

## Voorloopig Verslag over de hoofdstukken X en IX der Staatsbegroting voor 1917 (2).

Gaarne zou een lid eenige nadere mededeelingen ontvangen over de werkzaamheden van den Mynraad en de waardevolle adviezen door hem uitgebracht. Waar de arbeidersaangelegenheden in dit bedrijf zoo'n gewichtige rol spelen, meende het hierbedoelde lid dat opname in den Mynraad van iemand die daarop meer speciaal de aandacht kon vestigen, wel gewenscht ware.

Kan, zoo werd door hem gevraagd, de Minister reeds iets naders mededeelen over het onderzoek door Zijne Excellentie ingesteld naar de gevolgen der tewerkstelling van Belgische geïnterneerden in de Nederlandsche mijnen? Hoe groot is hun aantal? Genieten zij dezelfde loonen als de andere mijnwerkers? Op welke wijze worden die uitgekeerd en hoe wordt voor hun huisvesting gezorgd? Hetzelfde lid dat deze vragen stelde, vestigde de aandacht op het hooge percentage van doodelijke ongevallen in de Nederlandsche mijnen. Dit kan, meende hij, bezwaarlijk het gevolg zijn van het naar verhouding geringe aantal arbeiders, zooals de Minister meende bij de mondelinge behandeling dezer zaak in de Eerste Kamer op 15 December 1916.

Voor een grafische constructie waaruit het verband tusschen het aantal mijnwerkers en het aantal doodelijke ongevallen (volgens wetsontwerp n<sup>o</sup>. 89, Zitting 1916—1917), kan blijken, hield men zich gaarne aanbevolen.

Met leedwezen had men kennis genomen van de weigering van den Minister om het ontwerp voor een nieuw mijnreglement te publiceren en men hoopte dat het in elk geval ter griffie zal worden gedeponceerd. Ook dezelfde houding, wat betreft het Rapport over de ervaring opgedaan met het gebruik van arbeiders-controleurs voor mijnen in het buitenland, had eenige leden minder aangenaam getroffen.

Nu steeds meer vet- en ook gaskolen in Nederland worden verkregen, werd de vraag gesteld of de Regeering het tot stand komen van hoogovens en uitbreiding van de chemische industrie in Nederland niet op doeltreffende wijze zou willen bevorderen.

## AFDEELING IV.

## Sacharine.

Wegens de schaarschte van suiker hoopten enkele leden, dat de stelselmatige tegenwerking van sacharineproductie en gebruik zal worden nagelaten.

## Vreemdelingenverkeer.

Algemeen was men van oordeel, dat het vreemdelingenverkeer ten onzent verdient door de Regeering te worden gesteund. Men hoopte dan ook, dat het aan den Minister gerichte adres van de Algemeene Nederlandsche Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer om in een volgend begrotingsjaar eene subsidie van f 25000 te ontvangen, gunstig zal worden beantwoord.

## Inzameling van koper en tin.

Eenige leden meenden, dat voor den aanmaak van voor onze industrie en voor het leger dringend noodige werktuigen en andere behoeften, ernstig gebrek bestaat aan sommige metalen. De vraag werd gedaan of niet hier, evenals in Duitschland reeds een paar jaar plaats heeft, officieus de inzameling van koperen, tinnen en dergelijke voorwerpen zou kunnen worden ter hand genomen. In tal van woningen heerscht een ruime overvloed van luxe-voorwerpen van koper en tin en men meende dat zeer velen een groot gedeelte daarvan hetzij kosteloos aan het land, hetzij tegen betaling aan de fabrieken van kabels, electricische toestellen en voor ander industrieel gebruik zouden willen afstaan.

## AFDEELING V.

## Bakkerswet.

Met instemming werd vernomen dat een wetsontwerp tot regeling van den nachtarbeid en van den arbeidsduur in bak-

kerijen in voorbereiding is. Ook met het oog op lichtbesparing werd op bespoediging daarvan aangedrongen.

