HET SUBSIDIE AAN DE ZUID-AMERIKA-LIJN.

Een zeer merkwaardig debat is onlangs in de Tweede Kamer gevoerd naar aanleiding van het voorstel der regeering om een voorschot uit de schatkist gedurende 15 jaar te verleen aan een op te richten naamlooze vennootschap, welke zich ten doel stelt: voortzetting en uitbreiding van het bedrijf der Zuid-Amerika-lijn, die een directe stoomvaart onderhoudt tusschen Amsterdam en Duinkerken eenerzijds en Argentinië. Een debat, merkwaardig om het talent, waarmede door de sprekers die daarin de hoofdleiding hadden, hun standpunt, vóór of tegen het wetsontwerp werd verdedigd, maar merkwaardig ook vooral wegens de eigenaardige en ongewone groepeerings van voor- en tegenstanders. De redactie van dit tijdschrift noodigde mij uit een overzicht van de kwestie, waarover dit debat liep, te geven.

Wie mocht geneigd geweest zijn te verwachten, dat ten aanzien van het verleen van staatssteun aan een particulier bedrijf, de lijn, die voorstanders van bestrijders scheidde, zou samenvallen met die, welke van protectionisten en vrij-handelsgezinden de twee tegenovergestelde kampen begrenst, voor hem moet het gevoerde debat een groote verrassing hebben gebaard.

Komt dit, doordien de Minister in zijn memorie van toelichting getracht heeft de beginsel-vraag ter zijde te stellen? Het is niet aan te nemen, want, die beginsel-vraag liet zich bij een voorstel als dit niet ter zijde dringen. In het debat keek zij niet alleen telkens om den hoek, maar plaatste zich midden in de vergaderzaal. Ook de Minister kon haar noch in zijn memorie van beantwoording, noch in het mondeling debat ontwijken. Het streven van den minister, om bij de behandeling van het concrete geval te blijven op het terrein van de praktijk en algemeene economische theoriën er buiten te houden is begrijpelijk, maar, het ging niet en het was te voorzien,

dat het niet gaan kon. Bedoelde de Minister, dat buiten debat kon blijven de vraag of het nuttig en wenschelijk is de nationale scheepvaart in haar geheel te steunen met landsgeld, een algemeen stelsel van subsidiën in 't leven te roepen, gelijk in sommige landen geschiedt, het ecarteeren van die beginsel-vraag is in 's ministers-systeem begrijpelijk en verklaarbaar.

Stelt men echter de vraag anders, en wel, of het goed kan zijn onder zekere daarvoor gunstige omstandigheden overzeesche stoomvaartlijnen door hulp van den Staat op te richten of in 't leven te houden en beantwoordt men die vraag, gelijk de regeering deed, bevestigend of gelijk sommige bestrijders deden met een: „Neen, onder geen omstandigheden“, dan is reeds het beginsel in debat en kan er door den wensch van een der partijen niet buiten gesteld worden. Alleen wanneer allen het er over eens zijn, dat in sommige gevallen staatshulp staatsbelang kan zijn, dan valt er over het beginsel niet meer te praten en kan men zich bepalen tot het concreet geval.

Hoe komt het dan, dat de grens tusschen voor- en tegenstanders van het wetsontwerp geheel anders werd getrokken dan tusschen voor- en tegenstanders van protectionistische maatregelen?

Heeft het ontwerp een protectionistische strekking? Die vraag is in de discussiën meermalen besproken, door onverdacht vrijhandelsgezinden, waaronder de Minister, ontkennend, door anderen, overigens gelijkgezinden, bevestigend beantwoord.

En de rechterzijde, voor zoover tot protectie gezind, heeft zij zich bepaald tot een zwijgende rol? Niet geheel. De heer Van Bylandt heeft zich verheugd in een nieuwen wind, dien hij zag waaien uit het Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Handel, hij zag in het ontwerp van wet een gaan in de richting van bescherming van den nationalen arbeid en sprak de hoop uit, dat die wind zal aanwakkeren. De vreugde van dezen spreker was dus in het begin zijner rede een protectionistische vreugde. Maar aan het slot draaide ook bij hem de wind, toen hij er van sprak, dat van „dit subsidie was gezegd, „dat het een soort van protectie is“, en uitriep: „waarom zou dit nu in eens protectie zijn?“

En de heer Van Vuuren, niet protectionist, maar toch van de naaste familie, immers fair-trader, volgens zijn eigen

verklaring, hoort in de memorie van antwoord klanken, die gelijkgestemde snaren in zijn gemoed doen trillen. De heer Van Citters laat de quaestie: „protectie of niet“, in het midden.

Van links werd het voorstel aangevallen door de heeren Plate, van den Bergh, Van Kol en Pierson in hoofdzaak wegens de beginsel-quaestie, het dwaalbegrip, waarvan het huns iuziens uitgaat, dat er een staatsbelang in gelegen kan zijn om een tak van bedrijf, zij het een stoomvaartlijn, door staatshulp in 't leven te houden en verder op gronden van opportuniteit. Daartegenover staat naast den Minister de heer Hubrecht, blijkens de stemlijst met instemming van veel partijgenooten, die afwijzen elke poging om wegens hun steun aan dit voorstel, te worden ingelijfd, zij het ook als tijdelijk hulpcorps, in het leger der protectionisten. Waar zoo uitnemende kenners van economische belangen en vraagstukken geheel uiteenlopende meeningen en dat niet op zwakke gronden verdedigen, valt het moeilijk een juiste balans op te maken. Zeer opvallend intusschen is een vergelijking van het onthaal, dat dit ontwerp in de Tweede Kamer vond, met dat, 't welk te beurt viel aan het ontwerp van wet, 't welk bedoelde de oprichting met regeeringssteun van de Java-China-Japanlijn. (zie Handelingen 1901/2 pag. 1579 e.v.)

Dat wetsvoorstel voorstel hield, wat de financieele regeling betreft, in, dat gedurende de eerste 5 jaar de op te richten maatschappij zou ontvangen een subsidie ten bedrage van f 300.000, daarna gedurende 5 jaar f 250.000 en gedurende de daaropvolgende 5 jaar f 200.000, terwijl aan den staat een aandeel in de winst boven 5 pCt. van het kapitaal werd toegekend, totdat het geheele subsidie zou zijn terugbetaald. Toen was er geen sprake van oppositie op principiëelen grond, gelijk nu te voorschijn kwam. Er waren bezwaren op detailpunten, bezwaren, die o. a. den heer Bos bewogen tot tegenstemmen, nadat een poging om ze door amendement te zien opheffen mislukt was, maar hetzelfde lid getuigde toch van belangstelling en aanvankelijke ingenomenheid met het voorstel der regeering, dat hij belangrijk achtte ook met het oog op aanvragen voor andere lijnen van Java op Australië en Zuid-Afrika en in het belang van de ontwikkeling der hulpbronnen

van Nederlandsch-Indië. Hij zou, als beter toezicht van de regeering op de samenstelling der statuten ware verzekerd, gaarne zijn stem er aan hebben gegeven. Ook de heer Fock, die het groote belang van de totstandkoming der nieuwe lijn erkende, begrijpend ook, dat het zonder subsidie niet zou gaan, de ervaring van 1893 en 1896 had dat bewezen, onthield blijkbaar alleen zijn stem aan de voordracht wegens de verwerping der amendementen, die in hoofdzaak bedoelden meer toezicht en contrôle op de samenstelling der winst- en verliesrekening. Van tegenstand op principieele gronden gelijk nu, was toen geen sprake, zoo min in de Tweede als in de Eerste Kamer.

Welk principieel verschil bestaat er dan toch tusschen beide wetsontwerpen? 't Eene bedoelde met staatsgeld een nieuwe lijn in 't leven te roepen voor een stoomvaart-verkeer, dat te voren toch ook door vreemde reederijen werd bediend, 't andere een bestaande lijn, die in nood was gekomen, op de been te houden en tot krachtiger leven te brengen. 't Eene gold een verbinding van Nederlandsch-Indië met het buitenland, 't andere het verkeer tusschen Nederland en overzeesche landen. In beide gevallen zou de staat bij welslagen der ondernemingen zijn uitkeeringen terug ontvangen. Gold voor Indië ook niet, dat de handel evengoed zoude kunnen gebruik maken van de vreemde schepen? Of zijn er sedert 1902 omstandigheden voorgekomen, die het inzicht in het belang bij het eigen bezit van vaste lijnen moeten wijzigen? 't Schijnt mij niet mogelijk die omstandigheden aan te wijzen.

Een kort overzicht van de feiten, die aanleiding gaven tot de indiening van het Wetsontwerp, moge hier volgen. De memorie van toelichting deelt daaromtrent het volgende mede:

„De naamlooze vennootschap Zuid-Amerikalijn werd opgericht in 1899 met een kapitaal van f 2.000.000, terwijl door „eene obligatieleening eveneens f 2.000.000 werd verkregen.

„Haar doel was het onderhouden van eene geregelde stoomvaart-„verbinding onder Nederlandsche vlag tusschen Nederland en „Argentinië, Zij ving haar bedrijf aan met drie schepen en bracht „in 1901 een vierde schip in de vaart.

„Reeds in den aanvang ondervond de maatschappij eene groote

„teleurstelling. De invoer van vee in Engeland uit Argentinië
 „werd wegens in laatstgenoemd land heerschend mond- en klauw-
 „zeer verboden. In verband met de omstandigheid, dat de stoom-
 „schepen der maatschappij, zoowel wat inrichting als wat snelheid
 „betreft, speciaal op veevervoer waren berekend, en men op be-
 „langrijke inkomsten uit dat vervoer gerekend had, was dit
 „verbod een groot nadeel.

