BIJDRAGE TOT DE KENNIS VAN HET STOOMVAART- VERKEER IN DEN INDISCHEN ARCHIPEL.

The science of commerce is exceedingly complicated.
Its branches are so interwoven with each other, that
restrictions of law are to be avoided as much as possible.

COLQUHON.

I.

Mocht de Indische oorlogsmarine, na de meer algemeene toepassing van de stoomkracht tot het voortstuwten van schepen, zich al spoedig in het bezit van meerdere stoomers verheugen, de koopvaardijvloot bleef in deze zeer ten achteren, en omstreeks 1849 was er in Nederlandsch-Indië slechts één particulier stoomschip aanwezig, waarvan dan ook in den regel als van „de stoomboot” gesproken werd (*). Dit aan de Nederlandsch-Indische Stoombootmaatschappij toebehoorend vaartuig onderhield een geregelde dienst tusschen Batavia, Semarang en Soerabaja, en het werd eene „aanmerkelijke” verbetering geacht toen in 1850, bij wijze van proef een maandelijksche vaart tusschen Makassar en Soerabaja werd geopend met de „Langen Lamongar”, een stoomertje van 53½ last.

In datzelfde jaar werd ook aan de Ned.-Ind. Stoombootmaatschappij een voorschot verleend om zich in het bezit te stellen van een tweede stoomboot, waarin zij in 1851 slaagde door aankoop van de „City of Glasgow”, die als „Java” herdoopt, mede in de vaart werd gebracht voor het onderhouden der gemeenschap tusschen de drie hoofdplaatsen op Java.

De Indische Regeering had intusschen reeds voorlang het belang ingezien van een geregelde stoomvaart in den Indischen Archipel

(*) Dit inleidend historisch overzicht is ontleend aan de Koloniale Verslagen en aan de werken van den heer E. de Waal.

en was er daarom, na verkregen machtiging, toe overgegaan om voor de opening daarvan met den gewezen zee-officier W. Cores de Vries een voorloopig contract te doen sluiten, dat in 1852, na het welslagen van een proefdienst tusschen Batavia en Padang, door een definitieve overeenkomst werd gevolgd.

Daarbij verbond Cores de Vries zich tot het onderhouden van een maandelijkschen dienst van Batavia over Benkoelen naar Padang en evenzoo terug, en van een soortgelijken dienst van Batavia naar Makassar over Semarang en Soerabaja en evenzoo terug, die echter in den Oostmoesson maandelijks, doch gedurende den Westmoesson om de twee maanden zou worden voortgezet tot Amboina, Ternate en Menado en van die laatste plaats rechtstreeks terug naar Makassar.

Het Gouvernement zou tot een bepaalde hoeveelheid voor passagiers en goederen 20 pCt. minder betalen dan hetgeen volgens de passage- en vrachttarieven van particulieren werd geëischt, doch daarentegen jaarlijks een subsidie uitkeeren van f 100,000. Per geographische mijl bedroeg het subsidie alzoo f 7.73 's jaars. Als maximum snelheid werd gesteld $6\frac{1}{2}$ mijl per wacht.

Deze overeenkomst werd met 1 Juni 1854 in dier voege gewijzigd, dat Cores de Vries, die intusschen zijn kontrakt had overgedragen op een maatschappij waarvan hij directeur was, op zich nam om gedurende 5 jaren te onderhouden:

a. een dienst van Batavia over Benkoelen naar Padang en evenzoo terug, maandelijks;

b. een dienst van Batavia over Semarang en Soerabaja naar Makassar, Banda, Amboina, Ternate en Menado en vandaar over Makassar, Soerabaja en Semarang terug naar Batavia, gedurende het eerste jaar éénmaal in de zes weken, doch de vier laatste jaren maandelijks;

c. een dienst van Batavia over Muntok en Riouw naar Singapore en evenzoo terug, maandelijks;

alle diensten in aansluiting met de overland-mail.

Bij dit contract was een subsidie bedongen van f 140,000 gedurende het eerste jaar en van f 160,000 gedurende elk der volgende jaren, of van f 9.69 of 8.73 per mijl 's jaars. Bovendien waren nog andere voordeelen toegekend, als: vrijdom van invoerrechten van enkele zaken, afstand van Gouvernements Borneo-kolen tegen het kostende, enz., terwijl het nieuwe contract ook gunstiger was dan het vorige, in zooverre dat voor Gouvernements-passagiers en vrachten, de tarieven voor particulieren zouden gelden.

Toen later, door een wijziging in de beweging der schepen van de Peninsular en Oriental Company, de sub *c* genoemde dienst onnoodig was geworden, werd deze op initiatief van Cores de Vries vervangen door een maandelijkschen dienst van Batavia naar Muntok, Sambas, Singkawang en Pontianak en terug naar Batavia. In 1856 werd in de sub *b* genoemde lijn nog opgenomen Timor-Koepang tegen een verhooging van het subsidie van f 1500 per reis, terwijl in 1857 de dienst Batavia—Singapore weder werd hervat. Daarentegen werd thans aan Cores de Vries contractuëel het maandelijks bevaren eener lijn Batavia—Sambas via Pontianak en Singkawang opgedragen, tegen een subsidie van f 5000 per reis.

Door deze wijzigingen klom het subsidie tot f 10.56 per mijl 's jaars.

Behalve met Cores de Vries was in 1854 een contract gesloten met de N.-I. Stoombootmaatschappij voor het onderhouden gedurende vier jaren — later werd de overeenkomst tot ultimo Mei 1859 verlengd — van een maandelijkschen dienst van Batavia naar Singapore en terug via Muntok en Riouw, in aansluiting met de overland-mail en dus geheel overeenkomende met den dienst sub *c* van het voorschreven contract met Cores de Vries. De eerste in iedere maand vertrekkende mail was echter aan deze maatschappij verzekerd. Het haar toegelegde subsidie bedroeg gedurende het eerste jaar f 5500 en gedurende de volgende jaren f 5000 per reis. Werden twee reizen binnen dezelfde maand gedaan, hetgeen het Gouvernement zoo noodig kon vorderen, dan werd voor die twee reizen het eerste jaar f 10,000 en in de latere jaren f 9000 uitgekeerd.

Zooals uit het vorenstaande reeds valt af te leiden bestond er geen bepaalde overeenkomst voor de pakketvaart langs Java's Noordkust, tenzij men het gedeelte Batavia—Soerabaja van den maandelijkschen dienst Batavia—Molukken als zoodanig wil beschouwen. Doch overigens werd zonder eenige tegemoetkoming van wege het Gouvernement de gemeenschap onderhouden door de vaartuigen van Cores de Vries en van de N.-I. stoombootmaatschappij en door de „Langen Lamongan”.

Voor het vervoer van Gouvernements passagiers en goederen langs Java's Noordkust schijnt van dit laatste stoomschip geen gebruik te zijn gemaakt, althans in het Koloniaal Verslag van 1854 leest men dat het bestaan van twee verschillende stoombootmaatschappijen, met welke van Gouvernementswege overeenkomsten waren gesloten, aanleiding gaf tot het uitvaardigen van

voorschriften, die ten doel hadden om beide maatschappijen, wanneer verlangde diensten door hen even goed en tegen denzelfden prijs geschiedden, volkomen op gelijken voet te behandelen.

In 1858 werd met Cores de Vries een nadere overeenkomst getroffen op eenigszins gewijzigde voorwaarden, waarbij het contract voor de pakketvaart, dat met 1 Juni 1859 zou eindigen, tot ult. December 1860 werd bestendigd, terwijl almede met hem werd gecontracteerd voor den maandelijkschen maildienst tusschen Batavia en Singapore die tot ultimo 1859 door de N.-I. Stoombootmaatschappij moest worden onderhouden. Ook Timor-Dilly werd in de vaart opgenomen, waarschijnlijk krachtens een afzonderlijk contract met het Portugeesche Gouvernement. (*)

Voor het onderhouden van de pakketvaart na 1860 werd in den loop van 1859 een aanbesteding gehouden die geheel mislukte, daar de eenige inschrijver, de heer Cores de Vries, zulk een aanzienlijk subsidie vorderde, dat het veel voordeeliger zou zijn geweest om de pakketvaart voor eigen (d. i. Gouvernements-) rekening voort te zetten. Zoo ver kwam het echter niet, daar Cores de Vries zich later bereid verklaarde om nader te onderhandelen, en daaruit sproot een contract voort waarbij hij op zich nam, de pakketvaart tot ultimo 1864 te onderhouden tegen een subsidie van f500,000 's jaars, met toezegging dat voor de Gouvernements-transporten *zooveel mogelijk* van zijne vaartuigen zou worden gebruik gemaakt. (†)

Bij de bestaande diensten zou echter nog een maandelijksche worden geopend van Soerabaja naar Bandjermasin over Bawean en evenzoo terug.