De Commissie van Rapporteurs vestigt er de aandacht op, dat in het Verslag over dit wetsontwerp en over het ontwerp van wet tot aanvulling en verhooging van het tiende hoofdstuk der Staatsbegroting voor het dienstjaar 1917, n<sup>o</sup>. 322, voor een gedeelte dezelfde zaken zijn behandeld. Het zal dus naar hare meening aanbeveling verdienen, de beide verslagen in onderling verband te willen bezien.

Aldus vastgesteld door de Commissie van Rapporteurs den 14den April 1917.

VAN DEN BERG.

GILISSEN.

WESTERDIJK.

BERGSMA.

VAN DER HOEVEN.

## VOORLOOPIG VERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS

over het ontwerp van wet tot vaststelling van hoofdstuk IX (Departement van Waterstaat) der Staatsbegroting voor het dienstjaar 1917. (2).

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

Vele leden erkenden met ingenomenheid, dat de Regeering het mogelijke doet om het economisch leven en het bedrijf gaande te houden. Zij betreurden echter, dat enkele werken wegens gebrek aan geldmiddelen niet worden uitgevoerd en drongen er op aan, dat ook voor kanalisatie, waterafvoer, enz. het noodige zou worden gedaan. Zij erkenden, dat wel is waar de Staat in de tegenwoordige tijdsomstandigheden voor groote uitgaven staat, maar zij meenden, dat dit geen aanleiding moest zijn om noodzakelijke werken, die in de toekomst productief zullen zijn, achterwege te laten. Andere leden, ofschoon de juistheid van dit betoog erkennende, en zich in beginsel hiermede kunnende vereenigen, wenschten toch den Minister te waarschuwen geen uitgaven te doen voor werken, die niet productief zijn of waar veelde bij betrokken is.

Men sprak de hoop uit, dat van Regeeringswege het vervoer van steenkolen, mergel en andere mijnproducten uit Limburg naar de andere provinciën met alle kracht zou worden bevorderd; nauwe samenwerking tusschen de Departementen van Landbouw en Waterstaat werd in deze uiterst gewenscht geacht ook wat het vervoer te water en naar de waterwegen betreft.

## IIde AFDEELING.

## Zuiderzee.

Door eenige leden werd aangedrongen op spoed ten aanzien van de gedeeltelijke droogmaking der Zuiderzee. Zij achtten het gewenscht, dat met die droogmaking nu eindelijk wordt aangevangen en hadden daarom met voldoening kennis genomen

Voorloopig Verslag over hoofdstuk IX der Staatsbegroting voor 1917 (2).

van de mededeeling van den Minister in de Memorie van Antwoord aan de Tweede Kamer, dat de nader te nemen beslissing geen ophoud in de uitvoering ten gevolge zal hebben. Een lid had vernomen, dat het voornemen bestaat de droogmaking der „wadden” door particulieren te doen geschieden; hij achtte het beter, dat dit van Staatwege geschiedt.

Andere leden achtten het echter niet gewenscht veel uit te geven voor eene eventueele indijking van de Zuiderzee. Immers niet onwaarschijnlijk achtten zij het, dat aan eene partieele indijking de voorkeur zal worden gegeven, boven het plan van den Minister. Van andere zijde werd opgemerkt, dat het spoedig leggen van den afsluitdijk Wieringen—Piaam een groot voordeel zoude opleveren, omdat dan de anders noodige verzwareing der bestaande dijken achterwege zoude kunnen blijven. Hiertegen werd opgemerkt, dat het leggen van dien dijk zeer groote kosten zoude veroorzaken (volgens de raming van 1914 f 55 miljoen met ruim f 11 miljoen voor bijkomstige werken) die langen tijd renteloos zouden blijven, als niet tevens zoo spoedig mogelijk tot drooglegging werd overgegaan. Bedoelde dijkverzwareing is bovendien reeds aangevangen, omdat zij geen uitstel gedoogde, zoodat de veronderstelde kostenbesparing door het spoedig leggen van den grooten afsluitdijk niet meer zoude worden verkregen.

**De Vecht in Utrecht en Noord-Holland.**

Men vestigde opnieuw de aandacht van den Minister op de regeling van den waterafvoer in de provincie Utrecht langs „de Vecht” en meende den Minister te moeten verzoeken, dat wanneer de twee provinciebesturen niet tot overeenstemming konden geraken, de Regeering alsdan volgens hare bevoegdheid zou ingrijpen.