„Toch waren aanvankelijk de uitkomsten der onderneming
 „bevredigend. Het vervoer van stukgoederen was reeds spoedig
 „voldoende om de conclusie te wettigen, dat bij normale vrachten
 „de lijn kon bestaan.

„De vrachten ondergingen echter spoedig gevoelige vermin-
 „dering.

„Reeds in 1901 deed de algemeene malaise op de vrachtenmarkt
 „haren invloed gevoelen en daalden de vrachten belangrijk beneden
 „het normale. In 1903 werden de Engelsche havens — doch
 „slechts gedurende drie maanden — voor den invoer van Argen-
 „tijnsch vee geopend; het daaruit voortvloeiend voordeel was
 „echter gering door het groote aanbod van scheepsruimte, en ook
 „overigens bleven de vrachten laag.

„De lage vrachten waren intusschen niet alleen het gevolg
 „van de algemeene malaise op de vrachtenmarkt. De concurrentie
 „der overige, onderling verbonden stoomvaartlijnen op de La Plata-
 „havens deed zich geducht gevoelen, en het bleek alras de be-
 „doeling met name der Duitsche lijnen te zijn, de Nederlandsche
 „onderneming onder hare contrôle te krijgen.

„In December 1904 werd door die lijnen aangeboden de con-
 „currentie te doen ophouden, mits zij 51 pCt. der aandeelen
 „van de Zuid-Amerikalijn konden verkrijgen, en daardoor en
 „door eene te sluiten overeenkomst de feitelijke leiding der onder-
 „neming konden erlangen, hoewel deze in naam eene Neder-
 „landsche zou blijven.

„Van Nederlandsche zijde ontmoette dit voorstel bezwaar,
 „en de Nederlandsche Handelsmaatschappij, de contrôle der Duit-
 „sche lijnen over de Zuid-Amerikalijn ongewenscht achtend,
 „bewerkte door harerzijds aandeelen van houders over te nemen,
 „dat op dit aanbod niet werd ingegaan.

„De Zuid-Amerikalijn bleef daarop haar bedrijf als zelfstandige
 „onderneming voortzetten, tot concurrentie met de vreemde

„lijnen beter in staat gesteld door twee stoomschepen, door „tusschenkomst van de Nederlandsche Handelmaatschappij door „haar in gebruik verkregen.

„Het was evenwel te voorzien, dat ter handhaving van de „Zuid-Amerikalijn als Nederlandsche onderneming nog verdere „maatregelen noodig zouden zijn.

„Wilden de genomen voorloopige maatregelen tot blijvende „resultaten leiden, dan moest de onderneming op nieuwen, „ruimeren grondslag worden gevestigd.

„Ook was het duidelijk, dat het hier niet gold alleen het „belang van de bij de Zuid-Amerikalijn betrokkenen, maar dat „hier ook meer algemeene belangen van de Nederlandsche „scheepvaart in het spel waren.

„Het gevaar, dat Nederlandsche stoomvaartlijnen aan vreemde „concurrenten zich zouden moeten onderwerpen, was ook anderen „belanghebbenden bij de scheepvaart duidelijk geworden, en de „overtuiging was gevestigd, dat alleen van samenwerking en „onderlingen steun heil was te verwachten.

„Uitvloeisel van die overtuiging was de oprichting in 1905 „van de naamlooze vennootschap Nationale Stoombootmaatschappij „(akte van 21 September 1905, bijvoegsel n°. 610 tot de Neder- „landsche Staatscourant, jaargang 1905, n°. 237).

„Het is het bestuur van deze maatschappij, dat, als Comité „tot reorganisatie der Zuid-Amerikalijn, deze reorganisatie ter „hand heeft genomen, en met hetwelk de overeenkomst is aan- „gegaan, welke goedkeuring hierbij wordt voorgesteld.”

De in de memorie van toelichting kortheidshalve als duitsche lijnen aangeduide stoomvaartlijnen zijn:

de Nord-Deutsche Lloyd;

de Deutsche Dampfschiffahrt-Gesellschaft „Hansa“;

de Hamburg-Amerikalijn;

de Hamburg-Süd-Amerika-Dampfschiffahrt-Gesellschaft;

welke 4 duitsche maatschappijen zich met 3 Engelsche en één Fransche reederij ¹⁾ vereenigd hebben tot een syndicaat voor de vaart op Zuid-Amerika.

¹⁾ Engelsche: Lamport & Holt.

Houlder Brothers & Co. Ltd.

The Prince line.

Fransche: La compagnie des Chargeurs réunis.

De Zuid-Amerika-lijn zou, volgens de in de M. v. T. bedoelde ontwerp-overeenkomst in dat syndicaat worden opgenomen onder voorwaarden, waarvan de strekking was;

dat het syndicaat de beschikking zou verkrijgen over 1020 aandelen van de 2000 die uitgegeven zijn, tot den koers van 60 pCt.;

dat het kapitaal der maatschappij door afschrijving op de aandelen ad 40 pCt. zoude worden teruggebracht tot f 1.200.000.

Dat het vrachtaandeel van de Zuid-Amerika-lijn zoodanig zou geregeld worden, dat zij aan haar aandeelhouders bij een afschrijving van 6 pCt. op de schepen 5 pCt. dividend over het aldus gereduceerde kapitaal zou kunnen uitkeeren.

Zoolang het syndicaat 51 pCt. der aandelen van de Zuid-Amerika-lijn bezat, zou deze verplicht zijn te handelen in overeenstemming met de algemeene politiek van het syndicaat, dat een of meer gedelegeerden tot het bestuur der Zuid-Amerika-lijn zou mogen afvaardigen om voor zijn rechten te waken.

De leden van het syndicaat verplichtten zich tegenover de Zuid-Amerika-lijn geen geregelde vaart tusschen Amsterdam en Argentinië te onderhouden.

De overeenkomst zou gelden voor 15 jaar en de 4 duitsche maatschappijen verplichtten zich, geen gebruik te zullen maken van haar macht als houders van de meerderheid der aandelen ter verandering van de Nationaliteit der lijn.

De aandelen, die op 42 pCt. genoteerd stonden, stegen tot 60 pCt., toen door tusschenkomst van de Amsterdamsche Bank in December 1904 aan deze aanbieding publiciteit werd gegeven.

Toch is de overeenkomst niet tot stand gekomen. De Nederlandsche Handelmaatschappij kwam tusschen beide. Zij maakte bekend, dat zij naar aanleiding van de haar eerst thans bekend geworden onderhandelingen tusschen de Zuid-Amerika-lijn en een groep buitenlandsche belanghebbenden bij die vaart, pogingen in het werk wilde stellen om aan het bestuur dier lijn voorstellen te doen, waardoor, met inachtneming van de belangen van houders van aandelen en obligatiën, de vervreemding dier nationale onderneming kon worden voorkomen. Kort daarna op 14 December, nadat nog 2 circulaires betreffende deze zaak door de Amsterdamsche Bank, die daarin haar optreden verklaarde en verdedigde, waren gepubliceerd, verscheen een tweede

circulaire van de directie der Nederlandsche Handelmaatschappij. Daarin gaf zij te kennen, dat haar voorstellen nog altijd niet door den Raad van bestuur van de Zuid-Amerika-lijn aanvaard konden worden, aangezien de onderhandelingen met buitenland-sche stoomvaartmaatschappijen nog niet waren afgebroken en deelde naar aanleiding daarvan aan aandeelhouders mede:

1. dat zij bereid was aandeelen te koopen tot een dagelijks vast te stellen koers, die zij voor 15 en 16 December bepaalde op 58 pCt.

2. dat zij van die aandeelhouders, die zonder hun aandeelen te verkoopen, bereid waren met haar mede te werken om te voorkomen, dat deze nationale onderneming aan het buitenland werd overgeleverd, gaarne hun aandeelen in ontvangst zou nemen, om hen op vergaderingen te kunnen vertegenwoordigen en aldaar stem uit te brengen.

Eindelijk op 19 December verscheen een derde circulaire van de Nederlandsche Handelmaatschappij van dezen inhoud:

„Aangezien wij van het bestuur der Zuid-Amerika-lijn de „mededeeling ontvingen, dat het bereid was onze voorstellen „in ontvangst te nemen, zijn thans de onderhandelingen tusschen „ons geopend. Dientengevolge maken wij bekend, dat wij met „intrekking onzer circulaire van 14 dezer den aankoop ten onzen „kantore van aandeelen der genoemde lijn hebben gestaakt.”

Daarmede was de zaak voorloopig beslist. Van een opneming der Nederlandsche stoomvaartlijn in het Duitsch-Engelsch-Fransch syndicaat met prijsgeving van haar zelfstandig beheer zou niets komen. De Nederlandsche Handelmaatschappij stelde twee stoomschepen ter beschikking van de maatschappij, die zij in haar bescherming had genomen, waardoor deze in staat werd gesteld haar bedrijf voort te zetten.

