulk een maximum per week. Ook wenschten enkele leden, dat van den wettelijk vastgestelden arbeidstijd steeds dispensatie zoude kunnen worden verleend, wanneer, tegen de redelijke verwachting in, blijkt, dat, om het werk met hetzelfde personeel ten einde te brengen, een korten tijd langer zal moeten worden gewerkt dan naar den regel geoorloofd zoude zijn.

Van andere zijde verklaarde men echter de juistheid van de meening, dat de regeling van den arbeidsduur met daling der weekloonen gepaard zal gaan, ten zeerste te betwijfelen. Vooreerst duchtte men niet, dat door toeneming van arbeidsaanbod de loonen zouden worden gedrukt, en dat wel om deze reden, dat men aan die toeneming niet geloofde. Men verwachtte niet, dat het aantal ongeoeffende arbeiders in de havens, komende van buiten, ten gevolge van de werking dezer wet sterk zal aangroeien. Het aantal arbeiders, thans in het bedrijf werkzaam, zal ruim voldoende blijken. Daarbij wees men er op, dat het thans voorkomt, dat, terwijl bij het eene

Bepalingen in het belang van de personen, werkzaam bij het laden en lossen van zeeschepen.

kantoor van aanneming geen voldoende aantal arbeiders aanwezig is, bij andere honderden, die zich aanbieden, niet worden aangenomen. Hier meer dan elders doet zich het gemis gevoelen van een plaatsingsbureau. Verschillende werkgevers eischen toch, dat de arbeiders zich uitsluitend voor hun werk beschikbaar houden, zoodat vrees voor het verlies van werk voor een bepaald kantoor die arbeiders weerhoudt zich bij anderen aan te melden.

Voorts wees men er op, dat de opmerking, als zoude de regeling van den arbeidsduur met daling der weekloonen gepaard gaan, berust op de veronderstelling, dat die regeling medebrengt belangrijke inkorting van den arbeidstijd per week. Men betwijfelde echter ten eerste, of dit laatste het geval zal zijn. Het aantal uren, gedurende welke per week door een havenarbeider wordt gewerkt, is, naar men meende te weten, niet bovenmatig; op inkorting daarvan zal de regeling dan ook niet in de eerste plaats zijn gericht. Het doel is veeleer te komen tot dezen toestand, dat de arbeider, ongeveer hetzelfde aantal uren per week werkende als thans, niet zoo langen tijd achtereen aan den arbeid is, maar zijn werktijden regelmatig ziet afgewisseld door behoorlijke rustperiodes. Met doelmatige ploegenindeeling moet dat bereikbaar zijn: het is niet meer dan een quaestie van organisatie. Overigens werd er van deze zijde op gewezen, dat hetgeen in de Memorie van Toelichting ten aanzien van de regeling van den arbeidsduur wordt opgemerkt, wel bewijst, dat de Minister voor de behoeften van het bedrijf een open oog heeft en bij het ontwerpen van den algemeenen maatregel van bestuur ongetwijfeld gematigd zal optreden. Men vertrouwde, dat de gelegenheid om in de gevallen, waarin daartoe aanleiding bestaat, dispensatie te verkrijgen van den algemeenen regel, niet zal ontbreken.

Sommige leden verwachtten, dat in de toekomst de beperking van den arbeidsduur zal leiden tot verhooging van de kosten van het laad- en loswerk. Met daling van de weekloonen, zoo merkten zij op, zullen de arbeiders geen genoegen nemen; zij zullen bij vermindering van arbeidsuren verlangen, dat het uurloon in zoodanige mate stijgt, dat het weekloon minstens hetzelfde blijft. En verhooging van het loon per uur beteekent voor de onderneming verhooging van haar onkosten, alzoo vermindering van haar concurrentievermogen. Eenige leden meenden zelfs, dat de stijging van het totaalloonbedrag, voor zeker werk uit te keeren, het onmiddellijk gevolg zal zijn van den nieuwen toestand, dat voor hetzelfde werk meer werkvolk zal zijn te bezigen dan thans.

Tegen dit betoog werd echter dezelfde opmerking aangevoerd als tegen het bovenvermelde, n.l. dat er geen reden is, voor den havenarbeider vermindering van het aantal arbeidsuren per week te verwachten als gevolg van deze wet en dat er dus geen aanleiding zal zijn een actie tot verhooging van het uurloon te beginnen. Bij gelijkblijvend uurloon zullen de arbeiders, aangezien ook hun arbeidstijd gelijk blijft, niet in slechter conditie zijn dan thans. Van deze zijde werd voorts nog opgemerkt, dat het ploegenstelsel, eenmaal algemeen ingevoerd, op de kosten van laad- en loswerk waarschijnlijk gunstig zal werken. Zijn de arbeiders niet zoo oververmoeid als zij thans gedurende een deel van hun werktijd wel moeten zijn, dan zal dat hunne prestatien ten goede komen en zullen de ongevallen in het bedrijf ook verminderen.

Gelijk hierboven reeds bleek wenschten sommige leden een maximum-arbidsduur van tien uur per dag te zien vastgesteld en dat niet in den algemeenen maatregel van bestuur, doch in de wet zelve. Zij meenden, dat zulk een maatregel in het stuwadoorsbedrijf zeer wel mogelijk was, aangezien, in verband ook met de geringe mate van vakbekwaamheid, die voor den arbeid in dit bedrijf wordt vereischt, er genoeg arbeiders beschikbaar zijn om in de behoefte aan arbeidskrachten, die met de invoering van den tienurigen werkdag zoude kunnen ontstaan, te voorzien. Hiertegen werd opgemerkt, lat de invoering van den tienurendag stellig zoude gepaard gaan met verlaging van het loon, daar een evenredige verhooging van het uurloon niet door het bedrijf zal kunnen worden gedragen, althans niet

door de werkgevers zal worden toegestaan. Andere leden, ofschoon betwijfelende, of een verhooging van het uurloon niet door het bedrijf zou kunnen worden gedragen, waren van oordeel, dat voor vele booten, in het bijzonder voor lijnbooten, de vaststelling van den tienurendag practisch onmogelijk zoude zijn.

Van verschillende zijden werd er ten slotte op aangedrongen, dat bij de regeling vooral niet zou worden voorbijgezien, dat door de verschillende soorten van booten, lijnbooten, wilde booten, seizoenbooten, behoefte bestaat aan verschillende regelingen, gelijk ook rekening zal moeten worden gehouden met het verschil in eischen, die de onderscheidene soorten lading — graan, erts, steenkolen, massagoederen, — stellen. De hier aan het woord zijnde leden zouden gaarne eenige nadere gegevens ontvangen omtrent de toestanden, welke thans, op het punt van arbeid en rusttijd, in deze verschillende takken van het bedrijf bestaan.

e. Arbeidsboekjes. In verband met de regeling van den arbeidsduur voert het wetsontwerp arbeidsboekjes voor de arbeiders in het stuwadoorsbedrijf in. Ter plaatse waar stuwadoorsarbeid wordt verricht, moet steeds een arbeidsboekje voor iederen aan dien arbeid deelnemenden arbeider aanwezig zijn.

Ook tegen dit novum werden ernstige bezwaren in het midden gebracht, bedenkingen, zich aansluitende bij die, welke buiten de Kamer reeds zijn vernomen, zoowel van de zijde der werkgevers als van die der werknemers in het havenbedrijf. Voor verscheidene leden was in dit punt een der gewichtigste bezwaren tegen het wetsontwerp gelegen. Men zag in dezen maatregel een stap in de richting van beperking der vrije beroepskeuze, een poging om, in vereeniging met den reeds besproken eisch van concessioneering, het stuwadoorsbedrijf min of meer af te sluiten. In beginsel oordeelde men dat ten eerste af te keuren.