Volgens dit contract — waarbij vaste tarieven werden aangenomen — werd niet minder dan f18.21 per mijl subsidie 's jaars betaald.

Deze slechte uitkomst kan geen verwondering wekken als men nagaat dat de voorwaarden voor deze aanbesteding eerst 21 maanden te voren in Nederland waren bekend gemaakt. Vooral in dien tijd, toen men de kunst van het spoedig bouwen van stoom-

(*) Zie „Insulinde“ door A. R. Wallace (vertaling van professor Veth) 1e deel, p. 338.

(†) Artikel 15 laatste lid van de „Overeenkomst tusschen het Gouvernement van „Nederlandsch-Indië en den heer W. Cores de Vries voor het in werking brengen „en onderhouden eener geregelde pakketvaart in den Indischen Archipel“ Batavia, W. Ogilvie, 1860. Nog verscherpt komt deze bepaling ook voor in de latere contracten met de N.-I. Stoomvaartmaatschappij.

schepen nog niet in die mate verstond als tegenwoordig en toen de te bezigen vaartuigen nog om de Kaap de Goede Hoop moesten worden gezonden en na aankomst in Indië zeker niet onmiddellijk voor den pakketdienst konden worden gebezigd, was de termijn van voorbereiding veel te kort gesteld.

Het nieuwe contract werd later overgedragen op een commanditaire vennootschap, handelende onder de firma W. Cores de Vries te Batavia.

Eene in 1862 met een andere firma te Batavia gesloten overeenkomst voor een dienst tusschen Batavia, Cheribon, Palembang en de Lampongs kwam spoedig te vervallen, doordien het daarvoor gebezigde vaartuig onzeewaardig werd, terwijl onderhandelingen met een particulier te Batavia gevoerd over het openen van een dienst tusschen Padang en de om de Noord daarvan op Sumatra's Westkust gelegen havens, tot geen resultaat leidden wegens de hooge eischen die gesteld werden.

Ten slotte bleef alzoo de firma W. Cores de Vries de eenige contractant met het Gouvernement voor het onderhouden van stoomvaartdiensten, en het is dan ook met het in werking treden van het contract 1861—1865 dat het streven tot monopoliseering van het verkeer in den Archipel zich meer en meer begint te openbaren.

Terwijl men in het Koloniaal Verslag van 1859 nog vindt aangeeteekend dat behalve de booten van W. Cores de Vries en de N.-I. Stoombootmaatschappij, ook eenige stoomschepen van de firma's Levert en Co. te Batavia, Wermuth en Co. te Semarang en Major Matzen en Co. te Soerabaja de gemeenschap langs Java's Noordkust en in straat Madoera onderhielden, later blijkt dat met uitzondering van den stoomer „Oenarang”, die evenwel in den loop van 1862 aan de firma W. Cores de Vries overging, al de op Java gevestigde stoomvaartondernemingen hare booten aan die firma hadden verhuurd. En van het verkeer in Straat Madoera werd zij mede geheel meester door het sluiten in 1862 van een afzonderlijk contract met het Gouvernement voor een dienst tusschen Soerabaja, Pasoeroean, Besoeeki, Panaroekan en Soemenep.

Door de ondervinding wijzer geworden, heeft men de voorwaarden van uitbesteding voor het onderhouden van den stoompakketvaartdienst na 1865 bijtijds aangekondigd, en deze weken in zoover af van de tot dusver gesloten contracten, dat een subsidie per af te leggen geographische mijl zou moeten worden

gevorderd, en dat het Gouvernement zich in het algemeen de bevoegdheid voorbehield de contractuële diensten te wijzigen en zelfs in te trekken. Het contract zou loopen over de jaren 1866 t/m 1875.

Bij de op 31 Juli 1863 gehouden aanbesteding was H. O. Robinson uit Londen minste inschrijver tegen een prijs van f 6.97 per mijl. Het met dezen hierop gesloten contract ging later over op de „Nederlandsch-Indische Stoomvaartmaatschappij” welke Nederlandsche naam evenwel — zooals de heer E. de Waal het uitdrukt — op weinig na Engelsch kapitaal bedekte. De heeren Paul van Vlissingen en Dudok van Heel, van Amsterdam, hadden voor f 6.98 per mijl ingeschreven.

De pakketvaart zelf zou bij het in werking treden van dit contract de volgende uitbreidingen ondergaan. De dienst Batavia—Padang, waarin ook Telok—Betong werd opgenomen, zou twee malen 's maands, en die langs Java's Noordkust vier malen 's maands in plaats van eenmaal 's maands bevaren worden, terwijl de lijn Batavia—Singapore zou worden uitgebreid met een zijtak van Muntok naar Palembang.

Hoezeer de aanbesteding voor de nieuwe overeenkomst geruimen tijd te voren was aangekondigd en gehouden, bleek toch nog de tijd van voorbereiding niet voldoende te zijn geweest, daar de schepen van de nieuwe contractante bij het begin van 1866 nog niet alle in Indië waren aangekomen. Eerst in Maart van dat jaar konden alle contractuële diensten bevaren worden. Deze ondergingen voortdurend verandering, meestal in den zin van uitbreiding, doch daar het voor het met dit opstel beoogde doel niet noodig is ze alle op te noemen, wordt daaromtrent verwezen naar het IVe deel van E. de Waal's „Indische Financien” p. 303 en v.v.

Vermelding verdient het echter dat in 1862 de nog steeds bestaande Fransche maildienst tusschen China en Marseille, met een zijtak van Singapore naar Batavia, in het leven werd geroepen.

Op verzoek werd deze lokaallijn aanvankelijk door een vaarttuig van het Ned.-Indisch Gouvernement, en eerst na Maart 1866 door een stoomer der betrokken maatschappij „Messageries Impériales” (later „Maritimes”) waargenomen.

Al dadelijk bleek het streven der N.-I. Stoomvaartmaatschappij om zich, evenals de firma van W. Cores de Vries — die intusschen zelf reeds was overleden — een monopolie te verzekeren. In 1864 toch had een particulier te Batavia voor een door hem op te

rigten stoomboot-onderneming voor de gemeenschap met Krawang, Cheribon, Tegal, Pekalongan, Semarang, Palembang en de Lampongs een voorschot van een ton gevraagd, doch dit verzoek werd afgewezen o. m. omdat genoemde maatschappij had verklaard deze vaart, althans gedeeltelijk, met hare booten te zullen exploiteeren.

Alvorens echter haar doel te bereiken, had de N.I. Stoombootmaatschappij nog een zwaren strijd te doorstaan.

Na het verstrijken toch van het contract met de firma W. Cores de Vries gingen hare stoomschepen en overig materieel over op een reederij, waarvan het beheer werd toevertrouwd aan de firma Besier en Jonkheim te Rotterdam die 6 der booten aanhield en de overige verkocht. Deze reederij, die door geen contract gebonden was, bepaalde zich uit den aard der zaak slechts tot het bevaren van de voordeeligste trajecten en hield tot October 1868 de concurrentie met de N.-I. Stoomvaartmaatschappij vol, doch eindigde ten laatste met haar vloot aan die vennootschap over te doen.

Der Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij, die reeds vroeger door aankoop eigenares was geworden van den eenig overgebleven stoomer van de Ned.-Ind. Stoombootmaatschappij, viel het nu niet moeilijk, de beide andere stoomschepen die nog langs Java's Noordkust voeren, uit de vaart te dringen. Het eene de „Hebon Dalam” werd nog in 1868 in Japan, het andere „de Hoop” in het daaropvolgend jaar te Singapore verkocht. Zij ondervond nu nergens concurrentie dan op de lijn Batavia-Singapore van de Messageries, en de enkele malen dat concurreerende lijnen werden geopend, moesten die ondernemingen weldra weder worden opgegeven. Wel bevonden zich in den Archipel behalve de vaartuigen van de maatschappij nog andere stoomers; doch deze voeren slechts op avontuur, of waren bestemd voor sleepdiensten of voor het vervoer op de verschillende reeden, en waren, op enkele uitzonderingen na, van klein charter.

In den loop der jaren, meer bepaaldelijk na 1872, kreeg het monopolie langzamerhand een geheel ander karakter. Was tot dien tijd de Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij, behalve op de lijn Batavia-Singapore, meesteres van de geheele stoomvaart in den Indischen Archipel, het was haar niet mogelijk te beletten dat ondernemende ingezetenen van de Straits Settlements pogingen aanwendden om van uit Singapore stoomvaartdiensten te openen, pogingen die, zooals nader blijken zal, in latere jaren met een schitterend succès werden bekroond. Dit verschijnsel moet worden beschouwd als een der gevolgen van den hoogst belangrijken in-

vloed, dien de opening van het Suez-kanaal heeft gehad op het verkeer met en in den Indischen Archipel.