Tusschen den tijd, waarop de Nederlandsche Handelmaatschappij zich de belangen der Zuid-Amerika-lijn aantrok en de indiening van het wetsontwerp ligt een tijdvak van bijna 2 jaar, gedurende hetwelk de concurrentiestrijd werd voortgezet. Maar ook heeft het gedurende dien tijd niet ontbroken aan pogingen van de strijdende partijen om door een overeenkomst dien strijd te beëindigen. De daarover tusschen het Bestuur der Hamburg-Amerika-lijn en dat der Zuid-Amerika-lijn gevoerde correspondentie werd mij welwillend ter inzage verstrekt. Uit die

correspondentie, die loopt van Juni 1905 tot Januari 1906, en die door herhaalde samenkomsten van de belanghebbende partijen werd afgewisseld, blijkt dat van Duitsche zijde welgeslaagde pogingen zijn aangewend, om de felste concurrente der Zuid-Amerika-lijn, de compagnie des Chargeurs réunis, die zich op haar eigen terrein, de haven van Dninkerken, door deze zag bestookt, te bewegen om tot onderhandelingen over een compromis toe te treden. Ook een Engelsche Maatschappij, de Prince-line, die zich aanvankelijk doof hield, werd tot toegeven bewogen. Een ontwerp-overeenkomst werd opgesteld en een oogenblik scheen het, dat deze tot stand zou komen. De vrachtprijzen zouden in onderling overleg worden vastgesteld, evenzoo de havens, die ieder der contractanten zoude bedienen, de baten zouden worden verdeeld naar een vasten maatstaf. (19 pCt. voor de Zuid-Amerika-lijn, 15 pCt. voor de C^{ie} des Chargeurs réunis en 66 pCt. voor de andere deelhebbers). Het zijn deze onderhandelingen, waarvan de heer Van den Bergh sprak bij de openbare behandeling op 10 October l.l. Zij zijn ten slotte op niets uitgelopen. Waardoor? Er werd gezegd, tengevolge van te lage vrachtcontracten van langen duur, die de Nederlandsche maatschappij had afgesloten en die de verbonden maatschappijen verklaarden niet te kunnen noch te willen overnemen, omdat zij daardoor haar eigen clientèle zouden achteruitzetten en ontstemmen. Van Duitsche zijde klonken verwijten over het afsluiten dier contracten. Van Nederlandschen kant luidde het verweer: wij zijn daartoe gedrongen, eerstens doordien een strijd tusschen de Hamburgsche en Bremer Maatschappijen, in December nog niet beslecht, de afsluiting van het Pool-contract tegenhield, doordien de gesyndiceerde lijnen haar afladers verbieden met ons te onderhandelen en haar rabat-systeem handhaven, ¹⁾ doordien

¹⁾ Dat deze klacht gegrond was, althans in eene vroege phase van den strijd, bleek mij uit een mij ter inzage gegeven circulaire van de gesyndiceerde lijnen van 15 Mei 1901, waarin zij mededeelen, dat hun bekend geworden is, dat zekere verladingen van het continent met andere stoombooten dan die der „Conferenz-liniën, tot stand gekomen zijn, en, dat zij de afladers er op opmerkzaam maken, dat in 't vervolg verschepingen met die andere stoombooten niet alleen het verlies van aanspraak op rabat zullen ten gevolge hebben, maar ook een vrachtverhooging van Mk. 20 per ton voor alle afladingen met de „Conferenz-liniën” zullen ten gevolge hebben.

onze aanbiedingen worden afgewezen, omdat wij weigeren contracten voor 1906 af te sluiten en de drie van Antwerpen in concurrentie met ons varende lijnen voordeliger aanbiedingen doen. Aan wie de schuld der mislukking te wijten is, is voor den outsider moeilijk uit te maken. Die mislukking uitsluitend te wijten aan de Zuid-Amerika-lijn komt mij niet geheel billijk voor en ik kan in die mislukking geen grond vinden om te zeggen, gelijk door sommige leden is gezegd: de Zuid-Amerika-lijn heeft het aan zich zelve te wijten, dat er aan de hardnekkige concurrentie geen eind is gekomen, had zij zich meer inschikkelijk getoond, dan had zij ook zonder regeeringssteun kunnen voortbestaan. In een overgroot aantal gevallen, waar concurrenten tot een overeenstemming in aller belang trachten te geraken, zullen die pogingen op niets uitloopen; en dat zulke overeenkomsten moeilijk tot stand komen is zeker geen ramp voor het overige menschdom.

Het kwam mij nuttig voor over dit punt eenigszins uit te wijden, omdat op deze mislukte onderhandelingen in de Kamer nogal nadruk is gelegd.

Nadat deze onderhandelingen over een overeenkomst tusschen de Zuid-Amerika-lijn en de gesyndiceerde lijnen waren afgebroken, kwamen voor eerstgenoemde zeer belangrijke zaken aan de orde. In een buitengewone vergadering van aandeelhouders op 5 October 1906 deed het bestuur het voorstel, „dat aandeelhouders „hun toestemming zouden verleenen tot ontbinding der maatschappij en tot liquidatie harer zaken, op zoodanig tijdstip, „als waarop de raad van bestuur in de gelegenheid zal zijn, „de baten der maatschappij over te dragen aan een nieuw op „te richten maatschappij, zich ten doel stellende het stoomvaartbedrijf uit te oefenen, welke maatschappij zal hebben een „geplaatst kapitaal van minstens f 5.000.000, op zoodanige „voorwaarden, dat ten behoeve van de aandeelhouders der Zuid-Amerika-lijn zal beschikbaar zijn een bedrag van f 1.200.000 „in aandelen der nieuwe maatschappij“.

Dit voorstel werd door de aandeelhouders aangenomen. (Het verliessaldo was op 31 December 1905 gestegen tot ruim f 650.000).

Kort daarna volgde de mededeeling van den raad van bestuur,

dat hij van het bestuur der Nationale Stoombootmaatschappij had ontvangen het volgende aanbod:

„Wij nemen aan eene Stoomvaart-Maatschappij op te richten met een kapitaal van minstens f 5.000.000, in welke op een nader door ons te bepalen tijdstip, uiterlijk 1 October 1907, door u zullen worden ingebracht alle uwe baten en welke Maatschappij u daarentegen zal verschaffen de noodige fondsen of gelden tot betaling van alle uwe schulden en bovendien f 1.200.000 aandeelen in de nieuwe op te richten maatschappij“.

De raad van bestuur berichtte tegelijk, dat dit voorstel door hem was aangenomen.

De nationale stoombootmaatschappij, die hier op het tooneel verscheen, is opgericht te Amsterdam op 22 September 1905. Zij is geen gewone naamlooze vennootschap, haar aandeelen zijn niet aangeboden op de markt, een bedrijf uitoefenen om daarmede winst te behalen en dividend uit te keeren, lag blijkbaar niet in de bedoeling van de oprichters. Als zoodanig werden genoemd: ¹ de Nederlandsche Handelmaatschappij, de Hollandische IJzeren Spoorwegmaatschappij, de Stoomvaartmaatschappij Nederland en de Hollandsche Stoombootmaatschappij. Later is toegetreden de Koninklijke Nederlandsche Stoombootmaatschappij. In den beginne schijnen de oprichters achterhoudend te zijn geweest ten aanzien van het bekend maken hunner bedoelingen, althans de heer Kamerlingh Onnes beklagde zich in de Zeepost, dat hij zijn licht, omtrent hetgeen deze naamlooze vennootschap beoogde, te Hamburg had moeten opsteken. Men zal voor die achterhoudendheid wel zijn goede reden hebben gehad. Wat de Nationale Stoombootmaatschappij beoogt, werd o.a. uitvoerig medegedeeld in de algemeene vergadering van aandeelhouders der Koninklijke Nederlandsche Stoombootmaatschappij te Amsterdam op 16 Mei 1907 gehouden, waar het bestuur bij monde van den voorzitter Mr. H. P. G. Quack machtiging vroeg om voor f 250.000 deel te nemen in het kapitaal van eerstgenoemde naamlooze vennootschap en voor f 150.000 in dat der Hollandische Lloyd.

Dit voorstel werd als volgt door den voorzitter toegelicht:

„De deelneming“ — zoo zeide de heer Quack — „is reeds

¹) Zie o. a. Ned. Financier 23 Sept. 1905.

„geschied. Wij komen thans daarop uwe goedkeuring vragen.
 „Het was eene deelneming van 2½ ton in een groot syndicaat;
 „de stortingen zouden geschieden, wanneer zij noodig waren.

„De aanleiding tot deze zaak was de volgende:

„Ten gevolge van de groote concurrentie en den aanvallenden
 „krijg door de Duitsche stoomvaartlijnen ons aangedaan, was
 „reeds in het jaar 1905 serieus overleg gepleegd tusschen de te
 „Amsterdam zetelende stoomvaartmaatschappijen. Op den voor-
 „grond stond, dat men elkander moest kunnen bijstaan, helpen,
 „ondersteunen en aanvullen bij het verdedigen van ons Neder-
 „landsche standpunt tegenover het buitenland. Daarvoor was
 „noodig aaneensluiting en voorts eene macht achter ons (a power
 „behind us), eene macht, die, als het noodig is, financieel kan
 „inspringen.

„Die macht achter ons zou nu de Nationale Stoombootmaat-
 „schappij zijn, die alléén dan in werking kwam, als het
 „noodig was.

„In het verslag, dat wij in 1906 (den 7 Mei) uitbrachten,
 „maakten wij melding van de aansluiting onzer maatschappij aan
 „de, in het begin van 1906 ter verdediging van ons aller be-
 „langen opgerichte Nationale Stoomboot Maatschappij, nadat wij
 „in het prospectus van 10 Maart 1906 (bij de kapitaalsuitbreiding)
 „het financieele punt even hadden aangeroerd. Uit uw stilzwijgen
 „maakten wij op, dat de zaak, die u trouwens bekend moest
 „zijn, uwe instemming en goedkeuring ondervond.

„Intusschen kwam na het houden der algemeene vergadering
 „een geval voor, waarin onze scheepvaartmaatschappijen alhier
 „toonen moesten, dat zij bereid waren voor elkander waarborg
 „te geven. Dat feit was het geval met de Zuid-Amerika-lijn. De
 „positie van die lijn — zoo bleek in Juni 1906 — was van dien
 „aard geworden, dat zij haar bedrijf spoedig zou moeten staken,
 „indien krachtige hulp uitbleef. Wij waren toen, na grondig
 „onderzoek, met anderen van meening, dat:

„1°. het verdwijnen van de Zuid-Amerika-lijn een zware slag
 „voor de Nederlandsche scheepvaart en een zegepraal voor de
 „Duitsche concurrentie zou beteekenen, ja deze laatste zou aan-
 „sporen, haar aanvallende tactiek op andere Nederlandsche scheep-
 „vaartmaatschappijen heftiger dan voorheen voort te zetten;

„2°. dat dus het belang der andere Nederlandsche stoom-

„vaartlijnen dientengevolge medebracht het krachtdadig steunen
 „van een poging tot reconstructie eener lijn, welker levensvat-
 „baarheid voldoende was uiteengezet en gebleken.