De bedoeling dezer arbeidsboekjes is deze, dat daarin de werktijden zullen worden aangeteekend en zij dus zullen kunnen strekken ter controle, of de bepalingen betreffende de arbeids- en rusttijden zijn nageleefd. Door verscheidene leden werd echter ten eerste betwijfeld, of hier inderdaad een doelmatig controlemiddel aanwezig is. Hoe zal de inspectie zich er van kunnen vergewissen, dat de boekjes, tijdens het werk bij den werkgever aanwezig, inderdaad betreffen de personen, die met dat werk bezig zijn? In de talrijke gevallen, waarin eenige honderden arbeiders te gelijk aan den arbeid deelnemen, zal zij dat slechts kunnen doen door middel van een storend en tijdroovend persoonlijk onderzoek en ook dan nog slechts gebrekkig. Het werken met een arbeidsboekje, dat den arbeider niet toebehoort, zal uiterst moeilijk zijn tegen te gaan, vooral als de geldigheid der arbeidsboekjes niet beperkt is tot het district, in hetwelk zij zijn uitgegeven. In verband met het beperkt begrip van stuwadoorsarbeid zouden telkens wanneer bijv. van het eigenlijk lossingswerk tot pakhuiswerk wordt overgegaan, of omgekeerd, aantekening van het begin en het einde van den stuwadoorsarbeid, met afgifte en inontvangstneming van de boekjes, moeten plaats hebben, wat ondoenlijk zou blijken. Maar ook al wordt de onder de wet vallende arbeid niet onderbroken door anderen arbeid, dan zal toch de inlevering der boekjes bij den werkgever, de invulling der werktijden en de teruggaaf aan de arbeiders veel tijd kosten; bij den afloop van het werk zullen de arbeiders worden opgehouden zonder dat hun die tijd wordt vergoed en het is niet moeilijk te voorspellen, dat daaruit spoedig allerlei moeilijkheden zullen voortvloeien. Terloops merkte men op, dat de boekjes hoogstwaarschijnlijk spoedig in een ontoonbaren toestand zullen zijn.

Voorts wees men er op, dat vooral in tijden van staking de eisch van een arbeidsboekje een wezenlijke belemmering zal zijn van de vrijheid om in het bedrijf werk te zoeken. Wie dan in het bedrijf wil treden en daartoe een arbeidsboekje wil aalen, zal daarin door intimidatie worden verhinderd. Ook zal

Bepalingen in het belang van de personen, wer kzaam bij het laden en lossen van zeeschepen.

het gevaar bestaan, dat bij het uitbreken der staking de arbeiders allen hun arbeidsboekjes aan een stakingscomité toevertrouwen, maar, wanneer zij deze bij verloop van de staking van het comité terug verlangen, ze niet gemakkelijk terug zullen kunnen krijgen. M.a.w. een terrorisme, uitgeoefend door de leiders der staking, zal door het instituut dezer arbeidsboekjes worden in de hand gewerkt.

Van de zijde der hier aan het woord zijnde leden werd de opmerking gemaakt, dat zoo goed als thans de controleurs er achter weten te komen, waar overdreven lang wordt gewerkt, ook in de toekomst zonder behulp van arbeidsboekjes controle op de voorschriften betreffende arbeids- en rusttijden zal kunnen worden uitgeoefend, vooral als voortaan den daarvoor bestemden ambtenaren wettelijke bevoegdheden worden toegekend, welke de controleurs thans missen. Doelmatig ingerichte loonlijsten kunnen aan een gemakkelijke controle bevorderlijk zijn.

Door verscheidene leden werd daarentegen de invoering van arbeidsboekjes verdedigd. Een beperking der vrije beroepskeuze ligt hierin allermintst; immers ieder, die dat wil, kan ten allen tijde zulk een boekje bekomen. Maar de maatregel zal ten gevolge hebben, dat men een voortdurend overzicht heeft van hen, die havenarbeid verrichten en er toe kunnen strekken in het complex van arbeiders een begin van ordening te brengen dat, voor wat de Rotterdamsche haven betreft, thans nog geheel ontbreekt. Om de moreele verheffing der havenarbeiders aldaar te bevorderen, is het in de eerste plaats noodig eenige ordening te scheppen. Te recht vertrouwt de Minister, dat belanghebbende patroons en arbeiders en ook hunne vereenigingen in de registratie, welke van den maatregel het gevolg zal zijn, steun zullen vinden bij pogingen om tot meer geregelde toestanden in het bedrijf te komen. Intusschen merkten eenige leden naar aanleiding van deze beschouwing op, dat, zullen de arbeidsboekjes een overzicht geven van de arbeiders, in het bedrijf werkzaam, het houden van een register dier boekjes daarvoor een eerste voorwaarde is, over welk register het wetsontwerp echter niets bevat. Wordt zulk een register bijgehouden, dan zouden sommige leden wenschen, dat het openbaar zoude zijn, althans ter inzage zoude worden verstrekt aan de besturen der vakvereenigingen.

Voor de controle op de naleving van de bepalingen der wet, in de eerste plaats van de bepaling, dat om stuwadoorsarbeid te verrichten, de leeftijd van 18 jaren moet zijn bereikt en vervolgens van de bepalingen betreffende de werk- en rusttijden, achtte men de arbeidsboekjes even onmisbaar als de arbeidslijst in de fabriek. Men sprak de verwachting uit, dat bij een practisch optreden der inspectie de wet op dit punt zeer wel uitvoerbaar zoude zijn en kon niet inzien, dat de voorschriften aangaande den vorm en de invulling der boekjes niet zoo zouden zijn te maken, dat een doeltreffende controle alleszins mogelijk is. Enkele leden opperden, in verband hiermede, het denkbeeld om een portret van den arbeider in het boekje op te nemen. Dat de boekjes niet in behoorlijken staat zouden worden gehouden, achtte men onwaarschijnlijk, omdat de arbeiders zelf het belang van het document levendig zullen beseffen. Mocht de invulling en teruggaaf der boekjes na den arbeid medebrengen, dat het verlaten van het schip wat minder overhaast plaats vindt dan thans gewoonlijk het geval is, dan zoude men dat, ook uit een oogpunt van veiligheid, niet betreuren. Verscheidene dezer leden achtten de beperking van de geldigheid van het arbeidsboekje tot het district gewenscht; misschien ware nog beter die te beperken tot de plaats, waar zij zijn uitgegeven. Voorts werd er op gewezen, dat, mocht het boekje gaandeweg het karakter krijgen van een diploma, de ongevallen in het bedrijf ongetwijfeld belangrijk zullen verminderen, waht deze komen vooral voor bij ongevoefde krachten.

Wat betreft het opgemerkte voor het geval van werkstaking, verklaarde men van deze zijde niet de vrees te deelen, dat een eventueel stakingscomité van de inlevering der boekjes misbruik zoude maken om de arbeiders te beletten weer aan het werk te gaan wanneer zij dat wenschen en evenmin te

verwachten, dat in den eisch van een boekje een hulpmiddel wordt gegeven om in tijden van staking werkwilligen vrees aan te jagen. Door doelmatige voorschriften omtrent de afgifte van boekjes en de uitreiking van duplicaten, alsmede door strenge strafbepalingen op het niet aanstonds teruggeven van boekjes, die men onder zich heeft en door den rechthebbende worden teruggevorderd, ware trouwens in deze bezwaren te voorzien. Ook mag men vertrouwen, dat het openbaar gezag steeds bij machte zal blijken ongeoorloofde pressie tegen te gaan.

Sommige leden zouden wenschen, dat aan het arbeidsboekje een beperkend karakter werd gegeven door te bepalen, dat slechts degene, die gedurende zekeren tijd, bijv. een jaar, in het district woont, zulk een boekje kan verkrijgen. Zij zouden over dat denkbeeld gaarne 's Ministers meening leeren kennen. Enkel zouden er zelfs niet tegen opzien de uitgifte van nieuwe arbeidsboekjes — dus nadat aan alle thans in het bedrijf werkzame arbeiders zulke boekjes zijn verstrekt — te regelen naar de behoefte aan werkkrachten. Van overheidswege zou dus het bedrijf min of meer worden gesloten; de commissie van advies, in vereeniging met de besturen der voor dit bedrijf speciaal op te richten arbeidsbeurzen zouden de behoefte moeten bepalen. Echter verklaarden verscheidene andere leden in deze richting geen stap te willen zetten. Van dergelijk ingrijpen in de vrije beroepskeus waren zij beslist afkeerig.