Vóór de openstelling toch van dat kanaal was de contractant met het Indisch Gouvernement voor het onderhouden van de pakketvaart om zoo te zeggen de eenige in den Archipel die *geregelde* diensten kon onderhouden, daartoe in de mogelijkheid gesteld door een betrekkelijk hoog subsidie. Zulk een subsidie was noodig omdat destijds de stoomers met het oog op de reis om de Kaap de Goede Hoop van veel zwaarder constructie moesten zijn dan in den kalmen Indischen Archipel eindelijk noodig was, of wel ze moesten in gedeelten uitgezonden en in Indië ineengezet worden, waartoe nog geen voldoende aantal bekwame inlandsche werklieden aanwezig was. De kosten van aanschaffing en onderhoud van stoomschepen waren dan ook zóó belangrijk — gedeeltelijk bovendien omdat het kolenvverbruik veel grooter was dan bij de tegenwoordige machines — dat om een behoorlijke rente te kunnen trekken de vrachten veel te hoog zouden moeten zijn gesteld om tegen de zeilvloot te kunnen concurreeren. Zonder Staatshulp was een stoomvaartonderneming toen der tijde zoo goed als onmogelijk, tenzij eene die zich uitsluitend tot de voordeeligste lijnen bepaalde, zooals bijv. de reederij van de firma Besier & Jonkheim.

Tegenwoordig echter kan, mits een goed seizoen worde gekozen, om zoo te zeggen het kleinste stoomschip uit Europa naar Indië worden gebracht. Ongetwijfeld is het voor een deel aan die veranderde omstandigheden toe te schrijven dat bij de aanbesteding voor het onderhouden van de pakketvaart gedurende de jaren 1876 t/m 1890 de laagste inschrijver — weder de Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij — niet meer eischte dan f 3.90 per mijl, niet tegenstaande de voorwaarden in meer dan een opzicht minder gunstig waren dan die van het bestaande contract.

Hoezeer nu blijkens het vorenstaande de in vroeger tijden aan de aanschaffing van stoomschepen verbonden bezwaren geheel zijn vervallen en diensgevolge o. a. het verkeer met Singapore geheel aan de vrije concurrentie is ten deel gevallen, bezit en handhaaft de Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij nochtans, behoudens eenige later te verklaren uitzonderingen, bij voortduring een monopolie van het vervoer van personen en goederen tusschen de Nederlandsch-Indische havens *onderling*. Het wezen van *dat* monopolie het huidige monopolie, uiteen te zetten, is het doel der thans volgende regelen.

In afwijking van hetgeen bijna bij alle stoomvaartondernemingen van eenig belang het geval is, geeft de Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij „geen gids” of „handbook of information” of „handbook of services” of zoo iets uit, waarin men de verschillende passage- en vrachttarieven kan naslaan of andere inlichtingen omtrent de verschillende diensten kan putten. Voor het particulier vervoer bestaan dan ook feitelijk geen vaste tarieven. Voor de Gouvernements-transporten zijn de tarieven bij het contract geregeld. Komt men bij een der agentschappen om een colli te verzenden, dan ziet de aflader het eens aan en geeft vervolgens als vracht een rond cijfer op — voor het gemak bij de boekhouding. Vindt men de gevorderde vracht wat hoog, dan kan men wel eens met goeden uitslag afdingen. Die regeling heeft tengevolge dat men voor gelijke pakketten op verschillende dagen of plaatsen soms zeer uiteenlopende vrachten moet betalen. Alleen voor enkele groote handelslichamen, bijv. de Nederlandsche Handelmaatschappij, zijn tarieven vastgesteld, die de Stoomvaartmaatschappij echter steeds naar willekeur kan wijzigen.

Opent nu een andere onderneming een lijn naast een der door de Stoomvaartmaatschappij bevaren diensten, dan is de overbekende tactiek van deze laatste om hare vrachten steeds lager te stellen dan haar concurrent, die ten laatste door gemis aan vracht gedwongen wordt, de zaak op te geven.

Niet altijd mocht dit baten. Zoo had eenige jaren geleden een groote vennootschap een bootje in de vaart gebracht tusschen Batavia en Palembang dat de concurrentie doorstond omdat het grootendeels gebruikt werd voor vervoer van eigen producten en goederen. Het gevolg daarvan was dat de Stoomvaartmaatschappij op dit traject, waarop zij een gesubsidieerden dienst onderhoudt, bijna geen lading kreeg. Ook hier wist zij weder raad: bij wijze van represailles verhoogde zij de speciale tarieven voor die vennootschap op de andere lijnen zoodanig dat deze genoopt werd aan de wenschen der Stoomvaartmaatschappij te gemoet te komen en den dienst staakte.

Nog op tal van andere manieren heeft die maatschappij den handel in bedwang.

Twee kooplieden weten bijv. dat ergens gebrek bestaat aan eenig artikel, zoodat beide wenschen dit te verzenden. Heeft nu de een zich op eenige wijze jegens de maatschappij misdragen, dan verzendt zij alleen de goederen van den ander, en laat die van den eersten tot eene volgende gelegenheid wachten. Deze is

tegenover zulke handelingen machteloos, want andere gelegenheden tot verzending ontbreken meestal en de cognossementen zijn zoodanig ingericht dat verhaal niet mogelijk is. Ook een meer of minder gestrengte toepassing van hare arbitraire cognossementen wendt de Stoomvaartmaatschappij aan tot het bereiken van haar doel. (*)

Zooals reeds gezegd, is het een enkele maal gebeurd dat anderen een dienst openden op door haar bevaren lijnen, doch dan stelde zij zich op de hoogte wie van de kooplieden van de nieuwe gelegenheid gebruik maakten, en kwamen deze dan bij haar om goederen te verschepen naar plaatsen waarop zij alleen een dienst onderhield, dan liet zij de goederen eenigen tijd staan, of wel zij berekende zeer hoge vrachten.

Is alzoo aangetoond hoe het den Nederlandsch-Indischen particulier onmogelijk wordt gemaakt zich op een tak van nijverheid toe te leggen, waarmede zeer goede zaken zouden zijn te maken, onwillekeurig zal de vraag rijzen of dan niet zijn Pinangsche of Singapoersche collega, die van de stoomvaartmaatschappij niets te duchten heeft, en de Nederlandsche stoomvaart-ondernemingen die de gemeenschap tusschen Nederland en Indië onderhouden, geen ernstige belagers zijn van het monopolie. Tegen inbreuk van die zijden is het echter gewaarborgd door de op het stuk van scheepvaart in Nederlandsch-Indië bestaande bepalingen en door het eigen belang der Nederlandsche maatschappijen.

De hoofdbepalingen met betrekking tot de scheepvaart zijn vervat in de wet van 8 Augustus 1850 [Nederlandsch Staatsblad no. 417, Indisch id. no. 42] en in artikel 130 van het Regeerings-reglement.

Eerstgenoemde wet, zooals zij later in de toepassing is gewijzigd door de tariefwetten van 1865 en 1873, schenkt aan de vreemde vlag gelijke voorrechten als aan de Nederlandsche, met uitzondering van de kustvaart in Nederlandsch-Indië, zooals die volgens de bestaande verordeningen mag worden uitgeoefend. Daartoe zijn alleen gerechtigd de Nederlandsche schepen, de schepen in Nederlandsch-Indië thuis behorende en de inlandsche vaartuigen aan deze schepen gelijkgesteld.

Artikel 130 van het Regeerings-reglement verklaart in substantie hetzelfde doch de kennis der redactie is, zooals nader blijken zal,

(*) Zie over de cognossementen het artikel *„Het monopolie der Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij”* in de *Indische Gids*.

van veel belang. Het luidt: „De havens van Nederlandsch-Indië, „geopend voor den algemeenen handel, zijn toegankelijk voor de „schepen van alle volken met welke het Koninkrijk der Nederlanden „in vriendschap is, behoudens de naleving der algemeene en plaatselijke verordeningen”.

„In andere havens worden alleen toegelaten inlandsche vaartuigen en die tot de kustvaart gerechtigd zijn.”