**Kanaal door de Geldersche valei.**

Door eenige leden werd eveneens opnieuw aangedrongen op spoedigen aanleg van een kanaal door de Geldersche Vallei en in elk geval zoo mogelijk mededeeling gevraagd van den stand van het betreffende onderzoek door de kanaal-vereeniging aan een deskundige opgedragen.

**Waterweg naar Twenthe.**

Gevraagd werd of thans ook iets naders kan worden medegedeeld over den staat van zaken betreffende de verbinding van Twente met de groote rivieren.

Het verslag der Staatscommissie wordt met de meeste belangstelling te gemoet gezien. Aangezien na den oorlog voor de zoo belangrijke Twentsche industrie zeer zeker een moeilijke tijd zal aanbreeken, waar deze grootendeels op uitvoer is gegrondvest, zal het noodig zijn, dat alle zeilen worden bijgezet om zoo goed mogelijk uitgerust te zijn. Een waterverbinding wordt dan ook nu inderdaad zeer urgent.

**Electriciteitsvoorziening.**

Naar aanleiding van het denkbeeld, neergelegd in de Memorie van Antwoord aan de 2de Kamer nopens hoofdstuk IX der Staatsbegroting voor 1917 op bladz. 6, om van Rijkswegen medewerking te verlenen tot den aanleg van transportleidingen van de Staatsmijnen te Heerlen naar belangrijke centra van electriciteits-gebruik in andere gedeelten van het land, werd gewezen op het gevaar, om van Heerlen uit andere deelen van ons land van electriciteit te voorzien. Immers zoude de minder veilige ligging van Heerlen in tijden van oorlog op dit stuk onberekenbare rampen kunnen veroorzaken. Daarom werd betwijfeld of het wel raadzaam was een groot deel van ons land afhankelijk te maken van een zoo gevaarlijk gelegen electriciteitsbron.

**Wilhelminakanaal.**

Aangedrongen werd op eene snellere voltooiing van het Wilhelminakanaal, waarvan in 10 jaar tijds nog maar ongeveer  $\frac{1}{3}$  is gegraven, terwijl het Merwede-kanaal in 5 jaar tijds tot stand kwam. Vooral voor de industrie van Tilburg is die voltooiing van het grootste belang. Bij zoo langzame werkwijze wordt een groot kapitaal geruimen tijd renteloos. Door een en ander is eene toenemende en gerechtvaardigde ontevredenheid ontstaan bij de belanghebbenden.

**Beersche Maas.**

De aandacht werd gevestigd op den versnelden toevoer van water, veroorzaakt door de toeneming van ontginningen in de Kempen en langs de riviertjes de Dommel en de Aa, waardoor in regenrijke periodes de boezems worden overstelpt met water, waarop bij den aanleg der werken, ten behoeve van de verlegging van den Maas-mond, niet is gerekend. Zoo is o. a. de overlaat der Beersche Maas niet voldoende verhoogd en overstroomt thans menigmaal groote uitgestrektheden cultuurland, tot schade van den landbouw. Ook in de Tweede Kamer is aangedrongen op verhooging van den Beerschen overlaat. Men sloot zich hierbij aan en sprak voldoening uit over de verklaring van den Minister betreffende de ophooging van den Beerschen overlaat tot het peil van 10.80 + N. A. P. Men hoopte, dat die verhooging mogelijk zou blijken. Een ophooging toch tot 10.80 werd als urgent beschouwd om althans de grootste nadeelen te bezweren. Toch wilde men aan het vooruitzicht op volkomen afsluiting tot handjkschoogte vasthouden. Op bespoediging van het ten deze ingestelde onderzoek werd aangedrongen en op mededeeling van den stand daarvan.