Ook waren er leden, die zouden wenschen, dat aan winchlieden, voorhouders en bootslieden bijzondere boekjes werden gegeven, welke zouden kunnen worden ingetrokken, als degenen, aan wie ze zijn uitgereikt, voor dien arbeid niet geschikt mochten blijken.

Door enkele leden werd de vraag gesteld, of in een haven als die van Zaandam, waar alleen leden der organisatie werk aan de haven kunnen krijgen en het lidmaatschap dier organisatie beperkt is, van de invoering der boekjes geen moeilijkheden zullen zijn te duchten. Zij achtten het niet uitgesloten, dat, wanneer in de toekomst een niet georganiseerde door de patroons wordt aangenomen en de georganiseerden weigeren met dezen te werken, deze wet de positie der georganiseerden zal verzwakken. Anderen achtten dezen vrees ongegrond. Het arbeidsboekje geeft immers, naar zij opmerkten, geen recht op arbeid aan degenen, die door het optreden eener vakvereeniging worden geweerd.

Of de arbeidsboekjes slechts zullen gelden voor het district, binnen hetwelk zij zijn uitgereikt, dan wel voor het geheele land, blijkt uit het wetsontwerp niet duidelijk. Men vroeg dien-aangaande nadere inlichtingen.

Voorts was aan vele leden niet duidelijk, wat den Minister voor oogen heeft gestaan, waar hij in de Memorie van Toelichting spreekt van een verschillenden vorm of kleur, die aan de boekjes ware te geven, al naar zij betreffen personen, die nieuw in het bedrijf komen of wel daarin reeds eenigen tijd werkzaam zijn.

Tegen het vorderen van een bedrag in geld voor elk uitgereikt arbeidsboekje — dat voor niet langer dan een jaar geldt — hadden verscheidene leden bezwaar, althans tegen een bedrag, zoo hoog als in het wetsontwerp wordt toegestaan. Vooral indien het arbeidsboekje verlangd wordt met het oog op een arbeid in het bedrijf, die vermoedelijk van korten duur zal zijn, gelijk in kleine havens herhaaldelijk zal voorkomen, zal deze eijns niet zonder betekenis zijn. Van andere zijde werd er echter op gewezen, dat de omstandigheid, dat een boekje niet minder dan een gulden kost, er toe zal leiden, dat men zorg draagt het niet te verliezen.

In aansluiting aan een opmerking, hierboven gemaakt, werd ten slotte in dit verband door verscheidene leden de wensche-lijkheid betoogd van de instelling van overheidswege van speciale arbeidsbeurzen voor het havenbedrijf, althans in de groote havensteden. Eenige leden meenden, dat daaromtrent in deze wet iets behoorde te zijn bepaald.

f. *Zondagsarbeid.* Met betrekking tot den arbeid op Zondag wordt in de eerste plaats de bevoegdheid om daartoe toe-

stemming te verleenen overgebracht van het gemeentebestuur, bij hetwelk zij krachtens de Zondagswet berust, naar de arbeidsinspectie. Tegenover sommige leden, die het uit een staatsrechtelijk oogpunt zeer afkeurden, dat hier rijksambtenaren in stede van gemeentebesturen tot de uitvoering der wet worden geroepen, stonden er verscheidene, die deze wijziging in het geldend recht toejuichten. Zij koesterden de verwachting, dat zij er toe zal leiden, dat de vergunningen tot het laten arbeiden op Zondag in meerdere mate dan thans beperkt zullen blijven tot gevallen van wezenlijke noodzakelijkheid, daar de gemeentebestuur deze bijna altijd verleenen. Voorts scheen hun, ook in het belang van de uniformiteit in de wettoepassing, deze overbrenging van bevoegdheid een verbetering toe. Andere leden spraken in verband met deze opmerkingen de hoop uit, dat het nieuwe stelsel er niet toe moge leiden, dat de vergunningen voortaan al te schaars worden verleend. In vele gevallen, waarvan de Memorie van Toelichting er eenige opnoemt, is Zondagsarbeid als onvermijdelijk te beschouwen en zou belemmering daarvan de concurrentie onzer havens ten zeerste bemoeilijken. In het bijzonder oordeelde men het van belang, dat, wanneer des Zaterdag blijkt, dat het laden of lossen van een schip nog eenigen tijd na middernacht zal vorderen, voor dien Zondagsarbeid gemakkelijk en tijdig vergunning kan worden verkregen.

Enige leden wenschten voor een deel van den Zondag een absoluut verbod van arbeid te zien vastgesteld; dit denkbeeld is nader uitgewerkt in een opmerking bij art. 10.

Tegen de bepaling in het wetsontwerp, dat bij algemeen maatregel van bestuur een verhoogd loon zal worden vastgesteld voor stuwadoorsarbeid, op Zondag verricht, bestond, zooals hierboven reeds bleek, bij verscheidene leden groot bezwaar. Men aarzelde niet die bepaling, welke, naar men meende, iets volslagen nieuws is in onze wetgeving, als staats-socialistisch te kenschetsen, logisch voerende tot het stelsel van den Staat algemeen bedrijfsvoerder, en merkte daarbij op, dat zelfs in landen, waar personen, behorende of behoord hebbende tot de sociaal-democratische partij, als Minister waren opgetreden, door dezen nimmer voorstellen waren ingediend van zoo verre strekking. Het loon behoort bij onderling goedvinden van werkgever en werknemer te worden vastgesteld. Wijkt men voor den arbeid op Zondag van dat beginsel af, dan is er geen reden dat niet ook te doen voor allen anderen arbeid; aan die consequentie zal men op den duur bezwaarlijk kunnen ontkomen. Daarom moet de eerste stap op dezen weg niet worden gezet. Dat ook in de arbeiderskringen overheidstusschenkomst inzake de bepaling van het loon velen te ver gaat, blijkt uit hetgeen daaromtrent is geschreven van de zijde der Christelijke havenarbeiders. Reeds thans, zoo wordt in de Memorie van Toelichting gezegd, is door usance of overeenkomst de billijkheid van extra-Zondagsloon veelal erkend, maar er zijn enkele werkgevers, die zich aan hetgeen vrij algemeen als billijk wordt erkend, niet houden en die omstandigheid noopt den Minister overheidstusschenkomst voor te stellen. Sommige leden meenden echter te weten, dat de hier bedoelde uitzonderingen op den regel uiterst zeldzaam zijn. Voor die weinige gevallen een wetsbepaling van zoo verre strekking in het leven te roepen, scheen hun geenszins gerechtvaardigd toe. Men mag verwachten, dat, ook zonder dat de wetgever er zich in mengt, allengs die gevallen zullen ophouden voor te komen.

Van andere zijde werd instemming met deze bepaling betuigd. Men zag daarin een doeltreffend middel om tot beperking van Zondagsarbeid te komen, een middel, waaraan, naast den eisch van opzettelijke vergunningen voor Zondagsarbeid, behoefte bestaat. Men sloot zich, wat dit punt betreft, aan bij het in de Memorie van Toelichting opgemerkte en wees er op, dat een bepaling van gelijke strekking voorkwam in het collectieve arbeidscontract, dat korten tijd te Rotterdam heeft gegolden. De aangevoerde principieele bedenkingen gingen naar de meening der hier aan het woord zijnde leden reeds om deze reden niet op, dat inderdaad van vaststelling van het loon hier geen sprake

is, maar van het stellen van een regel, in welke mate een bepaald loon zal worden verhoogd, indien het werk of een gedeelte daarvan onder abnormale omstandigheden, nl. op Zondag, moet worden verricht. Men oordeelde, dat zulk een voorschrift de grenzen van het begrip bescherming, gesteld tegenover „regeling”, niet overschreed. Dat deze regeling ook den Christelijken bootwerkers te ver gaat, werd beslist ontkend. Integendeel dringt men uit die kringen ten sterkste op zulk een regeling aan. Voorts betoogden enkele leden, dat elk ingrijpen van den Staat in de loonregeling niet staats-socialistisch kan worden genoemd. Bij verplichte verzekering van arbeiders vindt zulk ingrijpen ook plaats. En hoe zal men ooit tot betere toestanden in de huisindustrie kunnen komen indien aan de Overheid of aan de door haar daartoe aangewezen organen elke inmenging in de loonregeling verboden blijft? Men wees in dit verband op de loonraden voor de huisindustrie, in Engeland bestaande.