„Wij zegden dus evenals andere stoomvaartmaatschappijen
 „onze financiële medehulp toe, behoudens de goedkeuring van
 „onze aandeelhouders. Het gold de concentratie onzer scheepvaart-
 „lijnen tegenover de pogingen van de buitenlandsche lijnen op
 „Argentinië, om onze nationale lijn te fnuiken of onder buiten-
 „landsche contrôle te brengen. Het gold den plicht om met
 „vereende krachten te behouden wat wij hebben, om ook in de
 „scheepvaartbelangen niet weerloos te zijn en desnoods tegenweer
 „te kunnen bieden. Wij beloofden dus — onder uwe goed-
 „keuring — te doen wat de andere scheepvaartlijnen deden, en
 „stelden ons bereid tot eene storting.

„Landurig overleg en behoedzame overweging had nu plaats.
 „De storting op de gelden voor de Nationale Stoombootmaat-
 „schappij — ons aller bolwerk — zou, blijkens de nadere
 „inlichtingen nu in de praktijk voorloopig neerkomen op eene
 „deelneming van f 150.000 in de Hollandsche Lloyd, zijnde de
 „gereconstueerde Zuid-Amerika-lijn. Zooals gij weet, heeft ook
 „de regeering begrepen, dat hier een nationale zaak werd beoogd,
 „en heeft zij voorschot toegezegd ten behoeve van deze stoom-
 „vaartverbinding tusschen Nederland en Argentinië en Brazilië.

„Een wetsontwerp is daaromtrent aan de Kamers der Staten-
 „Generaal ingediend en de minister van Landbouw, Nijverheid
 „en Handel heeft de in Memorie van Toelichting de gronden
 „ontvouwd, die de regeering in deze aangelegenheid hebben geleid.

„Het spreekt van zelf, dat onze deelneming in de Hollandsche
 „Lloyd afhankelijk is van het tot stand komen der wet.

„Maar komt de wet — zooals wij dringend hopen — tot
 „stand, dan is het (naar ons inzien) onze plicht, te toonen dat wij
 „de concentratie en vaste eenheid der groote scheepvaartmaat-
 „schappijen alhier tot een feit, tot een daad maken. Wij vestigen
 „een bond, die de door de buitenlandsche concurrenten gelijkelijk
 „bedreigde Nederlandsche belangen verdedigt.

„Want wilt hierop letten: — thans geven wij steun; maar
 „het oogenblik kan komen, dat óók wij dien steun noodig
 „hebben van onze bondgenooten en onze daad van nu is het
 „onderpand, dat wij dien steun dan kunnen vorderen.”

Het bericht over de vergadering van de Koninklijke Nederlandsche Stoombootmaatschappij, bovenaangehaald schijnt mij zóó te moeten worden opgevat, dat de f 150.000, waarvoor die maatschappij zal deelnemen in de op te richten Hollandsche Lloyd, is te beschouwen als een eerste storting op de deelneming ad f 250.000, in de Nationale Stoombootmaatschappij, waartoe het bestuur zich reeds vroeger had verbonden.

Is in het ontwerp van wet »tot toekenning van een voorschot »ten behoeve van eene stoomvaartverbinding tusschen Nederland »Brazilië en Argentinië» sprake van een comité gevormd door commissarissen en directeuren van de Nationale Stoombootmaatschappij, genoemd: »comité tot reorganisatie der Zuid-Amerika-lijn», uit de mededeelingen van den voorzitter der Koninklijke Nederlandsche Stoombootmaatschappij blijkt, dat een op te richten naamlooze vennootschap de Hollandsche Lloyd, het werk van dat comité zal overnemen en voortzetten. De Hollandsche Lloyd is dus een dochter van de Nationale Stoombootmaatschappij.

Blijkens het, sedert wet geworden, ontwerp, zal door de Vennootschap, die het bedrijf der Zuid-Amerika-lijn zal overnemen en uitbreiden, een voorschot uit 's Rijks kas worden genoten ten bedrage van:

f 300.000	per jaar gedurende de eerste	5 jaren,	
- 200.000	» » » »	tweede	5 » en
- 100.000	» » » »	derde	5 »

onder beding van rente ad 2 pCt. en aflossing, voor zoover de overeengekomen winstverdeeling die zal toelaten, voorts onder beding dat de gereorganiseerde lijn behalve op Argentinië, tevens een geregelden dienst zal onderhouden op Brazilië, behoudens dispensatie van den Minister, als in art. 2 omschreven, en om alle brievenmalen zonder vergoeding te vervoeren. (art. 6) Verder wordt bedongen dat de gezagvoerders, stuurlieden en machinisten Nederlanders moeten zijn (art. 5), dat de stoomschepen in Nederland moeten worden gebouwd. Ook hiervan kan de Minister dispensatie verleen in verschillende gevallen als in art. 3 bepaald.

Art. 10 bepaalt welke boeten zullen verschuldigd zijn bij niet nakoming door de maatschappij van de verplichtingen, die zij heeft op zich genomen.

Door de Tweede Kamer werd het wetsontwerp aangenomen op 11 October 1907 met 39 tegen 23 stemmen, door de Eerste Kamer op 28 November 1907 met 39 tegen 6 stemmen.

Reeds den daarop volgenden dag verscheen de wet in het Staatsblad onder n^o 309.

In het voorloopig verslag van de Tweede Kamer wordt der Nederlandsche Handelmaatschappij door „versehiden leden“ een grief gemaakt van haar tusschenkomst en wordt gesproken over een door die maatschappij „beïnvloede onverstandige politiek“ der Zuid-Amerika-lijn, die veeleer dan de strijd, haar door de buitenlandsche maatschappijen aangedaan, haar met ondergang zou bedreigen.

Over de meer of minder verstandige politiek der Zuid-Amerika-lijn kan ik niet oordeelen, ik mis de daartoe noodige gegevens. Zooveel is uit de gevoerde debatten evenwel gebleken, dat zich ook in dit geval heeft voorgedaan het gewone verschijnsel, dat overal valt waar te nemen waar concurrenten elkander fel bestrijden. Over en weder verwijt men elkander, dat de tegenpartij de markt heeft bedorven en oorzaak is, dat niemand winst kan behalen. Eenerzijds wordt gezegd, dat de lage vrachten door de Zuid-Amerika-lijn aangeboden en de onbestaanbare contracten, door haar gesloten, de animositeit hebben opgewekt.¹⁾ En verder, dat de Duitsche lijnen, die ons land aandoen in de vaart naar la Plata, hooger vrachten eischen dan de Nederlandsche lijn en ook gedwongen zijn om hooger vrachten te eischen, omdat zij anders in conflict geraken met de andere lijnen, die zij bedienen van Hamburg en van Antwerpen.²⁾

Maar, antwoordt hierop de Minister: „die vracht-contracten³⁾ „verschijnen toch wel in eenigzins ander licht, wanneer men „weet, dat zij een antwoord waren op de concurrentie der Zuid-„Amerika-lijn aangedaan door de Argo-lijn, die voer voor „rekening van de Conference-lijnen, en dat die Argo-lijn — ik „heb het bewijs hiervan in handen — had aangeboden goederen

¹⁾ Rede van den Heer Plate op 11 Oct. 1907, Handelingen pag. 47.

²⁾ Rede van den heer Plate op 11 Oct. 1907, Handelingen pag. 48.

³⁾ Bedoeld worden de contracten der Z.-A.-lijn.

„te vervoeren tegen 5 Shilling per gelijke eenheid.¹⁾ Weet „men dit, dan zal men toch waarlijk der Zuid-Amerika-lijn „van die onereuse contracten geen grief maken“.

Welke is die Argo-lijn, waarvan de Minister spreekt? Onder de tot een syndicaat vereenigde lijnen komt haar naam niet voor. Is zij vooruitgeschoven, misschien wel in 't leven geroepen om datgene te doen wat de Duitsche lijnen niet zouden mogen doen, „omdat zij anders in conflict geraken met de andere „lijnen, die zij bedienen van Hamburg en van Antwerpen.“

Staat achter haar in dit duel een Mephistofeles, die haar toeroept: „Nur zugestoszen, ich parire“?

Dat dit meer is dan vermoeden, maar wel als vaststaand kan worden aangenomen, is mij gebleken uit correspondentie, waarin de door den Minister bedoelde lage vrachtaanbiedingen, ook voor jaar-contracten gedaan worden en waaruit tevens blijkt, dat de Argo-lijn niets anders is dan een instrument der Conference-lijnen, door deze in het leven geroepen.

Hoe het zij, bij de beoordeeling van de tusschenkomst der Nederlandsche Handelsmaatschappij, kan m.i. verder buiten beschouwing blijven de politiek, door de Zuid-Amerika-lijn gevoerd.

Het oordeel over het optreden van dat kapitaal-krachtige lichaam moet meer of minder gunstig luiden, naar de mate van de meer of mindere waarde, die men hecht aan het voortbestaan en den bloei van de nationale scheepvaart.