**Afslag Goioische kust.**

Ook werd gewezen op den toenemenden afslag der Goioische kust, vooral merkbaar tijdens den hevigen stormvloed van het vorige jaar, waardoor o. a. een kerk aldaar, vroeger hoog op het duin, thans vlak aan de zee is komen te staan. Voorziening werd daarom dringend noodig geacht. Men vertrouwde dat de Minister ook hieraan zijne aandacht zoude willen schenken.

**Waterschap Electra.**

Men drong er krachtig op aan dat de Minister het wetsontwerp tot waterafvoer in de vier Noordelijke Provinciën dat gereed is, zooals Zijn Excellentie in de vergadering van 25 Januari l.l. in de 2de Kamer verklaarde, alsnog in deze zittingsperiode zou indienen.

Met leedwezen had men gezien dat op deze begroting geen post was uitgetrokken als bijdrage in de kosten voor de inrichting van het waterschap „Electra” in het westelijk deel der provincie Groningen mede tot afvoer van een groote hoeveelheid water, afkomstig uit Drenthe. De uitvoering der werken van dit waterschap wacht op de toekenning van het Rijks-subsidie. Nu daaromtrent nog geene beslissing werd genomen zoude deze vertraging aanmerkelijke schade berokkenen aan een groot deel der provincie Groningen. De hoop werd uitgesproken dat de Minister bereid zoude worden bevonden tot het spoedig indienen van eene suppletoire begroting voor deze Rijksbijdrage.

**Haven te Delfzijl.**

Erkentelijk was men den Minister voor zijn besluit van 6 November 1915, waarbij eene commissie is in het leven geroepen inzake de verbetering en uitbreiding van de haven van Delfzijl. Men hoopte, dat het rapport dier commissie spoedig



Voorloopig Verslag over hoofdstuk IX der Staatsbegroting voor 1917 (2).

mocht verschijnen en aanleiding geven tot de in het Noorden zoo zeer gewenschte verbetering, van groot belang o. a. voor den houtimport en voor de ziele in Groningen en Drenthe krachtig ontwikkelende industrie voor de bereiding van aard-appelmeel, stroocarton, suiker, zuivel en andere producten.

**Kanalizatie van de Maas.**

Aangedrongen werd op spoed in zake de kanalizatie van de Maas ook in verband met de bestaande behoefte aan meer steenkolen. Men hoopte, dat de voorbereidende werkzaamheden, waarvan sprake is in de Memorie van Antwoord aan de Tweede Kamer spoedig tot het stadium van uitvoering zullen leiden.

In verband met het verlagen van het sluispand 14/15 van den Zuid-Willemsvaart tot het peil van het sluispand 13/14, vroeg men wat nu met de vergunning van 1852 geschieden zal en of deze zaak thans onder de oogen gezien is.

**Noordzeekanaal te Velsen.**

De verbetering van het verkeer over het Noordzee-kanaal te Velsen blijft spoedige voorziening eischen.

**Wegen.**

Verscheidene leden waren van oordeel, dat de Rijkswegen beter moesten worden beheerd en gereguleerd. Reeds meermalen is in het Voorloopig Verslag van deze Kamer aangedrongen op het opnemen in het „Rijkswegenreglement” van meerdere bepalingen tot bevordering van het veilig gebruik der wegen. Men wenschte dien aandrang te herhalen. Bij het sterk toenemend verkeer op, en de erkende onvoldoende afmetingen van vele Rijkswegen, achtte men een nauwkeuriger regeling van het verkeer op die wegen onmisbaar. Speciaal een toepasselijk-verklaring van het bepaalde bij artikel 15 der Motor- en Rijwielwet op iederen geleider van voertuigen, scheen allereerst geboden. Dergelijke voorzorgsbepaling achtte men niet van plaatselijke doch wel degelijk van algemeene strekking.

In de eerste plaats werd daarom de aandacht nogmaals gevestigd op de noodzakelijkheid om bij het steeds toenemend snelverkeer op de openbare wegen het voeren van lichten voor alle voertuigen, die zich op den weg bevinden, verplichtend te stellen; ook voor landbouwvoertuigen en voor stilstaande wagens.

Het invoeren van achterlichten werd noodig geacht. Een proefneming met reflectoren werd aanbevolen ook om de sluitboomen van niet onder onmiddellijke bewaking staande overwegen te signaleren. De verkeersveiligheid zou daar zeer mee gebaat zijn.