Intusschen werd tegen deze laatste opmerkingen aangevoerd, dat bij de verplichte verzekering de Overheid zich niet mengt in de loonsbepaling, maar in de loonsbesteding, wat in beginsel geheel iets anders is. En de voorschriften betreffende huisindustrie, boven bedoeld, zijn met de hier voorgestelde bepaling niet op één lijn te stellen. Ook na het vaststellen dier voorschriften blijft de mogelijkheid bestaan den huisarbeid te vervangen door arbeid in ateliers van den werkgever, ten aanzien van welken laatsten arbeid partijen geheel vrij blijven. Zondagsarbeid in het havenbedrijf kan daarentegen niet worden gemist. Overigens verklaarden enkele leden van oordeel te zijn, dat er gevallen kunnen zijn, waarin loonregeling door de Overheid alleszins te rechtvaardigen is, maar dat dan van de noodzakelijkheid dier Staatsbemoeiing op meer afdoende wijze behoort te blijken dan in de Memorie van Toelichting tot dit wetsontwerp het geval is. Zij wenschten daarom van den Minister nadere inlichtingen te ontvangen omtrent de frequentie van de gevallen, waarin geen of een onvoldoend extra Zondag loon wordt uitgekeerd.

Enkele voorstanders van de bepaling verklaarden er zelfs geen bezwaar in te zien, dat in het algemeen een minimum loon voor bootwerkersarbeid van overheidswege zou worden vastgesteld.

Door sommige leden werd de stelling verdedigd, dat een bepaling, als hier voorgesteld, thuis behoort in de wet op het arbeidscontract in plaats van in een wet als deze.

g. Contrôle van het loon. De bepalingen van art. 12 strekken er toe om, wanneer het loon van havenarbeiders is bepaald naar de verwerkte hoeveelheid lading van een zeeschip of naar de in eenig geschrift uitgedrukte hoeveelheid lading, de rijksambtenaren in staat te stellen bedoelde hoeveelheden op te nemen, opdat de arbeiders zoo den grondslag voor de loonberekening kunnen leren kennen.

Verscheidene leden juichten die bepalingen toe. Uit het meermalen aangehaalde verslag blijkt, hoe dikwijls het misbruik van het zoogenaamde krimpen der lading zich voordoet, tot schade van de arbeiders, maar ook tot nadeel van de eerlijke ondernemers, voor wie de concurrentie op die wijze wordt verzwaard. Intusschen werd door sommigen betwijfeld, of de ambtenaren wel steeds een doelmatige contrôle zullen kunnen uitoefenen. Zij krijgen de bevoegdheid de cognossemten en andere papieren in te zien, maar de juistheid der papieren kunnen zij niet beoordeelen. Men vroeg, hoe de Minister zich voorstelt, dat zij zich tegen onjuiste opgaven in de stukken zullen wapenen.

Tegenover deze voorstanders oordeelden sommige andere leden deze bepaling overbodig en in deze wet niet op haar plaats. De rechter kan, naar zij opmerkten, in geval van geschil over het loon zijn voorlichting zoeken waar hij wil, ook bij de hier bedoelde rijksambtenaren. Wenscht men de wettelijke bepalingen betreffende het arbeidscontract speciaal voor de havenarbeiders aan te vullen als hier wordt voorgesteld, dan is het Burgerlijk Wetboek huns inziens daarvoor de plaats. Voorts wees men er op, dat een onderzoek, als in art. 12,

tweede lid, bedoeld, naar de juistheid der verstrekte opgaven, niet weinig tijdroovend zal kunnen zijn en ook belangrijke kosten zal medebrengen. Te wiens laste zullen die kosten komen, zoo werd gevraagd. Sommige leden betoogden, dat zij bij gebleken onjuiste opgaven door de stuwadoorsonderneming moesten worden gedragen, tenzij die onjuistheid niet aan hunne schuld is te wijten. Leidt voorts het onderzoek tot vertraging van het vertrek van een binnenschip; waarin geladen is, dan zal dat gewoonlijk zeer aanzienlijke schade voor de reederij beteekenen. Zal die schade, althans in de gevallen, waarin geen kwade trouw aan het licht komt, van rijkswege worden vergoed?

Naar aanleiding eener opmerking, dat hier een nieuw beginsel in de wetgeving wordt ingevoerd, wezen enkele der voorstanders er op, dat deze controle van rijkswege in beginsel niet verschilt van de bemoeiing, welke het Rijk thans reeds, in den ijk, heeft met het juiste gewicht en den juiste inhoud enz. der meest gebruikelijke maten en gewichten.

h. Maatregelen in het belang der veiligheid. Zeer vele leden verklaarden zich zeer ingenomen met dit onderdeel voor het wetsontwerp. Verschillende drongen er echter op aan, dat de wet zelve de voornaamste uit te vaardigen veiligheidsvoorschriften duidelijk zoude aangeven.

Voorts oordeelden verscheidene het in strijd met de eischen van rechtszekerheid, dat naast de voorschriften, bij algemeenen maatregel van bestuur te geven, nog uitvoeringsvoorschriften door ambtenaren zullen kunnen worden vastgesteld.

i. Aansprakelijkheid van den arbeider. Tegen de strafbaarstelling van den arbeider wegens het werken zonder arbeidsboekje en overtreding der bepalingen van het Koninklijk besluit betreffende de arbeids- en rusttijden, verzetten zich verscheidene leden op de gronden, in den laatsten tijd reeds meermalen in de stukken der Kamer en in de beraadslagingen ter sprake gekomen. Korthedshalve wenschten zij naar het aangevoerde bij gelegenheid van de behandeling van het ontwerp-Bakkerswet en van de jongste wijziging der Arbeidswet te verwijzen. Tegen het strafbaar stellen van handelingen van den arbeider, waardoor voorschriften, in het belang der openbare orde vastgesteld, worden overtreden of voor anderen gevaar ontstaat, hadden zij uitteraard geen bezwaar, maar de strafwetgever mag, huns inziens, nimmer verbieden, dat iemand zijn arbeidskracht in dienst van een ander aanwendt om zoo doende in zijn levensonderhoud te voorzien. Zij merkten daarbij nog op, dat ook in het belang van de gelijkvormigheid in de wetgeving bepalingen van deze strekking geen aanbeveling verdienen.