De voornaamste der in de scheepvaartwet van 1850 bedoelde verordeningen betreffende het uitoefenen van de kustvaart is nog altijd de publicatie van 31 December 1825 (Indisch Staatsblad no. 48) waarvan art. 2 bepaalt: „Dat het...., met uitzondering van alle „anderen, alleen aan schepen in Nederlandsch-Indië te huis behoorende en daarmede gelijkstaande inlandsche schepen en vaartuigen” — waarbij thans, ingevolge de scheepvaartwet van 1850, „de schepen onder Nederlandsche vlag gevoegd moeten worden — „zal geoorloofd zijn :

„a. om goederen, welke in een der Nederlandsche-Indische havens geladen zijn en vandaar worden uitgevoerd, in eene der „andere havens in Nederlandsch-Indië gelegen te lossen en in te „voeren, alsmede

„b. om goederen van het eene entrepôt in Nederlandsch-Indië, „naar een ander entrepôt aldaar gelegen, over te brengen ”

„Zullende de schepen en vaartuigen en ladingen van welke de „schippers of gezagvoerders zich aan dezen verboden in- en uitvoer schuldig mochten maken, onderworpen zijn aan de straffen, „op den verboden en frauduleusen clandestinen invoer van goederen, „bij de wetten en reglementen op de inkomende en uitgaande „rechten bepaald of nader vast te stellen.”

In het algemeen alzoo uitsluiting van de vreemde vlag van deelneming aan de kustvaart. Vreemde schepen mogen dus wel goederen vervoeren tusschen vreemde havens en Nederlandsch-Indische havens, doch niet tusschen deze laatste havens onderling. Een gevolg hiervan is, dat de vreemde schepen — althans in die gedeelten van den Archipel waar de bepalingen op de kustvaart absoluut worden toegepast — zich nagenoeg uitsluitend bezig houden met het vervoer van goederen tusschen Singapore en Pinang (van uit de laatste plaats echter in mindere mate) en de handelscentra in Nederlandsch-Indië en zich in het algemeen niet op het gebied der Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij — het verkeer tusschen de Nederlandsch-Indische havens onderling — bewegen.

Zooals reeds werd opgemerkt, is het monopolie ook gewaarborgd tegen aanslagen van de zijde der stoomvaart-ondernemingen tusschen Nederland en Indië. Deze hebben belang bij eene goede verstandhouding met de Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij met het oog op doorvrachten naar plaatsen buiten Java, en die omstandigheid heeft indertijd geleid tot het sluiten eener overeenkomst waarbij de Nederlandsche Stoomvaart-ondernemingen zich verbonden hebben om goederen noch passagiers tusschen havens in Nederlandsch-Indië te vervoeren. Men ziet dan ook het vreemde verschijnsel dat, terwijl er 5 à 6 malen 's maands groote booten zonder een enkelen passagier langs Java's Noordkust stoomen, de reizigers op de vaartuigen van de Stoomvaartmaatschappij soms zoo talrijk zijn, dat ze niet eens allen een behoorlijke slaappleats hebben.

Is hiermede uiteengezet hoe het der Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij mogelijk is haar monopolie bij voortduring te handhaven, thans stelt men zich voor, de gevolgen daarvan uiteen te zetten.

Daarbij moeten twee tijdvakken wel worden onderscheiden: het eerste loopende tot den tijd dat de gevolgen van de opening van het Suez-kanaal zich in Nederlandsch-Indië begonnen te openbaren, het tweede van af dien tijd. In het eerste tijdperk, toen, zooals reeds opgemerkt, de contractant voor het onderhouden van de pakketvaart in den Archipel nagenoeg de eenige was die stoomschepen in de vaart had, had het monopolie geen ander gevolg dan dat de passage- en vrachttarieven voor particulieren wat hoog werden opgedreven, doch op die wijze droegen deze het hunne bij tot instandhouding der pakketvaart, die anders geheel ten laste van het Gouvernement zou zijn gekomen, en onbillijk was dit niet te noemen, daar zij bij het voortbestaan der pakketvaart evenzeer belang hadden. Het Gouvernement is er dus geen verwijt van te maken dat indertijd niet alleen geen maatregelen zijn getroffen om het verkrijgen van een monopolie te beletten, doch dat zulks zelfs in de hand is gewerkt door het subsidiëren van diensten die ook zonder subsidie zouden zijn onderhouden o. a. die langs Java's Noordkust; het toezeggen van *alle* Gouvernements-transporten aan den contractant voor de pakketvaart; enz. Daardoor kwamen de andere ondernemers in slechter conditie dan die contractant.

Dat werkelijk het monopolie een gunstigen invloed op de gevorderde subsidie heeft uitgeoefend, blijkt o. a. uit de inschrijvingen voor het onderhouden der pakketvaart gedurende de jaren

1866/1875. Deze werd in perceelen en in ééns uitbesteed, en nu was de laagste inschrijvingssom voor de perceelen ± 30 pCt. hooger dan die voor het geheel, (*) natuurlijk omdat bij perceels-gewijze toewijzing zeer veel kans bestond dat niet alles in ééne hand zou komen.

Was alzoo in vroeger jaren het eenige gevolg van het monopolie, dat het verkeer werd gedrukt en daardoor de ontwikkeling van den Archipel tegengehouden, thans oefent het bovendien nog een veel bedenkelijker invloed uit.

Zooals hiervoren is aangetoond, bestaan er geene belemmerende bepalingen ten aanzien van het verkeer tusschen Singapore en de voor den algemeenen handel opengestelde havens in Nederlandsch-Indie, en daarvan heeft de Singapoorsche handel een ruim gebruik gemaakt om tal van stoomvaartdiensten in den Archipel, met Singapore als uitgangspunt, te openen. Op die trajecten bestaat dus concurrentie, vandaar dat de tarieven voor het verkeer tusschen Singapore en de Nederlandsch-Indische havens een normale hoogte hebben. Dat is niet het geval met de tarieven voor het verkeer tusschen die havens onderling. Van het monopolie van dat verkeer toch maakt de Ned. Ind. Stoomvaartmaatschappij gebruik om — zooals trouwens ieder andere reederij, ook een zuiver Nederlandsche zou doen — meer te laten betalen dan noodig is om eene betamelijke winst te behalen.

Alvorens echter de hoogst gewichtige gevolgen van dien toestand bloot te leggen, dient een woord vooraf te gaan omtrent het handelsverkeer met den Indischen Archipel.

In zeer grove trekken komt het hierop neder, dat groote stoomers of zeilschepen de goederen van Europeeschen oorsprong naar de verschillende groote havenplaatsen of handelscentra in den Archipel brengen, vanwaar ze allerwegen worden verspreid. Omgekeerd worden van heinde en verre de producten van elke streek op die centra bijeenverzameld en door de mailstoomers en andere vaartuigen naar Europa overgevoerd. Dat verspreiden en bijeenbrengen is het werk van de kleine stoomers en daarvoor kunnen de groote mail-stoomers niet zonder verlies of winstderving worden gebezigd.

Bij voorkeur zal natuurlijk worden gebruik gemaakt van de kanalen die aan den handelaar de meeste voordeelen aanbieden,

(*) Zie *Bataviaasch Handelsblad* 1863 Nos 55, 61 t/m 64, 77 en *Javabode* van dat jaar No. 61.

en daar nu het verkeer met Singapore door minder hooge tarieven wordt gedrukt dan het verkeer met Padang, Batavia, Semarang of Soerabaja — de havens die *geregeld* door de Nederlandsche Suez-booten worden aangedaan — en op die plaats ten aanzien van laden, lossen en overschepen nagenoeg geen formaliteiten worden gevorderd, ligt het voor de hand dat de betrekkingen met Singapore zich voortdurend uitbreiden ten koste van den handel in onze eigen groote havens, die hoe langer hoe meer tot plaatselijke import en export wordt teruggebracht. Wat hier gezegd is omtrent den handel met Europa geldt natuurlijk evenzeer voor dien op China, Japan, Australie, enz.

Hoezeer dat verloop van den handel aan de Nederlandsch-Indische havens naar Singapore een zaak is van algemeene bekendheid, komt het niet overbodig voor het met enkele feiten en cijfers te staven.

Terwijl, zooals reeds gezegd, voor het eerst in 1872 melding wordt gemaakt van stoomvaartuigen die van uit Singapore den Archipel, meer bepaaldelijk Deli, Siak, Riouw en Palembang, bevoeren [K. V. 1873], vindt men in het Koloniaal Verslag van 1876 de volgende diensten opgegeven als: een tusschen Singapore en Atjeh; een tiendaagschen tusschen Singapore en Deli; een tusschen Singapore en Pontianak en een veertiendaagschen tusschen Singapore en Palembang.