En als men leest in het voorloopig verslag:²⁾

„Op grond van alle deze overwegingen kwamen de leden hier „aan het woord tot de slotsom, dat het algemeen belang bij „het in stand houden van de Zuid-Amerika-lijn niet of althans „slechts in zeer geringe mate betrokken is. Door het verdwijnen „van deze lijn zou de Nederlandsche handel niet worden ge- „schaad en evenmin zou onze uitvoerende nijverheid daarvan „eenige belemmering ondervinden“, dan moge dit gezegd zijn ter bestrijding van het voorschot, maar dan is het toch duidelijk, dat zij, die zoo denken bitter weinig kunnen gevoelen voor het optreden der Nederlandsche Handelsmaatschappij.

¹⁾ Bedoeld werd: per kub. Voet.

Het verwijt van de andere zijde tegen de Zuid-Amerika-lijn betrof contracten tegen 40 shilling per kub. Voet.

²⁾ Voorl. verslag (pag 13, 2^e kolom).

Zij daarentegen, die veel gevoelen voor den bloei der nationale scheepvaart op zich zelf en niet enkel als hulpmiddel van handel en nijverheid, (een hulpmiddel, waarin buitenlandsche reederijen wellicht evengoed kunnen voorzien) die in het behoud en de ontwikkeling van die scheepvaart zien een volksbelang, zij zullen de directie van de Nederlandsche Handelsmaatschappij prijzen wegens haar besluit.

Dit nu is een belangrijk punt, waard om er een oogenblik bij stil te staan.

Is het een volksbelang, dat in het scheepvaartverkeer van en op onze havens de Nederlandsche reederijen een ruim, zoo het kan een overwegend aandeel hebben? En verder, is er een nationaal belang bij betrokken, dat het beheer van de Nederlandsche reederijen blijve in handen van onafhankelijk-Nederlandsche directies?

De eerste vraag zal zeker door weinigen ontkennend worden beantwoord en allerminst waarschijnlijk door die leden van de Tweede Kamer, die in hun bestrijding van het wetsontwerp ten aanzien van het verdwijnen van „deze“ lijn wel wat boven 't hart gesproken hebben en zeker niet zouden toegeven dat in plaats van „deze“ lijn „eenige lijn“ werd gelezen. Immers spreekt er geen ergenis uit de klacht, waarschijnlijk door diezelfde leden geuit, over gebrek aan geestkracht en ondernemingsgeest, de klacht dat onze havens, omdat onze reeders niet wakkerder zijn geweest, niet eindhavens zijn geworden, maar tusschenhavens gebleven? Maar dan ook, is er geen tegenspraak tusschen de onverschilligheid, waarmede zij beweren het verdwijnen, zij het ook van „deze“ Nederlandsche lijn te zullen aanzien en hun blijkbare belangstelling in de ontwikkeling van de Nederlandsche scheepvaart in 't algemeen?

Het moge waar zijn, wat de heer Pierson in zijn rede opmerkte, ¹⁾ dat kapitaal niet in eigen scheepvaart belegd. op andere wijze aan de productie deelneemt en dat vrachten, die wij aan het buitenland schuldig worden, moeten worden betaald in de producten van eigen nijverheid, maar daarom is de wijze, waarop de Nederlander zijn brood verdient, toch geen onverschillige zaak. De zee of de fabriek? Is de

¹⁾ Zie Handelingen Tweede Kamer, pag. 54.

keus wel moeilijk voor het volk van Tasman en Heemskerk, Van Houtman en Maghelaen? Scheepsvracht tegen fabrieksproduct, zeker het evenwicht herstelt zich, wat de cijfers betreft, maar het verlies in karakter, in durf, in volkskracht, dat zou verloren gaan, wanneer het regel werd, dat buitenlandsche reederijen het verkeer op onze havens geheel in handen kregen, zoude noch in de fabriek noch in eenig ander bedrijf herwonnen worden. De vraag of de regeering iets doen moet om dat te voorkomen en, zoo ja, hoe ze dat doen moet, voor 't oogenblik daargelaten, hier is toch zeker wel een belang in het spel, waaromtrent onverschilligheid ons niet past. Dit is niet enkel gevoels-quaestie, maar in hooge mate vraag van belang.

In de oprichting van de Nationale Stoombootmaatschappij door een aantal onzer belangrijkste en krachtigste instellingen voor handel en verkeer ligt de erkenning van dat belang. Mannen van zaken hebben zich tot de oprichting dier maatschappij vereenigd en het is niet aan te nemen, dat zij zich daarbij door gevoels-overwegingen hebben laten leiden. Het gebeurde met de Zuid-Amerika-lijn, de strijd, dien de Hollandsche Stoombootmaatschappij heeft te voeren gehad tegen Engelsche concurrenten, heeft hen waarschijnlijk gebracht tot de toepassing van het devies: „Eendracht maakt macht“

In die gevallen lag een waarschuwing.

Een stoomvaartlijn, die op zich zelf staat, is blootgesteld aan den aanval van een machtigen mededinger, die haar zoekt te verdringen. Ook dan, wanneer die poging niet gelukt, kost de strijd groote opofferingen en kan het zijn, dat eenigen tijd zonder winst of met verlies moet worden gewerkt. Wordt daarentegen de eenling gesteund door een zeer krachtige combinatie, dan is dat een waarschuwing voor den buitenlandschen concurrent om den strijd niet te beginnen. Hands off, wordt hem toegeroepen, uw aanval, tegen één onzer misschien kans op slagen biedend, zal vruchteloos zijn tegen onze verbonden kracht.

Een voorbeeld op welke wijze de concurrentie te werk gaat om een vreemden mededinger uit de baan te houden, wordt medegedeeld in een werk van Ambroise Colin ¹⁾ op pag. 220.

¹⁾ La Navigation Commerciale au XIX^e siècle par Ambroise Colin. Paris Arthur Rousseau Ed.

«Une compagnie doit donc pouvoir lutter contre la lenteur
 «que les débouchés d'une région mettent parfois à se créer.
 «Mais elle doit aussi pouvoir lutter à coups de millions, contre
 «la concurrence des autres compagnies. Un exemple de cette
 «âpreté des capitaux à se disputer les lignes de navigation nous
 «est fourni par l'histoire de notre commerce avec l'Amazonie.
 «La France entretient avec cette région, que desservent les
 «ports de Para et de Manaus un commerce important. Deux
 «articles, le cacao et le caoutchouc sont tirés par nos industriels
 «exclusivement de cette provenance. L'Amazonie nous envoie
 «en outre du riz, du café, du manioc, des graines aromatiques,
 «sans oublier du bétail, qui sert à alimenter les Antilles fran-
 «çaises et notre colonie de la Guyane. Cependant les Anglais,
 «et dans ces derniers temps les Allemands, ont le monopole
 «des lignes de navigation de l'Amazonie. Une concurrence fran-
 «çaise essaya de se montrer; ce fut la compagnie des Char-
 «geurs réunis, qui en prit l'initiative vers 1880. Mais
 «immédiatement, les lignes anglaises abaissèrent le prix de leur
 «fret de 50 shillings à 10 shillings, prix absolument dérisoire.
 «En dix-huit voyages les Chargeurs réunis avaient perdu
 «400.000 francs. Ils durent renoncer à la lutte et les compa-
 «gnies anglaises remontèrent aussitôt leurs prix à 50 shillings.
 «Cependant l'absence d'une ligne française offrant une grave
 «lacune, diverses tentatives furent encore ébauchées depuis de
 «notre côté. En 1894 la compagnie générale Transatlantique,
 «déjà en possession d'une ligne sur Cayenne, pensa à la pro-
 «longer jusqu'aux ports de l'Amazonie, mais elle ne put obtenir
 «la subvention qu'elle sollicitait. D'ailleurs les Anglais veillaient.
 «En 1895, sur le seul bruit qu'une compagnie française se dis-
 «posait à reprendre l'essai des Chargeurs, la Red Cross
 «Line et la Boot line offrirent spontanément un rabais de
 «5 pCt. sur les prix les plus bas qui pourraient être faits aux
 «chargeurs, s'engageant à leur réserver le fret pendant six
 «mois, et un rabais de 10 pCt. à ceux qui prendraient le
 «même engagement pour une durée d'une année. Et ce n'était
 «pas là leur seul mode de concurrence. La compagnie des
 «Chargeurs réunis, sans reconstituer la ligne régulière,
 «avait envoyé un de ses navires en expédition isolée dans la
 «région de l'Amazonie. Arrivé auprès de Para, ce navire ne

„put pas trouver de pilotes. Ils avaient tous été requisitionnés par les Anglais. Le navire français, ainsi boycotté d'une manière sauvage, dut renoncer à son expédition.”

Een voorbeeld op kleine schaal van een soortgelijke tegenwerking door een buitenlandschen mededinger als de Fransche maatschappijen aan de Amazone ondervonden, is in het Noorden van ons land wel bekend. Herhaaldelijk zijn pogingen aangewend om een directe vaart van Delfzijl op Londen in het leven te roepen. Zoodra de ondernemers den dienst hadden geopend, kwam een financieel krachtige Engelsche maatschappij, die een geregelden dienst Harlingen—Londen onderhoudt, met haar stoombooten te Delfzijl, concurreerde den zwakkeren mededinger dood en liet daarna Delfzijl weder in den steek.