Andere leden verdedigden deze strafbaarstelling. Principieel hadden zij daartegen geen bezwaar, van oordeel als zij waren, dat wanneer maatregelen in het belang der arbeiders worden genomen, van dezen mag worden gevorderd, dat zij, afgezien van het geval, dat zij handelen onder den economischen dwang van den werkgever, zelve die maatregelen niet overtreden. Door overtreding schaden zij niet alleen hun eigen, maar ook het algemeen belang. Een strafbepaling tegen hem zelf gericht, zal voorts den arbeider steunen in zijn verzet tegen pogingen van den patroon om werk te laten verrichten tegen de bepalingen der wet of van het Koninklijk besluit in. En eindelijk zal de wet, zonder zulk een strafbepaling, in de praktijk onuitvoerbaar blijken; de arbeiders zullen dan al te dikwijls zelf niet-naleving harer bepalingen in de hand werken, misschien zelfs uitlokken.

j. Straffen. Verscheidene leden waren van oordeel, dat de ontzetting van het recht om in een stuwadoorsonderneming werkzaam te zijn, hoedanige ontzetting ingevolge art. 20, derde lid, voor een bepaalden, twee jaar niet te boven gaanden tijd, kan worden uitgesproken, een onmenselijke straf is, die in ons recht niet thuis behoort. Vooral waar het een arbeider geldt, die immers in zijn arbeidskracht zijn eenige bron van levensonderhoud heeft en gewoonlijk geen ander

werk verstaat dan dat, hetwelk hij gewoon is te doen, zal zulk een ontzetting soms gelijk staan met ontneming van de gelegenheid den kost te verdienen. Men kon zich dan ook kwalijk voorstellen, dat ooit een rechter er toe zoude komen zulk een ontzetting uit te spreken. Vestigt men op deze zijde van de zaak zijn aandacht, dan schijnt de desbetreffende bepaling behalve onmenselijk, ook zeer onpractisch.

Voor zoover de bepaling op werkgevers betrekking heeft, ontmoette zij eveneens bij verscheidene leden bezwaar. Sommigen echter verklaarden, voor wat de werkgevers betreft, met de bepaling te willen medegaan, indien tegen dezen geen strengere straffen worden bedreigd bij overtreding der wet dan het ontwerp thans inhoudt. Zij wenschten, dat bij het ten tweede male plegen van recidive binnen 2 jaar slechts hechtenis of gevangenisstraf zou kunnen worden opgelegd. Staat hun nooit anders dan boete te wachten, dan zijn sommige werkgevers, naar bij de uitvoering der Arbeidswet wel is gebleken, onverbeterlijk. Werden in den hier aangegeven zin de strafbepalingen van het wetsontwerp verscherpt, dan zouden deze leden ook voor de werkgevers de mogelijkheid van ontzetting van het recht in een stuwadoorsonderneming werkzaam te zijn, uit het ontwerp willen lichten. Bij den wensch, dat de strafbepalingen tegen de werkgevers zouden worden verscherpt, sloten andere leden zich aan.

Intusschen waren er ook leden, die de aangevallen bepaling wilden behouden. Zij wezen er op, dat deze straf van ontzetting niet nieuw is, o. a. voorkomt in de Drankwet en ook in plaatselijke verordeningen betreffende melkkeuring. Aangezien de ontzetting alleen naast een andere straf kan worden uitgesproken, is niet te vreezen, dat de rechter daartoe al te lichtvaardig zal overgaan. Anderzijds zijn er gevallen denkbaar, waarin zulk een ontzetting doelmatig zoude zijn. Daarom pleitten deze leden voor handhaving der bedoelde bepaling en zulks zoowel voor arbeiders als voor werkgevers.

k. Commissiën van advies. De instelling van commissiën van advies voor den havenarbeid, samengesteld uit werkgevers en arbeiders, werd door vele leden toegejuicht. Daarbij spraken verscheidene er hunne voldoening over uit, dat niet meer dan een adviseerende taak aan deze commissiën is toegedacht. Tegen de toekenning van bepaalde bevoegdheden aan deze commissiën zouden zij bezwaar hebben.

Sommige leden zouden wenschen, dat de leden der commissiën door middel van verkiezingen werden aangewezen, met gebruikmaking daartoe van de vakvereniging. Vooral verwachtten zij van zulk een stelsel een belangrijke moreele werking. Bestaan tegen de aanvaarding hiervan bij den Minister overwegende bezwaren, dan vroeg men althans het recht van aanbeveling of voordracht voor de vakverenigingen.

Enige leden meenden, dat er alle aanleiding is om, evenals ten aanzien van de Raden van Arbeid wordt voorgesteld in het ontwerp-Radenwet, hier een verkiezing met toepassing van het stelsel der evenredige vertegenwoordiging in te voeren.

Anderen oordeelden het stelsel van het wetsontwerp: benoeming uit de belanghebbenden maar niet door de belanghebbenden en zoo veel mogelijk na overleg met de vakverenigingen — gelijk immers art. 19, zesde lid, voorschrijft — het juiste. Zij wezen er op, dat de adviezen der commissiën zich vooral op technisch gebied zullen moeten bewegen. Bij verkiezingen pleegt echter de geschiktheid uit technisch oogpunt op den achtergrond te treden en wordt meer op eigenschappen van geheel anderen aard gelet. Daarom vreesde men, dat, vond de aanwijzing der leden bij verkiezing plaats, de commissiën spoedig zouden blijken niet te beantwoorden aan hunne bestemming. Bovendien is, zoo merkte men op, het vakverenigingsleven, althans te Rotterdam, thans nog te weinig ontwikkeld om dat reeds thans in een zaak als deze in die mate te kunnen betrekken.

Ook waren er leden, die wenschten, dat een deel van de leden der commissiën, door de gemeentebesturen zouden worden

Bepalingen in het belang van de personen, werkzaam bij het laden en lossen van zeeschepen.

aangewezen. Eenige leden gingen nog verder en meenden, dat deze commissiën in haar geheel door de locale besturen moesten worden samengesteld, in plaats van door de Kroon. Intusschen bleef ook hier tegenspraak van degenen, die met het regeeringsvoorstel medegingen, niet uit.

Eenige leden vreesden, dat deze commissiën van advies in de practijk niet zullen voldoen. Zij zouden liever hebben gezien, dat het wetsontwerp commissiën voor het havenbedrijf instelde, belast met de taak, thans aan de in art. 16 bedoelde ambtenaren toevertrouwd en aan welke tevens de beslechting van loongeschillen zou zijn opgedragen. Anderen verklaarden echter zich daarmede niet te kunnen vereenigen.

Ten slotte werd nog het denkbeeld geopperd, de commissiën op te heffen, wanneer ter plaatse een Kamer van Arbeid voor het havenbedrijf in het leven treedt, hoedanige Kamer voor Rotterdam tot dusverre niet is kunnen worden geconstitueerd.

1. *Kosten van het toezicht.* De bepaling in het wetsontwerp, dat van de toegelaten stuwadoorsondernemingen een zeker recht zal worden geheven, dienende, blijkens de Memorie van Toelichting, ter bestrijding van de kosten van het toezicht, gaf aanleiding tot de opmerking, dat hiermede een geheel nieuw beginsel in onze wetgeving wordt binnengevoerd. Tot dusverre is het toezicht op de naleving der wetten steeds beschouwd als de taak der Overheid bij uitnemendheid en kwamen de kosten daarvan ten laste van de schatkist. Welke reden is er om dit beginsel voor de Stuwadoorswet te verlaten, door voor dat bedrijf een soort patent in te voeren? Het daarvoor in de Memorie van Toelichting aangevoerde argument, dat het toezicht een deloyale concurrentie zal tegengaan en dus ook een belang der werkgevers is, oordeelde men gezocht. Was dat een voldoende rechtvaardiging, dan zoude een dergelijke maatregel ook met betrekking tot verscheidene andere wetten geoorloofd zijn. Voorts deelde men van deze zijde de opvatting van den Minister niet, dat deze heffing uit het oogpunt van de concurrentie met het buitenland geheel zonder betekenis is. Integendeel, men stelde de vraag, of het bedrijf dezen last zal kunnen dragen en vroeg, welke hieromtrent de meening is van de Kamers van Koophandel en Fabrieken.

Anderen leden gingen daarentegen met de verdediging in de Memorie van Toelichting mede en voerden aan, dat de organische opvatting van het bedrijf voor zulk een maatregel pleit. Naar aanleiding van de vergelijking met andere wetten merkten zij op, dat het daar alleen de regeling der inspectie geldt, terwijl hier sprake is van de regeling van het geheele bedrijf. Weer andere leden, de bepaling verdedigende, merkten op, dat de kosten van dit toezicht gevoeglijk kunnen worden beschouwd als behoorende tot de productiekosten, door het bedrijf te dragen. En wat de vermeerdering van lasten voor de stuwadoors betreft, vertrouwden deze leden, dat dezen de kosten wel op de reeders zullen weten te verhalen.