De aandacht werd ook in dit verband gevestigd op den overlast en het gevaar, dat op de wegen voortvloeit uit het gebruik van lantarens, die men met een germanisme „schijnwerpers” noemt. Deze sterk-lichten of zoeklichten worden vooral op den weg Haarlem—Amsterdam een werkelijk gevaar. Wanneer een tram van de E. S. M. nadert of een automobiel zijn verblindend licht doet uitstralen, is alle uitzicht onmogelijk. Twee auto's die, gewapend met deze sterk-lichten elkander te gemoet rijden, moeten zeker minstens 50 Meter op goed geluk afvoortsnelen zonder dat de bestuurders iets kunnen zien. De andere gebruikers van den weg verkeerden daardoor van beide zijden in nog grooter gevaar.

Gewenscht werd geacht dat naar dezen toestand een ambtelijk onderzoek werd ingesteld en middelen ter verbetering werden beraamd.

Voorts werd aangedrongen op eene Rijkswegregeling van de verplichting tot uithalen op de openbare wegen. In tegenspraak met hetgeen de Minister ter zake heeft aangevoerd op pag. 11 zijner Memorie van Antwoord aan de andere Kamer, zijn de leden hier aan het woord van oordeel, dat de toestand tegen-

woordig reeds onhoudbaar is en nog zal verergeren met het steeds toenemende verkeer. De onwil van voorlieden om behoorlijk uit te halen is een beslist gevaar, en blijft onverminderd zoo die niet in sommige streken toeneemt. In enkele provincies hebben de Staten verordeningen ter zake gemaakt, die op zich zelf goed werken, maar eenheid ten deze schijnt noodig.

Geklaagd werd verder over een onvoldoend politietoezicht op het verkeer op de openbare wegen. Wel bestaan hieromtrent tal van voorschriften, zoowel van wege het Rijk en de provinciën als van de gemeenten, doch die voorschriften worden uiterst gebrekkig nagekomen. Zoo o. a. op het stuk van het gebruik van brandende lantaarns, het uitwijken, het drijven van vee, het onbeheerd laten staan van paarden. Vooral bij de toeneming van het snelverkeer werd het van belang geacht, dat doelmatige voorschriften werden gegeven en aan de naleving daarvan streng de hand werd gehouden.

Het verbod van het voeren van gekleurde zijglazen bij Besluit van 15 December 1916, vrij onverwacht ingevoerd, deed de aan het woord zijnde leden met des te meer vrijmoedigheid aandringen op het uitvaardigen van meer algemeen gewenschte, althans meer belangrijke bepalingen van algemeenen aard speciaal voor voertuigen geen motorrijtuigen of rijwielen zijnde. Zij merkten verder op dat controle op autorijtuigen 's avonds en 's nachts zeer moeilijk is. De nummers zijn meestal niet wel te lezen; men zou transparent verlichte nummers wenschen voorgeschreven te zien.

Zeer zou men het op prijs stellen van den Minister te mogen vernemen of binnen korten tijd die gewenschte algemeene bepalingen mogen worden tegemoet gezien.

Gevraagd werd of het niet noodig is bepalingen in het leven te roepen ter reglementeering van het verkeer op de vrijliggende rijwielpaden. In het Gooi is een prachtig net dezer nuttige paden ontstaan en elders zijn ze in wording. Het schijnt echter, dat de bepalingen der motor- en rijwielwet op deze paden niet van toepassing zijn, zoodat daarop een ware verkeers-anarchie dreigt te ontstaan; ieder die niet op die paden behoort tracht er gebruik van te maken; regelen van uitwijken, signaalgeven en lichten-voeren worden verontachtzaamd en in het algemeen de veiligheid in het verkeer geschaad.