Waarschijnlijk zal verder door de deelnemers aan de Nationale Stoombootmaatschappij zijn overwogen, dat elke Nederlandsche stoomvaartlijn en ook elke Nederlandsche spoorweg-onderneming er belang bij heeft, dat de expeditie-ondernemingen, waarmede zij in aanraking komt zooveel mogelijk in Nederlandsche handen zijn. De buitenlandsche onderneming toch, die zoowel Nederlandsche als vreemde havens bedient, heeft het in veel gevallen in de macht om het verkeer te leiden over één van de havens en zal geneigd zijn van die macht gebruik te maken om het te doen loopen over de haven van haar eigen nationaliteit. Goederen van Zwitserland, van Oostenrijk, van Zuid-Duitschland bestemd voor overzeesche landen kunnen in veel gevallen, zoowel over Hamburg als over Rotterdam gaan. De Hamburgsche maatschappij, die ook Rotterdam bedient, zal zeker eerder haar best doen om dien stroom over Hamburg te doen loopen. De Duitsche regeering werkt door de regeling der spoorweg-tarieven in dezelfde richting. En met dien verkeersstroom staat de handelsbeweging in zeer nauw verband. Handelshuizen en agenten te Rotterdam gevestigd, zullen niet bij voorkeur over Hamburg laten verschepen, en, aan den anderen kant, een verkeer, dat over Hamburg loopt, zal geen aanleiding geven tot vestiging van handelskantoren te Rotterdam. Het belang, dat een land heeft, bij eigen vaste overzeesche verbindingen boven bediening door stoombooten, die zijn havens enkel als tusschen-stations aanloopen, is m.i. door den heer Hubrecht in de Tweede Kamer

op heldere en overtuigende wijze aangetoond.¹⁾ Het streven van elke stoomvaartmaatschappij zal altijd zijn om het verkeer op de eindpunten meer dan op de tusschenhavens uit te breiden. Lading op of naar de eindpunten zal voor haar de meest voordeelige zijn. Buitendien, als in de haven van afvaart de lading gecompleteerd is, dan zal de aflader in de tusschenhaven op een volgende gelegenheid moeten wachten. De tusschenhaven komt, waar het een lijn betreft, die in den regel geen gebrek aan vracht heeft, noodzakelijkerwijze eenigszins in de tweede plaats.

Een belangrijk voordeel is ook voor de haven, waar een groote overzeesche lijn afvaart, dat daar alle benodigdheden voor de reis worden aangeschaft, waar door aan zeer velen werk en bedrijfswinst wordt verschaft.

Eindelijk schijnt mij, dat een niet van gewicht ontbloomt argument, dat voor eigen Nederlandsche Stoomvaartlijnen pleit, te ontleenen is aan de kans op een oorlog, waarin de vreemde vlag betrokken wordt, terwijl Nederland neutraal blijft. Het voordeel, dat de eigen stoomvaart aan die positie zou ontleenen, behoeft niet nader te worden aangetoond.²⁾

Dat het spreekwoord; „trade follows flag” niet in elk opzicht opgaat, werd in het debat in de Tweede Kamer aangetoond door den heer Pierson met een verwijzing naar Antwerpen, welks uitgebreide handel zich bijna uitsluitend van schepen onder vreemde vlag bedient.³⁾ Evonwel, er zijn ook voorbeelden, die er vóór pleiten.

In het reeds vroeger aangehaalde werk van Ambroise Colin komt op pag. 222 een statistiek over het handelsverkeer van Frankrijk met Chili voor, waarmede deze schrijver de juistheid van het Engelsche spreekwoord wil aantoonen. Nadat fransche maatschappijen den vroeger onderhouden dienst op de stille Zuidzee hadden gestaakt, is, zoo deelt hij mede, de invoer van fransche goederen in Chili van $\pm$ 6.500.000 piasters in 1892 tot $\pm$ 1.600.000 piasters in 1895 teruggegaan. Aangenomen, dat tusschen de staking van den franschen stoombootdienst en deze teruggang in handelsomzet een oorzakelijk verband

¹⁾ Rede van den Heer Hubrecht (Handelingen pag. 38—43).

²⁾ Ambroise Colin, la Navigation Commerciale, pag. 221.

³⁾ Handelingen, pag. 83.

bestaat, wat niet onwaarschijnlijk schijnt, dan zal men wel mogen aannemen dat in dit geval vreemde schepen niet de taak hebben overgenomen, die de fransche hebben opgegeven. Zoo absoluut als door sommigen wordt gedaan, vat ik de beteekenis van het „trade follows flag” evenwel niet op. Elk scheepvaartverkeer tusschen twee overzeesche landen zal aan den handel dier landen ten goede komen, en de afladers vragen niet naar de vlag, die boven hun goederen zal waaien. Maar, aan den anderen kant, wanneer men ziet de zeer buitengewone uitbreiding van Hamburgs handel b.v. van 1889 tot 1904, met China van Mk. 33 millioen tot Mk. 102 millioen, met Japan van Mk. 22 millioen tot Mk. 78½ millioen, met Britsch-Australie van Mk. 56 millioen tot Mk. 180 millioen, met Oost- en Zuid-Afrika van Mk. 27 millioen tot Mk. 76 millioen, ¹⁾ een uitbreiding, welke met die van de Hamburgsche stoombootverbinding op die landen gelijken tred hield, dan is er toch wel reden om zich af te vragen of buitenlandsche reederijen zich wel zoo beijverd zouden hebben hun schepen in dienst te stellen van de duitsche haven, als de Duitschers zelve dat niet hadden ondernomen. Het is waar, de Engelsche vlag vertoont zich overal, waar vracht te vinden is, zoowel in Engelsche als in vreemde havens; zij is de eerste van allen, maar waar het er om gaat een nieuw verkeer te scheppen, daar zal de Engelsche reeder toch zeker in de eerste plaats zijn aandacht schenken aan Engelsche havens. In dien zin bevat het Engelsche spreekwoord toch zeker wel veel waars. Men vergete ook niet, dat overzeesche scheepvaart-relatiën dikwijls van groote beteekenis zijn voor de handels-relatiën. Scheepvaart en handel zijn cosmopolitisch, maar toch niet in die mate, of de duitsche reeder zal in de overzeesche haven, waarop zijne schepen varen, eerder duitsche agenten en beambten aanstellen dan deze te zoeken onder personen van vreemde nationaliteit en duitsche reederij-agenten zijn in veel gevallen ook handels-agenten.

Mijn conclusie moet dus deze zijn: naast het belang, dat elk land, dat zich verheugt in het bezit van goede havens, heeft bij een levendig scheepvaartverkeer onder vlaggen van

¹⁾ Zie: Dr. Georg Jaensch, „Die deutschen Dampfersubventionen”, blz. 76 en 77.

alle natiën, staat een ander niet minder groot belang, n.l. dat zijn eigen vlag in dat verkeer een zoo groot mogelijk aandeel hebbe of verkrijge.

Een tweede vraag is, of de regeering zich dat belang moet aantrekken op de wijze als onze regeering getoond heeft te doen ten aanzien van de Zuid-Amerika-lijn. In den aanvang van dit artikel werd door mij reeds gewezen op de bewering der oppositie, dat de regeering daarmede verlaat den weg van het vrijhandels-stelsel en zich begeeft op dien van het protectionisme. Hoe toch de geschiedenis zich herhaalt! In 1871 werd door 5 leden van de Tweede Kamer, gebruik makend van hun recht van initiatief, een wetsvoorstel ingediend tot bevordering eener geregelde Stoomvaartdienst tusschen Vlissingen en New-York.

In art. 1 werd de Minister van Financiën gemachtigd aan een in Nederland gevestigde onderneming, die zich verbindt op vaste tijden, aanvankelijk minstens eenmaal 's maands en later eenmaal in de 14 dagen, uit Vlissingen naar New-York en omgekeerd te varen met stoomschepen een te ontmoeting uit 's rijks schatkist van niet meer dan f 600.000, voor den tijd van hoogstens 10 jaren toe te leggen.

Vermoedelijk was de brochure van den oud-kapitein ter zee, H. H. Jansen, getiteld: „Eene brug over den Oceaan“, die, in 1869 verschenen, zeer de aandacht had getrokken, niet vreemd aan het initiatief der vijf kamerleden. Een der vijf was de heer de Bruyn Kops.¹⁾ Van zijn hand is een artikel in dit tijdschrift van 1871, getiteld: „Nog eens stoompakketvaart op Noord-Amerika.“²⁾ Het was een antwoord aan de Nieuwe Rotterdammer Courant, die bevreesd had te kennen gegeven, dat men zijn naam onder de voorstellers van zoodanig bescherming-ademend plan aantrof. De schrijver wijst aan, dat dezelfde regeeringen en parlementen, die schaalrechten en differentieele rechten afschaften en zich dus bewogen in de lijn van den vrijen handel, terzelfder tijd aanzienlijke sommen toestonden om de regelmatige handelsverbindingen door de stoomvaart met de voornaamste overzeesche productie-plaatsen tot

¹⁾ De andere onderteekenaren waren de Heeren: 's Jacob, Kolff, Stieltjes en Tak.

²⁾ Economist 1871, pag. 412 e. v.

stand te brengen, dat het streven der economische wereld in de laatste 20 à 30 jaren er op is gericht, de ruil-gelegenheid te vermeerderen, dat het thans geldt: uitbreiding van relatiën, opheffing van slagboomen, de kortste weg tusschen voortbrenger en verbruiker, waarbij alle industrieele belangen gebaat zijn. „Ziedaar“, zoo zegt hij, „het onderscheid tusschen Staatsbemoeiing als hier bedoeld, en een protectie-stelsel, dat door kunstmatige schikkingen speciale takken boven andere wilde doen bloeien. De algemeene belangen worden niet bevorderd door al onze schikkingen tot afwering der concurrentie, was het thema, dat Cobden en Peel uitwerkten en in de Staatswetten deden neerschrijven. Integendeel, ruime concurrentie, het optreden op de wereldmacht is noodig. Meer ruil-gelegenheid, altijd meer ruil-gelegenheid, waarvan allen profiteeren kunnen, geeft nieuw leven en kracht aan alle deelen der maatschappij.“

Krachtig komt de schrijver aan het slot van zijn artikel op tegen de opvatting als zou „dergelijke subsidieering per se te veroordeelen zijn, als een toepassing van „het protectief beginsel“ en met verwijzing naar zijn vroegere geschriften (o.a. Economist 1868, pag. 748) betwist hij, dat er voor verbazing eenige grond was, omdat hij het voorstel der vijf leden mede onderteekende.