In 1877 nam het verkeer met Singapore weder zeer toe. In het Koloniaal Verslag van 1878 leest men daaromtrent: „Van Singapore varen: naar Batavia, om de veertien dagen, stoomschepen van „de Compagnie des Messageries Maritimes de France”; „naar Semarang op onbepaalde tijdstippen, de Bentham, Penang „en Banca, welke schepen hetzij op de heen- of op de terugreis „soms ook Cheribon, Tegal of Batavia aandoen; naar Soerabaja, „gemiddeld twee malen 's maands, de Radjah Brooke; naar Soerabaja „en Bali, om de maand of om de twee maanden, de Eastern-Isles; „naar Riouw, dagelijks, hetzij de Far East, hetzij de Louise; naar „Pontianak gemiddeld drie malen 's maands, de Pontianak, die „van tijd tot tijd ook Billiton aandoet; naar Palembang, drie malen „'s maands de Ruby; naar Makassar over Soerabaja en Bali en „terug over dezelfde plaatsen, op onbepaalde tijdstippen doch gewoonlijk om de maand, de Rosa; en eindelijk naar Bandjermasin, „mede over Soerabaja en Bali, en naar het schijnt ook over Makassar, maandelijks, de Vidar”.

Zonder nu van jaar tot jaar de uitbreiding van het stoomvaart-

verkeer met Singapore na te gaan, kan de enorme omvang die het langzamerhand verkregen heeft voldoende blijken uit onderstaande lijst van stoomers die, zonder subsidie, in het begin van 1884 den Archipel van uit Singapore bevoeren. (*)

N A M E N		Vlag.	Omschrijving der diensten.
der ondernemers.	der schepen.		
N. I. Stoomv. Mû .	Sindoro	Ned.	Maandelijks van Atjeh naar Pinang en Singapore en terug.
Tan Ing Tjing . .	Hing Sang Tye	Eng.	Om de 5 dagen tusschen Singapore en Batjan via Bengkalis.
Sech Achmad . . .	Almansor.	Eng.	Om de 5 dagen tusschen Singapore en Siak via Bengkalis.
A. Holt	{ Ganymede Mercury	Eng.	{ Wekelijks tusschen Singapore en Laboean-Deli.
(Liverpool)		Eng.	
Song Soon Guan & Co	Pakan	Eng.	Wekelijks van Singapore naar Malaka, Bengkalis, Siak en Pakan en terug.
id.	Bintang Timor.	Eng.	2 à 3 malen 's maands tusschen Singapore en Bengkalis.
Intjé Saleh. . . .	Pilot fish	Eng.	Ongeregeld als voren.
Jacob Jens. . . .	Isabella	Eng.	3 maal 's maands tusschen Singapore en Djambi via Batam.
Sech Salim Abdulla Aahal.	Sri Moar	Eng.	Ongeregeld tusschen Singapore en Indragiri.
Daoed	Louise II.	Djo-hoorsch	Om den anderen dag tusschen Singapore en Groot-Karimon.
Hiap Ho Sing & Co.	Resident Schiff	Ned.	Dagelijks tusschen Riouw en Singapore.
Kiem Hiap Bie & Co.	Emily	Ned.	Als voren.
Kiem Tjien Soei & Co.	Kaiser	Eng.	Als voren.
Ban Seng & Co. te Singapore voor de helft, eenige handelen te Pontianak voor de wederhelft	Dan What Soon	Eng.	Om de 10 dagen van Singapore naar Pontianak via Billiton en terug.
Ong Kong Koen. .	Pontianak	Eng.	Als voren.
Hin Joe	Sri Pontianak	Eng.	Om de 12 dagen als voren.
N. I. Stoomv. Mû . .	Patoeah	Ned.	Eens à twee malen 's maands tusschen Singapore en Palembang.
Kho Tjin Pho . .	Petrel	Eng.	Onbepaald als voren.
Singapore Reederij .	{ Ruby Sissie	Eng. Eng.	{ 4 à 5 malen 's maands als voren.

(*) Een lijst van alle ongesubsidieerde diensten in den Archipel komt sinds 1882 voor in den Regeerings-almanak voor N.-I., doch laat wat volledigheid betreft, te wenschen over.

N A M E N		Vlag.	Omschrijving der diensten.
der ondernemers.	der schepen.		
N. I. Stoomv. Mij .	Siak	Ned.	Onbepaald als voren.
Ned. Handelsmij . .	Sing Tjin	Ned.	Onbepaald als voren.
Song Soon Guan & Co.	Banca	Eng.	Ongeregeld tusschen Singapore, Palembang en Java.
Said Masin bin Saleh Algraaffrie	Vidar	Eng.	Ongeregeld tusschen Singapore, Muntok, Palembang, Cheribon, Soerabaja, Bandjermasin en de Oostkust van Borneo.
Kho Soen Tjio . .	Resident Broers	Ned.	Maandelijks tusschen Bandjermasin en Singapore.
Tio Tiau Sat & Ong	Hok Canton	Eng.	Ongeregeld tusschen Singapore en Batavia.
Been Sin	(vroeg. Egeron)		
Tan Kim Tian & sous.	Celestial	Eng.	Eens in de 3 weken van Singapore naar Cheribon en Samarang en terug.
Eng Keng & Co. .	Normanby	Eng.	Onbepaald als voren.
Lingard	Paknam	Eng.	Ongeregeld tusschen Singapore, Batavia, Semarang en Soerabaja.
Soei Hong Sing .	Penang	Eng.	Onbepaald van Singapore naar Soerabaja, Bali en Makassar en terug.
	Poh Ann	Eng.	soms via Bandjermasin.
	Rosa	Eng.	
N. I. Stoomv. Mij .	Sumbawa	Ned.	Halfmaandelijks van Singapore naar
	Kongsee	Ned.	Samarang, Rembang, Soerabaja, Boeleleng, Ampenan en Makassar en terug.
Tjing Tjong & Lie	Hye-Ling	Eng.	Maandelijks als voren.
Tjing Yon.			
Ross & Carpenter .	Cleator	Eng.	Eens in de 6 weken tusschen Singapore en de Molukken.
John S. Neave . .	Martaban	Eng.	Ongeregeld als voren via Semarang en Soerabaja
Goo Guan Loo . .	Marlborough	Eng.	Ongeregeld van Singapore naar Saigon en Soerabaja en vandaar naar Singapore terug.
Guthrie & Co. . .	Lido	Eng.	Als voren.
F. F. Reid (Leith) .	Aegean	Eng.	Als voren.

En dat met de toeneming van het stoomvaartverkeer met Singapore, de toeneming van het handelsverkeer met die plaats gelijken tred hield, kan o. a. blijken uit den volgenden staat, houdende een overzicht, sinds 1870, van de waarde der in- en uitvoeren van en naar Singapore, ontleend aan de „Straits Settlements Blue Books”.

De daarin genoemde cijfers zijn natuurlijk minima, want er wordt te Singapore veel in- en uitgevoerd waarvan nimmer aangifte wordt gedaan.

J A A R.	W A A R D E I N D O L L A R S	
	van het ingevoerde in Ned. Indië van Singapore.	van het uitgevoerde van Ned. Indië naar Singapore.
1870	5,552,693	6,498,931
1871 (*)		
1872 (*)		
1873 (*)		
1874	9,141,018	6,743,366
1875	9,527,358	6,759,049
1876 (*)		
1877 (*)		
1878	10,003,608	7,152,316
1879	12,279,958	9,184,466
1880	13,928,261	9,312,738
1881	14,022,630	12,769,464
1882	15,512,255	12,777,995
1883	15,895,254	13,153,723

Het spreekt van zelf dat, hoe meer de transito-handel in den Archipel zich naar Singapore verplaatst, hoe meer het verkeer van die plaats met Europa zal toenemen, ook al weder ten koste van het direct verkeer van Java met Europa. Daardoor zullen de maatschappijen en reederijen die de gemeenschap tusschen Java en Europa onderhouden, minder en minder vracht krijgen, en het zou dan ook zeer verklaarbaar zijn indien bijv. de maatschappij „Nederland” hare booten niet meer door Straat Soenda, doch door Straat Malakka via Singapore naar Batavia liet stoomen, ten einde ook een deel van het toenemend vervoer tusschen Singapore en Europa machtig te worden. Daardoor zou die onderneming tevens onafhankelijk worden van de Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij, want zij zou dan voor doorvrachten in den Archipel kontrakten kunnen sluiten met reederijen te Singapore. Zij zou zich dan ook niet langer behoeven te onthouden van het uitoefenen der kustvaart langs Java's Noordkust. Het behoeft echter geen betoog dat een dergelijke regeling, het verloop van den transito-handel naar Singapore, zeer zou bevorderen.