Voorts werd er op aangedrongen in plaats van klinkerwegen voortaan liever grint- en steenslagwegen aan te leggen. Vooral door het verkeer met automobielen wordt het zand tusschen de klinkers weggezogen, komen deze los te liggen en te verzakken, waardoor het oppervlak van de kunstbaan oneffen wordt en het berijden met automobielen en motorrijwielen zeer wordt bemoeilijkt. De wegwerkers kunnen hiertegen weinig uitrichten en hebben dan ook op de klinkerwegen een zeer gemakkelijk leven. Bij een goed dagelijksch onderhoud door de wegwerkers vertoonen de grint- en steenslagwegen deze gebreken in veel geringere mate, waarom daaraan verre de voorkeur werd gegeven, althans buiten de kommen der dorpen. Gevraagd werd of de Minister deze meening deelde.

Op verbetering van den Rijksweg in de bebouwde kom der gemeente Amerongen, in verband met de onlangs in het orgaan van den Nederlandschen Wielrijders Bond gepubliceerde ernstige beletselen van het verkeer aldaar, werd aangedrongen. Men meende, dat met weinig kosten wel een regeling te treffen zou zijn door een stuk van den weg om te leggen over den gemeenteweg aldaar, waardoor de grootste en gevaarlijkste bocht komt te vervallen.

**IIIde AFDEELING.**

De feitelijke samensmelting der groote spoorwegmaatschappijen werd niet onverdoeld gunstig beoordeeld. Wel is waar zag men de vele voordeelen aan de nauwe samenwerking verbonden niet voorbij, doch waar alle concurrentie thans vervalt, rees de vrees, dat vooral daar waar de waterweg geen prikkel

Voorloopig Verslag over hoofdstuk IX der Staatsbegroting voor 1917 (2).

gaf tot het goed bedienen van den handel, de maatschappijen van hun volstrekte macht wel eens een minder juist gebruik zouden kunnen maken. Ook onder de leden, die de samensmelting der beide groote spoorwegmaatschappijen toejuichten, waren sommigen bevreesd voor eene opdrijving der tarieven. Zij hoopten dat de Minister dit door gepaste maatregelen zal voorkomen.

Geklaagd werd over de veelvuldige en groote vertraging, die bij de aankomst en het vertrek van spoortreinen meer en meer werd waargenomen. Wel erkende men, dat buitengewone omstandigheden daarvan menigmaal de oorzaak waren, maar daarnaast scheen toch ook verslapping van den wil om op tijd te zijn bij het spoorwegpersoneel te zijn ingetreden. Men betwijfelde of van de zijde van de directies hiertegen wel zooveel mogelijk werd gewaakt.

Onder anderen had men op het oog het te laat komen van de treinen op het station Delftsche Poort te Rotterdam. Men laat daar dikwijls den trein der Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij vertrekken op het oogenblik dat die der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen binnenkomt. Naar men mededeelde gebeurt dit zelfs met treinen, die niet verder loopen dan Leiden en zelfs met den laatsten trein, die uit het zuiden komt. Om een voorbeeld te noemen deelde men het volgende mede. Op 3 Maart 1917 is de trein 362, die 7.12 van Breda moet vertrekken op tijd vertrokken. Ofschoon deze trein in Dordrecht normaal 20 minuten stilstaat, kwam wat hij te laat te Rotterdam aan, n.l. om 9.10 in plaats van om 8.58. De trein van 9.10 naar Leiden was toen weg. Men vroeg of de Minister bij machte is dergelijke zaken te voorkomen.

Zoo ook was het aantal personenwagens menigmaal veel te klein en schenen de betrokken hoofdamttenaren weinig rekening te houden met een menigmaal zeer wel te voorzien druk verkeer wegens bijzondere omstandigheden.

Van vele zijden werd tegen de verhoogde spoorwegtarieven bezwaar gemaakt, vooral nu het doel om het reizen te beperken, daarmede niet is bereikt. Verlaging werd wenschelijk geacht. Ook werd aanbevolen aan verschillende treinen meer stopplaatsen te geven.

Het slechte verouderde materieel op spoorweggedeelten zonder concurrentie (men noemde Groningen—Nieuweschan, Venlo—Nijmegen, Zwolle—Almelo en Leiden—Woerden) en vooral de hoogst gebrekkige dienst op die gedeelten, deed voor de toekomst niet veel goeds verwachten.