Blijkens het voorloopig verslag, uitgebracht over het voorstel der vijf leden, werd door sommige leden daartegen het bezwaar aangevoerd, waartegen de heer de Bruyn Kops in zijn boven aangehaald artikel opkomt, maar deze bleven toch zeer op den achtergrond en dat het voorstel ten slotte werd verworpen is blijkbaar in hoofdzaak aan andere redenen, vooral financieele, toe te schrijven.

Het komt mij voor, dat de redeneering van den heer de Bruyn Kops ook nu nog volkomen toepasselijk is.

Met beschermende rechten vertoont een subsidie aan een stoomvaartmaatschappij alleen op sommige ondergeschikte punten eenige overeenkomst, daarnaast staan zeer belangrijke punten van verschil. Beschermende rechten leggen aan het ruilverkeer belemmeringen in den weg. De steun, door den Staat aan een stoomvaartlijn gegeven heeft de bedoeling dat verkeer te ontwikkelen. De geheven invoerrechten vloeien in de schatkist en

geven aan sommige industriën, die concurrentie van ingevoerde artikelen ondervinden, een voorsprong, die aan vele anderen moet worden onthouden; n.l. aan die welke niet met het buitenland concurreeren. Het invoerrecht, dat de Staat heft en de hoogere prijs, dien de beschermde fabrikant berekent, moeten door alle ingezetenen worden betaald. In het geval van subsidie wordt geen belasting-wet misbruikt tot een doel, aan belasting heffing vreemd, ter bevoorrechtiging van enkelen. Geen prijzen van eerste levensbehoefte, van artikelen van dagelijks gebruik, van grondstoffen voor niet bevoorrechte nijverheids-ondernemingen worden er door opgedreven, geen uitvoer belemmerd ten gevolge van beperking van den invoer. Dit werd door den Minister aangetoond in zijn rede tot verdediging van het ontwerp tot toekenning van een voorschot aan de Zuid-Amerika-lijn. ¹⁾ Maar een offer wordt gebracht uit de algemeene kas in de verwachting, dat het zal ten goede komen aan het algemeen belang. Zelfs de aandeelhouders van de gesubsidieerde maatschappij worden niet bevoorrecht, omdat, voordat het tot een meer dan matige belooning voor het kapitaal komt, de Staat zijn voorschot terug ontvangt.

Vergelijking met de bescherming aan de suiker-industrie, in sommige landen met bedoeling, en langen tijd ook in ons land, ofschoon zonder bedoeling en tengevolge van veranderingen in de wijze van fabricage, verleend, zou meer grond hebben, wanneer er sprake was van een algemeen subsidie-stelsel tot bevoorrechtiging van de nationale scheepvaart boven die van andere natiën, een stelsel, zooals in Frankrijk bestaat. Met zoodanig stelsel van premien aan de eigen scheepvaart heeft een subsidie of voorschot aan een bepaalde lijn toch inderdaad zeer weinig gemeen. Erkenning van het belang, dat de Staat heeft bij instandhouding van een stoomvaartverbinding, van welke vaststaat, dat zij heeft bevorderd de uitbreiding van de handelsbeweging of bij vestiging van een zoodanige verbinding, waarvan toeneming van die beweging met grond wordt verwacht, ligt daaraan ten grondslag. Erkenning ook van het belang, dat er voor den Staat in gelegen is, dat de vrachtvaart op onze havens, niet voor een groot deel in handen van den vreemdeling kome. Zoo

¹⁾ Zie Handelingen, pag. 55.

opgevat is de toekenning van een subsidie of voorschot een uitzonderingsmaatregel, door een verstandige en voorzichtige politiek geboden.

Door den heer Plate is medegedeeld, dat, indien door de regeering was afgezien van haar plan om de maatschappij, die het bedrijf der Zuid-Amerika-lijn zal voortzetten, te helpen met voorschot, te Rotterdam een combinatie gereed stond om een Nationale lijn zonder staatshulp op te richten. ¹⁾

De Minister wees in zijn antwoord dit beroep van den heer Plate af, door te wijzen op de vaagheid der mededeelingen, die hem over die plannen waren gedaan en door te zeggen, dat als het ernst was met dat plan, en het niet te doen was om de Zuid-Afrika-lijn er onder te krijgen, de Rotterdamsche heeren zich liever met het comité moesten verstaan. ²⁾

Ook zag de heer Plate in het wetsvoorstel protectie in ongezonden zin, omdat niet zouden worden bekend gemaakt de voorwaarden waarop een lijn naar Zuid-Amerika zou worden in 't leven geroepen met steun van de regeering en daarop gegadigden opgeroepen, maar omdat reeds van te voren zou worden vastgesteld, dat het voorschot zou worden gegeven aan een bepaald aangewezen bestaande combinatie; voorts dat de concurrentie, waaraan de Zuid-Amerika-lijn had blootgestaan, in 't geheel geen ongewoon verschijnsel is, dat dezen bijzonderen stap zou rechtvaardigen; dat die omstandigheden zich in de toekomst dikwijls zullen voordoen en daarom dit antecedent gevaarlijk zou zijn, eindelijk, dat men niet zeker is te zullen bereiken wat men zich voorstelt. Vreemdelingen kunnen de meerderheid der aandeeleu opkopen en een directie benoemen, die vreemde, niet nationale belangen voorstaat. ³⁾

Op dit laatste bezwaar antwoordde de Minister, dat de regeering tegen het denationaliseeren der lijn voldoende zal kunnen waken en dat daarom de vreemde hand er geen belang bij zal hebben zich meester te maken van de meerderheid der aandeeleu. ⁴⁾

¹⁾ Zie Handelingen, pag. 46.

²⁾ Handelingen, pag. 56.

³⁾ Handelingen, pag. 51.

⁴⁾ Handelingen, pag. 59.

Zoowel voor- als tegenstanders van bemoeiingen van de regeeringen met de zaken van de scheepvaart beroepen zich op de geschiedenis en deze biedt dan ook stof voor beide tot ondersteuning hunner tegenovergestelde meeningen.

Groot-Brittanje, zeggen de tegenstanders, geeft geen subsidiën en heeft de grootste koopvaardijvloot der wereld. Het geeft belangrijke subsidiën in den vorm van postcontracten zeggen de voorstanders en aanziet de ontwikkeling van zijn stoomvaart. Frankrijk bevoordeelt zijn reederijen door een premie-stelsel en slaagt er toch niet in zijn nationale scheepvaart tot bloei te brengen. Laat ons zien, wat daarvan is.

Algemeen neemt men aan en naar 't mij voorkomt te recht, dat Cromwell door zijn acte van navigatie, terwijl hij aan de Hollandsche vrachtvaart een onherstelbaren slag toebreacht, den grondslag legde van Englands overwicht in de vrachtvaart. Maar de acte van navigatie was geheel iets anders dan een subsidiëering van de eigen scheepvaart. Zij verbood aan schepen van vreemde nationaliteit de kustvaart tusschen Engelsche havens en tevens den invoer met vreemde schepen, behalve den directen invoer van producten van eigen bodem of eigen nijverheid. Niet-Europeesche producten mochten alleen in Engelsche schepen worden ingevoerd.

"There is," zegt een Amerikaansche schrijver, ¹⁾ "no means of learning how much it cost Great Britain to take possession of her foreign and colonial trade in this way. Directly and indirectly the costs were enormous, but the results were tremendous and no one can maintain, that the ends did not justify the means",

Dit voorbeeld leert ons voor de vraag in behandeling niets. Zulke drastische maatregelen als de acte van navigatie zijn niet meer van onzen tijd en de regeering, die ze zou willen nemen, zou daarmee diep in! eigen vleesch snijden. De kustvaart met andere dan schepen van eigen nationaliteit verbieden heeft Duitschland nog in onzen tijd beproefd, met geen ander gevolg, dan dat een deel van de Nederlandsche zeilvloot tot hooge prijzen in Deutsche handen is overgegaan en dat het verbod na korten tijd moest worden ingetrokken. Frankrijk heeft in 1793

¹⁾ Royal Meeker „History of Shipping Subsidies”.

om de Engelsche scheepvaart te treffen den invoer „sous tiers pavillon“ verboden, iets dergelijks dus als de Engelsche acte van navigatie. In 1816 werd dit verbod vervangen door een „surtaxe de pavillon“, na 1822 met de handelsverdragen gaandeweg opgeheven, in 1872, doch slechts gedurende nog geen jaar opnieuw ingevoerd. Daarentegen monopoliseert Frankrijk tot onzen tijd de kustvaart (Fransche en Algerijnsche havens) voor de fransche schepen. ¹⁾

Keeren wij tot de subsidiën en daarmee tot Groot-Brittanje terug. Stelselmatig subsidiëren van de scheepvaart in 't algemeen, heeft dit land na de 17^e eeuw nimmer gedaan. Waarom ook? Zijn scheepvaart gaf blijk genoeg van eigen krachtig leven. Alleen de Cunard-line (later ook verschillende andere maatschappijen), heeft sedert 1838 in belangrijke mate genoten van de gunst der regeering door zeer voordeelige postcontracten. ²⁾ Het eerste contract dat M^r. Samuel Cunard met de regeering sloot in 1838/9 stelde een jaarlijksch subsidie vast van £ 60.000, waarvoor hij de Britsche mail moest overbrengen van Liverpool naar Quebec en Boston, het werd voor en na verhoogd, totdat het in 1867/8 circa £ 176.000 bedroeg. Trots hevige bestrijding door concurrenten, die minder gelukkig waren, en onderzoek door parlementaire commissies, wist de directie dezer maatschappij zich deze voordeelen uit de schatkist steeds weder te verzekeren.