Artikel 1.

De definitie van „zeeschip” in dit artikel is, zoo merkten eenige leden op, beperkter dan die van art. 748 Wetboek van Koophandel, en dat, terwijl overigens de terminologie van genoemd wetboek in het ontwerp wordt gevolgd. Zij vroegen, waarom deze beperking hier was aangebracht. Van andere zijde verklaarde men echter deze meer beperkte definitie juist te achten. Schepen, welke de binnenwateren bevaren, behooren, naar de meening der hier aan het woord zijnde leden, niet onder de wet te vallen, wijl voor die schepen de wijze van laden en lossen een geheel andere is dan voor de schepen, die de zee bevaren.

Bij de omschrijving van het begrip „bemanning van een zeeschip” heeft de Minister de bedoeling gehad te voorkomen, dat, ter ontcoming aan de wet, havenarbeiders voor de leus tot leden der bemanning van het schip zouden worden verklaard. Eenige leden opperden twijfel, of deze bedoeling wel is verwezenlijkt. Welke waarborg bestaat er, zoo vroegen zij,

dat niet havenarbeiders voor enkele dagen als scheepsgezel worden aangemonsterd?

Voorts wenschten sommige leden in deze omschrijving het woord „scheepsgezel” te vervangen door: „schepeling.” Anderen wezen er echter op, dat het woord „scheepsgezel” ook in het Wetboek van Koophandel wordt gebezigd en oordeelden het in deze omschrijving op zijn plaats.

In de omschrijving van „stuwadoorsarbeid” stelden enkele leden voor de woorden „het brengen van goederen uit een zeeschip” te vervangen door: „het lossen uit een zeeschip”.

Afgezien van de uitbreiding van de werking der wet, in het algemeen gedeelte van dit Verslag bepleit, meenden eenige leden, dat in elk geval zoo goed als, naast het brengen van goederen uit een zeeschip, de werkzaamheden, die in onmiddellijk verband daarmede plegen te worden verricht, tot stuwadoorsarbeid worden gerekend, naast het brengen van goederen in een zeeschip die werkzaamheden moeten worden genoemd, welke aan dat brengen onmiddellijk voorafgaan en daarmede rechtstreeks verband houden. Voorts zouden enkele leden voor „stuwadoorsarbeid” willen lezen: „havenarbeid”.

De omschrijving van het begrip stuwadoorsonderneming als „iedere onderneming, waarin enz.” gaf aanleiding tot de vraag, of ten aanzien van de beteekenis van het woord „onderneming” geen moeilijkheden kunnen rijzen, gelijk ook in ruime mate het geval is geweest met betrekking tot de beteekenis van dat woord in de Ongevallenwet. Het ware gewenscht door nadere omschrijving zulke moeilijkheden te voorkomen.

Enkele leden meenden, dat, als definitie van stuwadoorsonderneming, boven de in het artikel voorgestelde de volgende de voorkeur verdiende: „iedere onderneming, die, zij het niet voortdurend, stuwadoorsarbeid doet verrichten.”

Ter wille van de uniformiteit zouden enkele leden den term „havenarbeider” willen vervangen door: „stuwadoorsarbeider.”

Artikel 2.

De opmerking werd gemaakt, dat een duidelijke bepaling, voorschrijvende, dat een stuwadoorsonderneming, om als zoodanig te kunnen optreden, moet zijn toegelaten, in het ontwerp ontbreekt. Slechts kan uit verschillende artikelen, in hun onderling verband, worden afgeleid, dat zulk een eisch van toegelaten-zijn inderdaad geldt. Men meende, dat een uitdrukkelijke bepaling van deze strekking aan art. 2 behoorde vooraf te gaan.

Artikel 4.

Naar aanleiding van de bepaling in het tweede lid, onder c, merkten enkele leden op, dat voor het richten tot de onderneming van een waarschuwing, als daar bedoeld, de Minister niet de meest aangewezen autoriteit schijnt.

Artikel 5.

Afgezien van de bedenkingen, waartoe de heffing van een recht van de toegelaten stuwadoorsondernemingen in beginsel aanleiding gaf, ontmoette in het bijzonder de heffing van een wisselend recht, afhankelijk van het aantal zeeschepen, dat de betrokken stuwadoorsonderneming doet laden of lossen, bij eenige leden bezwaar. Zij meenden, dat bij het aannemen van dezen maatstaf te weinig rekening zal worden gehouden met het verschil in grootte der schepen en dus de kleinere schepen onbillijk zwaar zullen worden belast. Zij zouden het juist oordeelen, indien het bedrag van het wisselend recht afhankelijk werd gesteld van het aantal der bij den arbeid gebezigde werklieden, van het aantal uren, gedurende welke wordt gewerkt, of van de tonnenmaat der schepen. Andere leden verklaarden echter zich met het Regeeringsvoorstel te kunnen vereenigen.

Gevraagd werd, of ééne bepaalde, en, zoo ja, welke stuwadoorsonderneming aansprakelijk zal zijn voor de betaling van het wisselend recht, in het geval, voorzien bij art. 5, derde

lid, *b*, dat meer dan ééne onderneming aan het laden of lossen hebben medegewerkt. Of is het de bedoeling, dat in zulk een geval het verschuldigde bedrag over de verschillende stuwadoorsondernemingen zal worden verdeeld? Zoo ja, in welke verhouding?

Artikel 6.

De vraag werd gedaan, of de leden eener coöperatieve vereniging, die als stuwadoorsonderneming is toegelaten, gezegd kunnen worden „werkzaam” te zijn in een stuwadoorsonderneming. Bestaat op dit punt twijfel, dan behoort de bepaling onder *b* te worden gewijzigd.

Voorts wees men er op, dat de bepaling van dit artikel uitteraard niet zal kunnen gelden voor het geval van stranding of andere accidenten. Dan zal voor de lossing niet gewacht kunnen worden op arbeiders, in dienst van een toegelaten onderneming en in het bezit van arbeidsboekjes. Men vroeg, of met het oog op die gevallen aan het artikel niet een bepaling moet worden toegevoegd.

Sommige leden konden er zich niet mede vereenigen, dat het wetsontwerp den stuwadoorsarbeid, door de bemanning van het zeeschip verricht, geheel buiten contróle laat. Zij vreesden, dat daarvan het gevolg zoude zijn, dat in meerdere mate dan thans het geval is, de bemanning van het schip bij de lading en lossing te werk zal worden gesteld en dan op een wijze, die de perken van een behoorlijken arbeidsduur te buiten gaat. Daarbij komt, dat de bemanning van het zeeschip na aankomst van het schip, veelal in zoodanige stemming verkeert, dat haar hulp bij het lossingswerk aan het vermijden van ongevallen niet bevorderlijk is, een bewering, die intusschen door andere leden werd tegengesproken met een beroep op de ervaring, naar zij meenden o.a. bij de Holland—Amerika—lijn opgedaan. De Minister verwijst ter verdediging van zijn standpunt naar de in voorbereiding zijnde herziening van het Wetboek van Koophandel en de aanstaande Schepelingenwet, terwijl hij voor de bemanning van buitenlandsche schepen de Nederlandsche wetgever niet geroepen acht beschermende bepalingen in het leven te roepen. De eerst aan het woord zijnde leden waren daardoor echter niet overtuigd.

Eenige leden waren zelfs voor het denkbeeld stuwadoorsarbeid door de bemanning der schepen bij de wet te verbieden.

Artikel 7.

Gelijk reeds terloops bij art. 6 is opgemerkt, zal in geval van stranding of andere accidenten het bezit van arbeidsboekjes niet kunnen worden gevorderd.