Een laatste nadeel van het monopolie der Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij is, dat de Nederlandsche Suez-booten genoodzaakt zijn om zelf zooveel mogelijk de lading in de verschillende havens

(*) De Blue-Books der oningevulde jaren stonden niet ter beschikking van o. g.
ECON. 1885.

in te nemen of te lossen. Dit veroorzaakt in de eerste plaats veel last bij het stuwen, en in de tweede plaats wordt de uit- en thuisreis daardoor belangrijk verlengd. De betrokken ondernemingen lijden daardoor schade, want konden ze Batavia (Priok) eens als terminus aannemen, dan zouden de reizen korter worden en dus met hetzelfde aantal booten meer reizen gedaan kunnen worden. Doch daaraan is voor het tegenwoordige niet te denken, want de verspreiding der Europeesche goederen en de bijeenkoming der Indische producten op die plaats, zou uitsluitend met de booten der Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij moeten geschieden, en het gebruik daarvan wordt op de lijnen, waarvan zij het monopolie bezit, door den handel, waar mogelijk, vermeden.

Het zal nu ook duidelijk zijn dat — blijven de omstandigheden onveranderd — de haven van Tandjoeng Priok, zelfs al wordt daarvoor een douane-reglement vastgesteld, dat den handel dezelfde vrijheid van beweging waarborgt als hij in de Britsche vrijhavens geniet, nimmer een handelscentrum voor den Archipel, een anti-Singapore zal worden. Op den duur zal het verkeer zich daar bepalen tot invoer van de consumptie-artikelen voor West-Java en tot uitvoer van de daar geteelde producten.

Na al het vorenstaande is het n. f. niet gewaagd de meening uit te spreken, dat het hoogst wenschelijk is om een einde te maken aan het monopolie van het verkeer tusschen de Nederlandsch-Indische havens dat de contractant voor het onderhouden van een gerelden stoompakketvaartdienst in den Indischen Archipel bezit.

Het middel daartoe is niet ver te zoeken: het bestaat in een toelating van de schepen onder vreemde vlag tot het verkeer tusschen de Nederlandsch-Indische havens onderling, voor zoover dit binnen de grenzen der scheepvaartwet van 1850 en het Regeeringsreglement mogelijk is. Die mogelijkheid is reeds vroeger aangewezen door den heer E. de Waal in zijne „*Aanteekeningen over Koloniale Onderwerpen*”, 1ste deel pag. 214, en wel door aan het woord „kustvaart” eene zoodanige definitie te geven, dat het verkeer tusschen de voor den algemeenen handel opengestelde havens geen kustvaart meer zij. Bij de hiervolgende uitwerking van dat denkbeeld, zal het intusschen blijken, dat naar zulk een definitie niet meer behoefte gezocht te worden.

Leest men de scheepvaartwet van 1850 aandachtig na, dan blijkt dat daarin slechts bepaald is *wie* aan de kustvaart mogen deelnemen en op *welken voet* dat mag geschieden — nl. volgens

de bestaande, door het Indisch bestuur vastgestelde verordeningen — doch men zoekt in de wet te vergeefs naar eene omschrijving van hetgeen onder „kustvaart” is te verstaan. Daardoor is de Indische Regeering verlokt geworden om tot twee malen toe bij een gewoon besluit te verklaren wat „kustvaart” is.

Bij het besluit van 21 Januari 1873 No. 17 (vermeld in het K. V. van dat jaar p. 182) wordt het genoemd: „*scheepvaart langs de kusten, handel dus tusschen havens van Nederlandsch-Indie onderling, vervoer van goederen in de eene haven geladen naar eene andere haven binnen hetzelfde gebied om ze daar te lossen*” en bij dat van 6 Augustus 1874 No. 14 (opgenomen in het Bijblad op het Staatsblad van Nederlandsch-Indie onder No. 2751): „*handel tusschen havens van Nederlandsch-Indie onderling, vervoer van goederen, in de eene haven geladen, naar eene andere binnen hetzelfde gebied om ze daar te lossen.*”

Deze definities — daargelaten nog dat niet bijzonder schijnt gelet op verschil in beteekenis van de woorden *handel*, *scheepvaart* en *vervoer* — bezitten echter geen waarde.

Vooreerst toch is het in strijd met de bedoeling van het Regeerings reglement, dat bij een gewoon besluit van den Gouverneur-Generaal de wet zou worden verklaard, want artikel 29 daarvan vordert uitdrukkelijk overeenstemming tusschen den Opperlandvoogd en den Raad van Nederlandsch-Indie voor de uitlegging van alle algemeen verbindende verordeningen. Bij het in de laatste plaats genoemd besluit is blijkbaar de Raad zelfs niet gehoord.

Maar, in de tweede plaats, zijn die omschrijvingen in strijd met de geschiedenis der wet, die in een twijfelachtig geval als het onderwerpelijke toch in de eerste plaats had moeten zijn geraadpleegd.

Uit die geschiedenis dan blijkt dat artikel 6 der wet van 8 Augustus 1850, dat meer speciaal op de kustvaart in Nederlandsch-Indie betrekking heeft, daarin is opgenomen ingevolge een amendement van de toenmalige kamerleden de Man, de Fremery, Duymaer van Twist, van der Linden en van Zuylen van Nyevelt, bij de toelichting waarvan de heer de Fremery „kustvaart” noemde „*de vaart van haven op haven en van het eene eiland op het andere, zonder eenige belemmering.*”

En met die belemmeringen werden blijkbaar niet bedoeld de maatregelen die moeten dienen tot verzekering van de heffing der in- en uitvoerrechten, zooals kan blijken uit het volgende, mede door dat Kamerlid bij die gelegenheid gesprokene: „Ik zeide „zonder eenige belemmering, maar dat is niet volkomen juist:

„zij „de schepen” zullen onderworpen zijn aan de bestaande bepalingen. Zij zullen dus volgens de publicatie van 31 December „1825” Indisch Staatsblad No. 48 „altijd eerst moeten binnenloopen „in een der havens die voor den handel openstaan; dit is ook „volstrekt noodig, want in de andere havens zijn geene kantoren van „in- en uitgaande rechten, geen ontvangers, geen surveillance.” „Zoolang hierin niet voorzien is, zal eene toelating in die havens „onmogelijk zijn.”

„Wanneer de behoefte zich echter doet gevoelen, kunnen alle „noodige maatregelen genomen worden, want ik heb het vroeger „reeds aangetoond, alle die verordeningen zullen steeds door het „Gouvernement in Indië gewijzigd kunnen worden.”

Waar dus artikel 6 der scheepvaartwet alleen de Nederlandsche en Nederlandsch-Indische vaartuigen tot de kustvaart gerechtigd verklaart, moet zulks worden opgevat in dien zin, dat slechts deze het recht hebben om onbelemmerd in den geheelen Archipel rond te varen, mits de bepalingen op de heffing der- in en uitvoerrechten in acht nemende.

Geheel in overeenstemming daarmede schrijft artikel 130 van het Regeerings-reglement voor, dat vreemde schepen in andere dan voor den algemeenen handel opengestelde havens niet worden toegelaten. Vreemde schepen kunnen dus niet onbelemmerd rond- en binnenvallen waar zij verkiezen; hun keus is beperkt tot de voor den algemeenen handel opengestelde havens.

Noch de scheepvaartwet noch het Regeerings-reglement ontzeggen dus aan vreemde schepen de bevoegdheid om goederen tusschen Nederlandsch-Indische havens onderling te vervoeren; alleen verbieden zij dat dit zonder eenige restrictie zou geschieden.

Ware deze opvatting niet de juiste, dan zouden ook de verschillende verordeningen waarbij ten aanzien van enkele havens is bepaald dat schepen onder vreemde vlag goederen mogen vervoeren tusschen die havens en de overige Nederlandsch-Indische havens, waar zij wettiglijk kunnen worden toegelaten — welk punt hieronder nadere bespreking vindt — geheel in strijd zijn met de wet.

Het verbod tot vervoer berust dus uitsluitend op de Koloniale ordonnantie in Staatsblad 1825 no. 48, doch daar het een der verordeningen is, die, zooals de heer de Fremery uitdrukkelijk verklaarde, de Indische Regeering kan wijzigen naarmate de behoefte dat vordert, heeft Deze het in Hare macht om door een eenvoudige intrekking van artikel 2 daarvan, het eenige beletsel

tegen eene toelating der vreemde schepen tot het verkeer tusschen de voor den algemeenen handel in Nederlandsch-Indië opengestelde havens uit den weg te ruimen.

Het is niet onmogelijk dat er personen worden gevonden die zullen betwijfelen of een dergelijke maatregel het monopolie van de contractante voor de pakketvaart zou opheffen, en het komt daarom niet overbodig voor met bewijzen te staven dat zulks werkelijk hetgeval zou zijn.

Daarvoor moeten echter de verordeningen op den voet waarvan de kustvaart mag worden uitgeoefend, nader in oogenschouw worden genomen.