Verscherping der Regeeringscontrole werd daarom noodig geoordeeld ook om te voorkomen dat, teneinde met de waterwegen scherp te kunnen concurreren onvoldoend materieel (onvoldoend in getal en hoedanigheid) ter beschikking komt van districten die geheel op den spoorweg zijn aangewezen.

Gevraagd werd of plannen worden gemaakt voor verbetering der stations die niet meer kunnen voldoen aan den eisch om een regelmatigen treinenloop te verzekeren. Men noemde Tilburg, Utrecht, Zwolle, Enschede en Groningen. De jammerlijke toestand van de stationsgebouwen in de zoo belangrijke industrieele centra Tilburg en Enschede werd ter sprake gebracht, waar zelfs aan de matigste eischen van comfort voor de reizigers niet voldaan wordt. De gebouwen gesticht voor gemeenten of complexen van gemeenten van een zeer gering zielental moeten nu steden bedienen met een inwonerstal van meer dan 60 000 zielen. Dit scheen niet door de maatschappijen en door de Regeering in het oog te worden gehouden.

Naar aanleiding van deze beschouwingen werd door andere leden opgemerkt, dat de genoemde bezwaren nog in veel sterkere mate golden voor de stations te Rotterdam, die in geen enkel opzicht voldoen aan de eischen van het verkeer.

In de vergadering van de Tweede Kamer op 15 Februari 1917. (*Handelingen* bladz. 2599) heeft Zijne Excellentie de Minister van Waterstaat gesproken over de bezoldiging van de districtsinspecteurs bij het Toezicht op de Spoorwegen.

De gedane mededeelingen hebben niet het volle gewenschte licht verspreid. Daarom zoude het in verband met het gezegde en gelet op de gegevens in den Staatsalmanak opgenomen, goed zijn te vernemen:

1°. in welke bewoordingen de oproeping van sollicitanten, waarop de benoemingen in November zijn geschied, vervat was;

2°. hoeveel plaatsen te bezetten waren, en hoeveel sollicitanten zich hebben aangemeld;

3°. welken staat van dienst de andere, in November 1916 benoemde, ingenieur, die door den Minister 15 Februari niet is besproken, had, en op welk salaris deze is aangesteld;

4°. of niet in Februari jl. een derde ingenieur benoemd is, en zoo ja, welken staat van dienst deze had, en op welk salaris deze is aangesteld;

5°. welk salaris de in en na 1910 aangestelde districtsinspecteurs op 1 November 1916 hadden, en op welk salaris zij indertijd zijn aangesteld.

#### IVde AFDEELING.

Aangedrongen werd op de lang verbeide wettelijke regeling der ongevallenverzekering voor den land- en tuinbouw. Wel is waar ontwikkelt zich de vrijwillige verzekering op dit stuk heel gunstig, maar toch niet krachtig genoeg om binnen afzien, baren tijd eene eenigszins algemeene aansluiting te kunnen verwachten. Daarom moeten de velen, die zich nog afzijdig houden, door de wet tot deelneming worden genoopt.

De leden hier aan het woord achtten het noodig dat de Ongevallenverzekering in het Landbouwbedrijf door Staatsdwang wettig geregeld wordt.

Anderen gaven de voorkeur aan eene afwachtende houding, ten einde de vrijwillige verzekering de gelegenheid te laten tot verderen spontanen groei, waarvan men goede verwachtingen koesterde.

Daar geene juiste en volledige gegevens daaromtrent voor geheel ons land bekend waren, werd er prijs op gesteld zoo mogelijk te vernemen hoever deze vrijwillige verzekering thans is gevorderd, en in hoever zij nog te kort schiet.

Een lid vestigde de aandacht op den zwaren nachtarbeid voor vrouwen op het eiland Walcheren en meende dat hieraan paal en perk diende te worden gesteld. (*Zie Het Volk* van 9 October 1916.)

Aldus vastgesteld door de Commissie van Rapporteurs den 14den April 1917.

VAN DEN BERG.

GILISSEN.

WESTERDIJK.

BERGSMA.

VAN DER HOEVEN.