Naar aanleiding van het vijfde lid werd de opmerking gemaakt, dat, in de gevallen, dat voor een onderneming vrijstelling is verleend van de verplichting in het arbeidsboekje de uren aan te teekenen, gedurende welke de arbeider, te wiens name het boekje staat, stuwadoorsarbeid heeft verricht, er geen reden bestaat de verplichtingen van den arbeider om het boekje bij zich te hebben enz. te handhaven. In de Memorie van Toelichting wordt opgemerkt, dat ten behoeve van het overzicht van de havenarbeiders, waarvoor de boekjes niet in de laatste plaats moeten dienen, de eisch, dat een boekje aanwezig is, ook in bedoelde gevallen nog goeden grond heeft. Men stemde dat toe, voor wat betreft den eisch, dat een boekje aan de betrokken arbeiders is uitgegeven, maar voor de verplichting, met poenale sanctie, om het boekje bij zich te hebben, te vertoonen, enz., is het anders. Daarom drong men op aanvulling van dit artikel of op wijziging van art. 20, tweede lid, aan.

Artikel 8.

Omtrent de wijze, waarop de Minister zich voorstelt, dat de uitreiking der arbeidsboekjes zal plaats hebben, zouden eenige leden gaarne iets naders willen vernemen. Waar en door wie zullen die boekjes worden afgegeven?

Artikel 10.

De bepaling, dat voor de toepassing van deze wet onder Zondag wordt verstaan de tijd van middernacht tusschen Zaterdag en Zondag tot Maandagmorgen 6 uur, vond niet algemeene instemming. Verschillende leden meenden, dat er geen reden is het begrip uit te breiden buiten zijn natuurlijke beteekenis en oordeelden de daarvoor in de Memorie van Toelichting aangevoerde gronden uiterst zwak. Sommigen, die eveneens den Zondag op niet meer dan 24 achtereenvolgende uren wenschten te zien gesteld, oordeelden het doelmatig den tijd van Zondagochtend 6 uur tot Maandagochtend 6 uur als Zondag in den zin der wet te beschouwen.

Daartegenover stonden verschillende leden, die in verband met de bepaling omtrent Zondagsarbeid den arbeider ook een vrijen Zaterdagavond wilden verzekeren. Huns inziens ware de Zondag te stellen op 36 uren, liggende tusschen 6 uur des Zaterdagavonds en 6 uur des Maandagsmorgens.

Voor het denkbeeld, hierboven reeds vermeld, om een absoluut verbod van stuwadoorsarbeid voor een deel van den Zondag in het leven te roepen, werd aangevoerd, dat zulk een verbod van arbeid absoluut zou moeten zijn in dezen zin, dat de mogelijkheid van afwijking van dit verbod uitsluitend zou worden opengelaten voor gevallen van *overmacht* (zooals de in de Memorie van Toelichting genoemde gevolgen van zwaar weder, en zooals bijv. oorlogsgevaar) of op grond van een uitdrukkelijk te formuleeren *overgangstoestand*. Maar zulk een verbod zoude dan ook absoluut kunnen zijn, omdat het niet den geheelen Zondag zou omvatten en dus het verkeer slechts weinig zou belemmeren.

Wanneer de wet een dusdanig absoluut verbod inhield voor het tijdvak van Zondagmorgen zes uur tot Zondagavond zes uur, zou tevens bepaald kunnen worden, dat niemand stuwadoorsarbeid mag doen verrichten tusschen Zondagavond zes uur en middernacht door havenarbeiders, die stuwadoorsarbeid hebben verricht tusschen Zaterdagavond zes uur en Zondagmorgen zes uur onmiddellijk te voren, en tevens, dat niemand stuwadoorsarbeid mag doen verrichten tusschen middernacht van Zondag op Maandag tot Maandagmorgen zes uur door havenarbeiders, die stuwadoorsarbeid hebben verricht tusschen middernacht van Zaterdag op Zondag en Zondagmorgen zes uur, onmiddellijk te voren.

Op deze wijze zou ieder werkinan 24 uur vrij hebben, zou het verkeer zoo min mogelijk belemmerd worden en zou wellicht een grondslag verkregen kunnen worden voor internationale regeling.

Aangezien op die wijze ook slechts de helft der arbeidskrachten in de haven beschikbaar zal zijn om te werken in de 2 × 12 werkuren tusschen Zaterdagavond zes uur en Maandagmorgen zes uur, zal het den havenarbeiders gemakkelijker gemaakt worden om een verhoogd Zondagsloon te bedingen en te handhaven, zonder dat de wetgever in dit opzicht ingrijpt, zoodat in dit stelsel de vaststelling van overheidswege van een verhoogd Zondagsloon zou kunnen worden gemist.

Gevraagd werd of de Minister alsnog deze regeling zou willen overwegen, en de Kamer zou willen inlichten, of deze regeling zonder bezwaar voor de scheepvaart onmiddellijk zou kunnen worden in werking gesteld.

Wat de juiste beteekenis is van de in het vierde lid voorgestelde bepaling, was aan zeer vele leden niet duidelijk. „Een verhoogd loon” wordt voor Zondagsarbeid vastgesteld. Is het de bedoeling, dat het loon voor Zondagsarbeid op zich zelf zal worden geregeld, dan wel, dat bij den algemeenen maatregel van bestuur een zeker percentage zal worden genoemd, dat voor Zondagsarbeid aan het gewone loon wordt toegevoegd? Het eerste achtten sommige leden nog meer af te keuren dan het tweede, maar ook aan deze tweede opvatting zijn groote bezwaren verbonden. Het gewone loon toch is niet een wel omschreven begrip. Met elken arbeider kan een verschillend loon zijn overeengekomen en voor denzelfden arbeider kan het

Bepalingen in het belang van de personen, werkzaam bij het laden en lossen van zeeschepen.

loon verschillend zijn al naar den aard van het werk en het tijdstip, waarop het wordt verricht. Welk loon zal nu de grondslag moeten zijn voor de percentsgewijze verhooging? Indien de arbeider, die den Zondagsarbeid verricht, niet ook den dag te voren bij denzelfden werkgever werkzaam was, schijnt zulk een grondslag te ontbreken.

Door eenige leden werd de wenschelijkheid betoogd het verhoogde loon niet in den vorm van een percentage, te voegen bij het gewone loon, vast te stellen, maar op een bepaald bedrag te bepalen, in dier voege, dat voor eenigen arbeid tusschen Zaterdagmiddag 12 uur en Zondagmiddag 12 uur verricht f 6 verschuldigd zal zijn en voor eenigen arbeid tusschen Zondagmiddag 12 uur en Zondagavond 12 uur wederom f 6. Zij meenden, dat ook in het collectief contract, dat te Rotterdam heeft gegolden, zulk een bepaling voorkwam.

Sommige leden merkten op, dat uit de slotwoorden van het vierde lid volgt, dat het verhoogde loon ook kan worden vastgesteld in den vorm van een bepaald bedrag. Had de ontwerper alleen gedacht aan een verhooging bij wijze van toevoeging van een zeker percentage, dan zou er voor hem geen aanleiding hebben bestaan, om aan den algemeenen maatregel de bevoegdheid voor te behouden het verhoogde loon voor verschillende gemeenten verschillend te stellen.

Voorts werd met betrekking tot dit punt het denkbeeld verdedigd, dat het verhoogde loon ook verschuldigd zoude zijn voor den tijd, dat de arbeiders op Zondag verplicht zijn zich op het terrein van het werk te bevinden, al zijn zij daar niet metterdaad bezig. Het komt namelijk voor, dat stuwadoors aan arbeiders, die zij voor zeker werk aannemen, de verplichting opleggen van af een zeker tijdstip op het werk aanwezig te zijn voor het geval hun hulp noodig mocht zijn, maar over de uren, aldus wachtende doorgebracht, geen loon toekennen. Men meende, dat, wanneer zulks op Zondag geschiedt, die tijd als arbeidstijd behoort te worden aangemerkt en dus daarvoor het verhoogde loon verschuldigd moet zijn.