Als algemeene regel geldt wel, dat aan vreemde schepen het vervoer van goederen tusschen Nederlandsch-Indischs havens is ontzegd, doch daarop is uitzondering gemaakt voor de volgende havens:

Riouw	(8e van Staatsblad 1828 no. 89);
Pontianak	(Staatsblad 1833 no. 65);
Makassar	(artikel 17 van het Reglement in Staatsblad 1847 no. 22);
Menado	(Staatsblad 1854 no. 53);
Kema	id.
Bali	(Staatsblad 1857 no. 16);
Lombok	id.
Amboina	(Staatsblad 1857 no. 58);
Banda	id.
Ternate	id.
Kajeli	id.

Tusschen deze havens en de overige Nederlandsch-Indische havens die voor den algemeenen handel openstaan, mogen vreemde schepen goederen vervoeren, doch in de praktijk strekt die vergunning zich ook uit tot Timor en Saparoea.

Ten opzichte van de scheepvaartregelingen wordt Nederlandsch-Indie dus door een lijn gaande door Straat Makassar en Straat Bali, beoosten Kangean, in twee deelen verdeeld. In het oostelijk gedeelte is de vreemde vlag *wel*, in het westelijk gedeelte is zij, behoudens eenige weinig beteekenende uitzonderingen, *niet* toegelaten tot het verkeer tusschen de Nederlandsch-Indische havens onderling. In het oostelijk deel bestaat dus feitelijk de toestand die voor geheel Nederlandsch-Indie wenschelijk wordt geacht.

En wat ziet men daar gebeuren?

Niettegenstaande groote opofferingen is het der Ned. Ind. Stoomvaartmaatschappij tot dusver niet mogen gelukken en zal het haar waarschijnlijk nimmer gelukken om haar monopolie in de Molukken en in de wateren van Makassar, Bali en Lombok ongeschonden te handhaven. En hoewel het armste, is het toch uitsluitend in dat gedeelte van den Archipel waar stoomvaartreederijen worden gevonden, die diensten tusschen Nederlandsch-Indische havenplaatsen onderhouden, zooals een raadpleging van de in den Regeerings Almanak voorkomende lijst van gesubsidieerde diensten kan leeren.

Volledigheidshalve zij hier nog aangeteekend dat in het westelijkste deel van Nederlandsch-Indie mede een bijzondere toestand bestaat.

Immers bij het tractaat tusschen Neerland en Groot-Brittannië betreffende Sumatra heeft Z. M. de Koning der Nederlanden verklaard: „dat binnen het rijk van Siak Sri Indrapoera en Onderhoorigheden, zooals het omschreven is in het contract op den 1sten Februari 1858 door het Nederlandsch-Indisch Bestuur met „dat rijk gesloten, de handel van Britsche onderdanen en de Britsche scheepvaart bij voortduring zullen genieten al de rechten „en voordeelen, welke aldaar aan den handel van Nederlandsche onderdanen en aan de Nederlandsche scheepvaart verleend zijn „of mochten worden, en dat voorts dezelfde gelijkstelling aan den „handel van Britsche onderdanen en de Britsche scheepvaart zal „verleend worden in elken anderen inlandschen staat van het eiland „Sumatra, welke hierna van de kroon der Nederlanden afhankelijk „mocht worden, behoudens altijd de verplichting der Britsche „onderdanen om zich te gedragen naar de wetten en regelingen „van het Nederlandsch Bestuur.”

In het Gouvernement van Atjeh en Onderhoorigheden en de Oostkust van Sumatra, zijn dus de Britsche schepen, met uitsluiting van andere vreemde vaartuigen, tot de kustvaart gerechtigd.

En dat van dat recht een ruim gebruik wordt gemaakt, kan mede blijken uit voormelde, in den Regeerings-Almanak voorkomende, lijst.

II.

In niet geringer mate dan die van den handel zijn bij een goede regeling van het stoomvaartverkeer in den Indischen Archipel de belangen van het Gouvernement betrokken, en het kan dus niet

overbodig geacht worden de overeenkomst voor het onderhouden van een geregelden stoompakketvaartdienst ook uit een Gouvernementeel oogpunt te beschouwen.

Eerst met ultimo 1890 loopt de ter zake met de Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij gesloten overeenkomst ten einde, en toch gaan nu reeds van verschillende zijden stemmen op om aan te dringen op een tijdige bekendmaking der voorwaarden van aanbesteding voor de nieuwe overeenkomst.

Er bestaat dus alle reden om aan te nemen dat er bij de eventueel te houden aanbesteding op grooter concurrentie zal zijn te rekenen dan bij vorige gelegenheden. En dit is zeer gemakkelijk te verklaren. Tegen 1891 zullen enkele stoomers van de Maatschappij „Nederland” bijv. reeds 20 jaren in de vaart zijn en dus langzamerhand ongeschikt worden om Oceaan-reizen te doen, doch nog zéér goed bruikbaar zijn voor reizen in den Indischen Archipel, waar niet weken achtereen onafgebroken behoeft te worden gestoomd; waar geringer eischen ten aanzien van de snelheid worden gesteld; waar geen gevaar bestaat voor stormen en orkanen. Kon de maatschappij „Nederland” het contract dus eens machtig worden, dan zou dit voor haar een uitmuntende gelegenheid zijn om nog partij te trekken van materieel dat zij anders wellicht met schade van de hand zou moeten zetten. Andere maatschappijen verkeerden in hetzelfde geval.

Het is dus volstrekt niet onmogelijk dat een andere onderneming zal optreden om de gesubsidieerde pakketvaart te onderhouden, doch wat zal er alsdan van de Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij met haar kostbare en steeds uitgebreid wordende vloot van ruim dertig stoomers worden?

Misschien trekt zij zich terug en verkoopt zij haar materieel, of wel verstaat zij zich met den nieuwen aannemer door bijv. haar schepen in huur te geven, zooals indertijd is geschied met de Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij die haar materieel aan Cores de Vries verhuurde. Alsdan zijn geen moeielijkheden te vreezen.

Maar het is ook zeer wel mogelijk dat haar vloot in de vaart blijft en op de voordeeligste lijnen met de nieuwe onderneming in concurrentie treedt, evenals na het verstrijken met ultimo 1865 van het contract met Cores de Vries, diens booten in de vaart bleven. Destijds trad de nieuwe contractante, de Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij, na drie bange jaren, als overwinnaar uit den strijd, doch daartoe hadden vele omstandigheden medegewerkt en niet het minst de dood van den heer Cores de Vries zelf. Ware

deze in het leven gebleven en had hij met de hem eigen energie en kunde de zaken blijven besturen, misschien ware de uitslag een andere geweest.

Een zelfde strijd is dus na 1890 mogelijk en deze zou ten nadeele van den nieuwen aannemer kunnen uitvallen. In dat geval is een onnoemelijk aantal moeielijkheden te wachten, en het eind van de zaak zou waarschijnlijk zijn dat het Gouvernement zijn toevlucht tot de oude contractante zou moeten nemen, daar een ander het na zulk een voorbeeld niet meer tegen haar zou durven opnemen. Natuurlijk zou zij hare eischen alsdan tot het maximum opvoeren.

Het is waar dat het vorenstaande slechts een onderstelling is, maar men houde in het oog, dat zij op de geschiedenis is gegrond en het dus niet geheel onmogelijk is dat zij bewaarheid worde. Bovendien „le vrai peut quelquefois n'être pas vraisemblable.”

Waar het kan behoort een Gouvernement dergelijke gebeurlijkheden, die immer tot groote schade en uitgaven leiden, met *zekerheid* te voorkomen. Dit nu zou geschieden indien aan het monopolie van de tegenwoordige contractante op de wijze als in het eerste gedeelte van dit opstel omschreven, een einde werd gemaakt.

Zooals toch aldaar is aangetoond, belet het monopolie de oprichting van stoomvaart-reederijen in Nederlandsch-Indië, doch werd het gebroken, dan behoeft er geen twijfel te bestaan of evenals te Singapore, zullen die reederijen als paddestoelen uit den grond verrijzen. Groote kapitalen zijn daarvoor niet benoodigd, vooral niet in de tegenwoordige tijden, nu de scheepsbouwmeesters zelf aanbiedingen doen om schepen te leveren voor 1/3 van den koopprijs, mits het andere 2/3 gedeelte als hypotheek op het vaartuig gevestigd blijve (*).

Dergelijke reederijen zouden zeker goedkoopere exploiteeren dan de Ned. Ind. Stoomvaartmaatschappij die, even als elke andere vennootschap, ook hare gebreken heeft. Niemand minder dan Stuart Mill zegt daaromtrent in zijne „Principles of political economy”: „Government management is, indeed, proverbially jobbing, care-less and ineffective, but so likewise has generally been joint-stock

(*) De bouwmeester blijft dan toch in zekeren zin eigenaar. Worden met het schip winsten behaald, dan moeten deze voor een deel strekken om de hypotheek af te lossen, en worden er verliezen geleden, dan worden deze met het voor 1/3 betaalde gedeelte der koopsom verrekend en krijgt de bouwmeester zijn schip terug, dat hij dan weder aan een andere reederij, zoogenaamd „in administratie” kan geven.”