De vraag werd nog gedaan, of het den arbeider geoorloofd zal zijn een hooger loon voor Zondagsarbeid te bedingen dan het bij algemeenen maatregel van bestuur bepaalde.

De aangehaalde bepaling, dat het verhoogde loon voor verschillende gemeenten verschillend kan worden gesteld, oordeelden eenige leden overbodig naast art. 29, tweede lid.

Ten slotte wenschten enkele leden, naar aanleiding van het medegedeelde op bladz. 7 der Memorie van Toelichting, dat er lijnboten zijn, die steeds op Zondag binnenkomen, de vraag te stellen, welke lijnboten hier zijn bedoeld.

Artikel 11.

Door enkele leden werd er de aandacht op gevestigd, dat onder de voorschriften, bedoeld in het tweede lid onder *a*, niet zullen mogen ontbreken voorschriften betreffende de verlichting. Zij wezen er op, dat ten gevolge van slechte verlichting de winchman dikwijls niet kan onderscheiden, wat in het ruim plaats vindt en dat daarvan soms ongevallen het gevolg zijn.

Voorschriften, als bedoeld onder *c* en *d* van het tweede lid, kwamen aan sommige leden moeilijk uitvoerbaar voor. Anderen verklaarden niet in te zien, waarom de stuwadoorsfirma's niet kunnen zorgen, dat drinkwater op het te laden of te lossen schip aanwezig is en dat de privaten en waschgelegenheden, aldaar ten gebuik van de opvarenden aanwezig, althans gedeeltelijk ter beschikking van de havenarbeiders worden gesteld.

Den termijn van beroep tegen een door het districtshoofd of den aangewezen ambtenaar uitgevaardigd nader voorschrift, in het vierde lid gesteld op twee dagen, oordeelden verscheidene leden te kort.

Artikel 12.

De termijn in het eerste lid gesteld voor het verstrekken van de opgaaft der verwerkte hoeveelheid lading, n.l. tweemaal 24 uur nadat het verlangen daartoe werd te kennen gegeven,

zal, naar de meening van eenige leden, in sommige gevallen te kort blijken. Met name verwachtten zij dat in het geval, dat het een houtlading betreft. Intusschen wezen andere leden op de bevoegdheid van de ambtenaren om den termijn te verlengen.

Onder degenen, in het tweede lid genoemd, die tot het verleen van medewerking aan den met het onderzoek belaste ambtenaar zijn verplicht, wenschten eenige leden opzettelijk genoemd te zien de ontvangers der goederen. Zij gaven in overweging achter „geschiedde” te lezen: „door de ontvangers der goederen en door allen” enz.

Gevraagd werd, of de bevoegdheid tot inzage van het in het derde lid bedoelde geschrift zich in de gevallen, waarin zulks mogelijk is, ook uitstrekt tot de factuur der verzonden goederen, dikwijls het eenige stuk, waaruit juiste gegevens zijn te putten.

Artikel 14.

De strafrechtelijke aansprakelijkheid van den gezagvoerder, in het eerste lid van dit artikel neergelegd, ontmoette bij sommige leden bedenking. Zij meenden, dat het niet aangaat dezen, die meestal een vreemdeling is, met onze wetgeving weinig bekend, misschien zelfs onze taal niet machtig, aansprakelijk te stellen. Vooral gold deze bedenking de aansprakelijkheid voor de naleving van art. 6; de gezagvoerder toch zal moeilijk kunnen nagaan, of de arbeiders, hem door een stuwadoor gezonden, den leeftijd van 18 jaar hebben bereikt en in een toegelaten stuwadoorsonderneming werkzaam zijn; ook zal hij, door onbekendheid met onze taal, wellicht niet kunnen nagaan, of de arbeider in het bezit is van een hem toebehoorend arbeidsboekje. Daarbij vreesde men, dat moeilijkheden, door gezagvoerders van vreemde schepen ondervonden, den goeden naam onzer havens zouden kunnen schaden.

Andere leden oordeelden het wenschelijk de aansprakelijkheid van den gezagvoerder te beperken tot de naleving van de bepalingen van art. 6, onder *a*, en van art. 21, tweede lid.

Door eenige leden werd gewezen op de groote onduidelijkheid van het tweede lid. Is het niet mogelijk, zoo vroegen zij, de redactie daarvan zoo te maken, dat niet al de daar genoemde artikelen behoeven te worden nageslagen om te weten, wat bedoeld wordt?

Artikel 16.

Sommige leden wenschten aan de betrokken gemeentebesturen eenigen invloed te zien toegekend op de uitvoering der wet, door bijv. aan die besturen een recht van voordracht toe te kennen bij de benoeming der ambtenaren, met de handhaving en uitvoering der wet belast, of, liever nog, in dezen zin, dat de uitvoering der wet werd opgedragen aan de gemeentebesturen onder controle van een Rijksinspecteur. Op die wijze zoude wellicht nog beter rekening kunnen worden gehouden met den op bladz. 10 der Memorie van Toelichting gestelden eisch, dat de ambtenaren, met de uitvoering belast, een nauwkeurige kennis van de plaatselijke toestanden en verhoudingen bezitten. Anderen betwijfelden echter, of het betrekken van de gemeentebesturen in de uitvoering der wet wel zoude strooken met het verlangen van den Minister om zooveel mogelijk tot een uniforme toepassing der wet in de verschillende havens te komen. Deze leden achtten zulk een uniformiteit, met het oog op de onderlinge concurrentie onzer havens, zeer wenschelijk.

Artikel 18.

Enkele leden oordeelden de bepaling van dit artikel beter op haar plaats in art. 16.

Artikel 19.

Gevraagd werd, of het de bedoeling is, dat steeds door werkgevers en arbeiders te zamen zal worden vergaderd, wat,

naar men meende, bij de Kamers van Arbeid is gebleken bezwaren mede te brengen.

Artikel 20.

Gevraagd werd, of de derde en vierde alineae wel noodig zijn naast art. 225 van het Wetboek van Strafrecht.

Artikel 21.

Door eenige leden werd er op aangedrongen, dat, vooral wanneer de lading van een schip uit licht bederfelijke goederen bestaat, tot het geven van bevelen, als in het eerste lid bedoeld, niet worde overgegaan dan in gevallen van onbetwistbare noodzakelijkheid.

Door verschillende leden werd de billijkheid betoogd van een bepaling, dat, indien het staken van den stuwadoorsarbeid plaats vindt op een bevel van het districtshoofd, dat in hooger beroep voor ongemotiveerd wordt verklaard, aan den belanghebbende van Rijkswegen de schade wordt vergoed. Zij wezen op de bepaling van eenigszins analoge strekking, welke in de Schepenwet voorkomt.

Voorts wenschten eenige leden, voornamelijk in het belang eener spoedige behandeling, beroep tegen het bevel op de commissie van advies toe te kennen in plaats van beroep op den Minister.

Artikel 26.

De verwijzing in dit artikel naar art. 4 schijnt overbodig.

Artikel 28.

In verband met de kosten, die voor een arbeidsboekje in rekening zullen worden gebracht, kwamen de slotwoorden van dit artikel minder juist voor.

Artikel 29.

Tegenover de leden, die blijkens het hierboven medegedeelde in beginsel zeer gestemd waren voor de bepalingen van het eerste lid, onder *b*, en van het tweede lid van dit artikel, en slechts wenschten, dat de hier aan de Regeering gegeven vrijheid nog zou worden uitgebreid, stonden anderen, welke die bepalingen al te arbitrair oordeelden.

Artikel 31.

Juister dan de naam „Stuwadoorswet” zou naar de meening van verscheidene leden de benaming „Havenwerkerswet” of „Bootwerkerswet” zijn.

Aldus vastgesteld door de Commissie van Rapporteurs den 4den October 1911.

DE WIJKERSLOOTH DE WEERDESTYEN.

O. VAN NISPEN TOT SEVENAER.

VAN DER VOORT VAN ZIJP.

HEEMSKERK.

DUYS.