„management. The directors of a joint-stock company, it is true, „are always shareholders; but also the members of a Government „are invariably tax-payers; and in the case of directors, no more „than in that of Governments, is their proportional share of the „interest they may possibly have in mismanagement, even without „reckoning the interest of their ease” enz.

Een belangrijke factor in het nadeel der Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij is het uitgebreide bestuur. De hoofddirectie zetelt in Londen, doch bovendien wordt er een directie te 's Gravenhage op nagehouden, om ten minste den schijn van een „Nederlandsche” maatschappij te zijn, te redden. Het hoofdagentschap te Batavia, waarop feitelijk het bestuur der zaken nederkomt, oefent echter door meer of minder beleid den grootsten invloed uit op de te behalen winsten, en geenszins de directiën in Europa. Veeleer is het aan te nemen dat deze laatste het bestuur te Batavia dikwijls belemmeren of ten minste vreesachtig maken, waar een onafhankelijk particulier zou doortasten.

Genoeg om aan te toonen dat Indische reederijen, met een eenvoudig bestuur zooals indertijd dat van de firma W. Cores de Vries (*), veel goedkooper zouden kunnen werken dan de Stoomvaartmaatschappij.

Indische reederijen zouden alzoo met lager tarieven dan die van genoemde maatschappij even groote winsten als deze kunnen behalen, en het is dus te verwachten dat zij op den langen duur meester zouden worden van het particulier vervoer. Voor de Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij zou dus ten laatste alleen overblijven het vervoer van Gouvernements-reizigers en goederen, en daarenvens het bevaren van de enkele onvoordeelige lijnen, waarop zonder subsidie geen diensten zouden worden onderhouden.

Op de winstgevende trajecten — en dat zijn ze bijna allen — zouden ongesubsidieerde diensten ontstaan die, evenzeer als de gesubsidieerde, de gemeenschap tusschen de verschillende deelen van den Archipel zouden onderhouden. Maar dientengevolge zou ook voor het Gouvernement de noodzakelijkheid zijn vervallen om voor het onderhouden dier gemeenschap zorg te blijven dragen — zij zou er van zelf zijn.

Een overeenkomst voor een geregelden stoompakketvaartdienst door den geheelen Archipel zou geen reden van bestaan meer hebben en een aanbesteding daarvoor, na expiratie van het vigeerend

(*) Zie o. a. de brochure *„Wenken voor de deelnemers in de Stoomvaartmaatschappij „Nederland”* van den heer G. C. Daum, 's Hage, Martinus Nijhoff, 1870.

contract, zou geheel achterwege kunnen blijven. Daardoor zou natuurlijk ook alle gevaar zijn geweken voor een strijd op stoomvaartgebied als hiervoren gedacht, terwijl de voorbereiding tot den nieuwen toestand een geleidelijk verloop zou kunnen hebben.

Immers werden werkelijk allerwege die ongesubsidieerde diensten in het leven geroepen, dan zou de Ned.-Ind. Stoomvaartmaatschappij haar karakter als ziel van de gemeenschap in den Archipel verliezen: zij zou eenvoudig worden een aanneemster van het transport van Gouvernements-reizigers en goederen over zee. Voor dat transport alleen zou een vloot als de hare onnoodig zijn, doch zij zou op zeer voordeelige wijze haar overvloedig materieel kunnen kwijtraken, door het aan de dan bestaande Indische reederijen over te doen, die daartoe zeker wel geneigd zouden zijn daar het, op enkele uitzonderingen na, bekend staat als solied en goed onderhouden.

Voor de Gouvernements-transporten alleen zou het voorts onnoodig zijn om enkele lijnen zoo dikwijls te deen bevaren als thans het geval is. Sommige diensten zouden dus kunnen worden ingekrompen, hetgeen aan het Gouvernement het voordeel zou geven van minder subsidie te moeten betalen, en aan de Ned. Ind. Stoomvaart Maatschappij dat er met elke boot méér zou worden overgevoerd en de verdiensten dus in beter verhouding tot de uitgaven zouden komen.

Het weinige materieel dat de Ned. Ind. Stoomvaart Maatschappij dan met ultimo 1890 nog zou behoeven te bezitten, zou zij, zooals reeds gezegd, waarschijnlijk zonder schade van de hand kunnen zetten, en de Gouvernements-transporten zouden met dat tijdstip op een geheel anderen voet kunnen worden ingericht.

Voor reizigers zouden voor de verschillende trajecten vaste tarieven kunnen worden vastgesteld, evenals in Nederland, en zij zouden dan zelf maar moeten zien hoe zij op hnn bestemming kwamen. Voor het vervoer van goederen zouden — natuurlijk na openbare mededinging — expediteurs in den arm genomen of wel met de verschillende reederijen contracten gesloten kunnen worden op de wijze als met de verschillende stoomvaartondernemingen tusschen Nederland en Indie geschiedt, dat is, zonder bepaalde preferentie.

Zonder verliezen voor de tegenwoordige contractante voor de pakketvaart en zonder gevaar voor storing van den dienst, zou langs dien weg een gezonde toestand verkregen worden. Tonnen gouds zouden aan subsidie en passage- en vrachtgelden worden

bespaard, want bij vrije concurrentie zouden de tarieven belangrijk dalen. Nu reeds zijn er enkele trajecten waar particulieren tot 200 pCt. minder betalen dan het Gouvernement.

Een bezwaar tegen een dergelijke regeling is, dat er verscheidene plaatsen zijn die zonder uitkeering van subsidie niet zouden worden aangedaan. Doch dit bezwaar schijnt grooter dan het in werkelijkheid zou zijn. Immers men kan aannemen dat op alle havens die nu reeds van uit Singapore worden bezocht, lijnen van uit Priok zouden worden geopend, wanneer die plaats, zooals te verwachten is, door een intrekking van artikel 2 van Staatsblad 1825 n° 48, werkelijk een handelscentrum werd. Met uitzondering toch slechts van Noord- en Oost-Sumatra en West-Borneo, zijn de afstanden van alle Indische havens tot Priok korter dan die tot Singapore, terwijl het vaarwater in de nabijheid van Priok ook minder gevaren oplevert dan de toegangen tot Singapore.

Naar het voorkomt kan er dan ook slechts één lijn worden aangewezen waarvoor — op het oogenblik althans — bepaaldelijk subsidie noodig zou zijn en dat is de driemaandelijksche dienst van Makassar op Nieuw-Guinea, de Key- en Aroe-eilanden enz. Doch met f 8000 per reis of f 32,000 'sjaars, zou men al zeer ver komen. [K. V. 1877 pag. 106].

Een andere lijn, waarvan het alleen *twijfelachtig* is te noemen of subsidie noodig zou zijn, is de maandelijksche dienst Makassar—Kleine Soenda eilanden en Timor en terug, maar in elk geval zou slechts een zeer gering subsidie noodig zijn.

Voor het bedienen van dergelijke onvoordeelige lijnen zouden evenwel aanbestedingen kunnen worden gehouden, waarvoor zich, als de scheepvaart zich maar vrijelijk kon ontwikkelen, tal van gegadigden zouden opdoen.

Tegen een algeheele losmaking van een contractant voor de pakketvaart in den Archipel bestaat dus geen enkel overwegend bezwaar, en onder een aantal voordeelen als besparing aan subsidie, lagere tarieven, enz., is ook te noemen dat voor het inhuren van groote stoomers bij expeditiën bijv. aanbiedingen uitgelokt zouden kunnen worden, waardoor zeker vrij wat minder betaald zou worden dan thans het geval is, nu steeds de toevlucht tot een enkele maatschappij moet worden genomen.

Moge dit opstel er toe bijdragen om de overtuiging te vestigen

dat niet ten gevolge van gebrek aan energie bij de particulieren in Nederlandsch-Indie, de handel aldaar een kwijnend leven leidt; zoovele schatten in de Buitenbezittingen nog onontgonnen liggen; nog zoo weinig betrekkingen met de naburige landstreken en rijken zijn aangeknoopt.

Er wordt slechts gewacht op een consequente toepassing van het beginsel aangegeven in het boven dit opstel geplaatste, aan Colquhon ontleende motto; eene toepassing die, zooals aangetoond, zonder schade, ja eer met voordeel voor 's Lands dienst, mogelijk is.

Butavia, Maart 1885.

H. M. LA CHAPELLE.