In 1868 werd het monopolie voor het vervoer van de mail aan de Cunarders ontnomen, maar zij behielden toch het leeuwendeel. Gesteund door het voordeelige postcontract sloegen zij meermalen hun mededingers in den strijd door lage vrachten, maar bleven verre bij hen ten achter, wat de invoering van nieuwe vindingen (vooral in de vervanging van raderbooten door schroefbooten) betreft en in het comfort aan boord der schepen. 't Zou te ver voeren hier de geschiedenis der Engelsche postcontracten, in alle bijzonderheden op te halen. Geconstateerd mag worden, dat het postcontract, dat zoo lange jaren aan de

¹⁾ Zie Ambroise Colin. La Navigation Commerciale au XIX^e siècle.

²⁾ De lexicon door den heer van Kol opgeslagen, zie de rede van dien afgevaardigde op 11 October, Handelingen pag. 61, is blijkbaar onvolledig op dit punt.

Cunard-line verzekerd was, een werkelijk, niet onbelangrijk voordeel boven de verplichtingen, die het inhield, vertegenwoordigde: „The payments were in large part concealed bounties. The conclusion cannot be avoided, that here we have the familiar phenomenon of exploitation of government by private enterprise.” ¹⁾

Van geheel anderen aard was het subsidie, dat ook al weder aan de Cunard-line werd toegekend in 1902, naar aanleiding van de oprichting van Morgan's schepping „the International Mercantile Marine Company”. Een aantal stoomvaartmaatschappijen, die een geregelden dienst op Amerika onderhouden, werden in die combinatie, wier bestuur in New-York zetelt, tot een vast verbond vereenigd, daaronder alle Engelsche maatschappijen, behalve de Cunard- en ook de Holland-Amerika-lijn. Wel bleven de groote Duitsche maatschappijen buiten de combinatie, maar toch kwamen zij met deze tot een overeenkomst van winst-verdeeling, die eenheid van belang moest waarborgen. Den Engelschen sloeg de schrik om het hart. De groote lijnen op de United States in handen van Amerikanen! Het prestige van Brittanina als „ruler of the waves” in gevaar! Onder den indruk van dien schrik trof de regeering met de Cunard-line een overeenkomst, waarbij deze zich verbond zich niet onder Morgans voogdij te plaatsen en twee snelvarende stoombooten in de vaart te brengen, die 24 à 25 knopen zouden loopen. Daarvoor zou zij een jaarlijks subsidie van £ 150.000 uit de schatkist ontvangen en de tot dien tijd genoten subsidies voor de mail en van de admiraliteit, te samen circa £ 50.000 behouden, terwijl het gouvernement de bouw-kosten der twee stoombooten tegen 2½ pCt., terug te betalen in 20 jaren, zou voorschieten. Bij de verdediging van dit contract verwierp de minister Mr. G. Balfour uitdrukkelijk het denkbeeld, dat aan de Cunard-line een vermomde premie werd toegekend. Wat de regeering voorstelde, zoo zeide de minister, die maatschappij toe te kennen was, niet meer dan een behoorlijke betaling voor door haar te bewijzen diensten. De Duitschers in snelheid te overtroeven en de Cunard-line als zuiver Engelsche onderneming te behouden, was het uitgesproken doel. Dat de

¹⁾ Royal Meeker. History of shipping subsidies, pag. 20.

Cunard-line niet wel voer bij het contract zal wel niet worden beweerd.

Een aantal andere Britsche stoomvaartmaatschappijen sloten voor en na min- of meer voordeelige post-overeenkomsten met de regeering, zoo de Royal West India Mail Steam Packet Company, de Pacific Company, de Peninsular and Oriental-Line, de Union- en de Castle-line (nu vereenigd), de White star-line. Het totaal dezer mail-subsidies in het jaar 1899/1900 beliep niet minder dan £ 759.433. ¹⁾

Zowel ten aanzien van de post-overeenkomsten met de Cunard-line als van die met andere maatschappijen is het wel zeker, dat in veel gevallen de vergoeding de waarde van de bewezen diensten verre overtrof.

Dit bleek o. a. in 1866, toen de Inman-line aanbood de post naar Noord-Amerika over te brengen tegen genot van de port, terwijl de regeering aan de Cunard-line circa £ 100.000 daarboven betaalde. Het bleek weder in 1874 toen een stoomvaartmaatschappij aan de regeering voor het overbrengen van de mail naar „West-Indië“ een aanbod deed voor £ 85.000, d.i. minder dan de helft van 't geen haar tot nu toe buiten mededinging was toegekend.

Zou het dus niet juist zijn te beweren, dat de groote Britsche stoomvaartlijnen van ondersteuning uit de schatkist verstoken waren, zooals gezegd een systematisch stelsel van subsidies tot aanmoediging van het scheepvaartbedrijf in het algemeen bestaat in Groot-Brittanje niet.

De reeds eenige malen door mij aangehaalde Amerikaansche schrijver, Royal Meeker, zegt omtrent de bevoorrechting door de Cunard-line genoten, dat die subsidies voor de natuurlijke ontwikkeling van de stoomvaart eerder hinderlijk waren dan het tegendeel, dat zij aan de Cunard-line groote winsten bezorgden en waarschijnlijk de instelling van een regelmatig dienst eerder dan anders het geval zoude zijn geweest, mogelijk maakten. Maar in dezelfde mate als zij den heer Cunard aanmoedigden stoomschepen in de vaart te brengen, hielden zij anderen daarvan terug. ²⁾

¹⁾ Vgl. Meeker, pag. 38.

²⁾ Zie Royal Meeker, pag. 20.

En ten aanzien van subsidieering van de Peninsular and Oriental Steamship Company, zegt hij: „Mededinging en niet „de mail-contracten dwongen de maatschappij om grootere, „sneller varende en betere stoomschepen te bouwen. De subsidies „riepen haar niet in het leven. Op zijn best kan men er van „zeggen dat zij geen duurzaam kwaad hebben gedaan, en mis- „schien hebben medegewerkt om den handel op Oost-Indië wat „vroeger tot ontwikkeling te brengen dan zonder subsidies het „geval zou zijn geweest.“¹⁾

Hier wordt dan toch door een tegenstander van subsidieering eenige goede invloed daarvan op de handelsontwikkeling, zij het ook schoorvoetend, erkend.

Wordt overigens, mag men vragen, door dezen bestrijder van subsidieering niet, ten einde zijn stelling te bewijzen, te veel en te stout beweerd? Dat de ondersteuning die de Cunard-lijn van de Engelsche Regeering genoot niet zonder belangrijken invloed is geweest op de ontwikkeling van de Engelsche stoomvaart en op de verzekering van het overwegend aandeel van deze in de vaart op Amerika, blijkt uit hetgeen dezelfde schrijver in een ander hoofdstuk over de scheepvaart-politiek der Vereenigde Staten van N. Amerika mededeelt. Daar bespreekt hij den merkwaardigen wedstrijd tusschen de (Amerikaansche) Collins-lijn en de (Engelsche) Cunard-lijn, een strijd waarvoor de beide regeeringen de gouden wapenen leverden en die eenigermate herinnert aan het streven, waarvan onze tijd getuige is, van de Cunard- en de Hamburg-Amerika-lijn, om elkanders snelheidsrecord te verbeteren. De strijd tusschen de beide C's werd in de jaren tusschen 1850 en 1860 gevoerd. In 't eerst schenen de Amerikanen te zullen winnen door grootere snelheid en beter uitrusting hunner booten, maar de Engelschen behielden het veld ten aanzien van het goederenvervoer. Collins kon op dat gebied niet concurreeren wegens de scherpe bepalingen van zijn mail-contract. Zijn snelvarende schepen kostten te veel en Engeland had in dien tijd de best gevulde beurs. De Unie in 1850 beschikte nog niet over de fabelachtige rijkdommen, die haar burgers in de volgende 50/60 jaar zouden verzamelen. Collins klopte

¹⁾ Zie Royal Meeker, pag. 38.

tevergeefs bij het Congres aan om verhooging van zijn subsidie. Bindelijk bezegelde de ondergang van twee zijner schepen, de Arctic in September 1854 en de Pacific in 1855 zijn noodlot. De Engelschman overwon, Britannia ruled the waves ten opzichte van de geregelde vaart tusschen Amerika en Europa. Eerst veel later kwamen andere mededingers in het veld. En de twintigste eeuw zoude getuige zijn van een geheel origineele poging van Amerikaansche zijde om met macht van kapitaal de bediening van het Oceaan-veer te beheerschen. Morgan's Marine-trust kon met macht van geld geheele maatschappijen opkopen. Het monopolie, waarnaar de oprichter streefde, heeft hij echter niet kunnen veroveren.

Dat in den strijd tegen Collins de overwinning bleef aan zijn tegenpartij, was zeker wel voor een deel het gevolg van de gunstiger natuurlijke omstandigheden, waarin die tegenstander verkeerde. Deze had zon en wind in den rug, goedkoop ijzer, goedkoop steenkolen, maar ook . . . een deel van den gunstigen wind kwam uit de Engelsche schatkist. En zelfs Meeker erkent, dat, „all things considered, there is some justice in the statement that, in the case of England, the mail subvention system was a wise and liberal policy, while in the case of the United States, it was a tax on the people to support a mistaken policy”. ¹⁾

Het Deutsche rijk subsidieert slechts twee stoomvaartlijnen n.l. de Nord-Deutsche Lloyd met Rm. 5.590.000 jaarlijks ²⁾ voor de vaart op Oost-Azië en Australië en de Oost-Afrika-lijn voor de vaart van Hamburg via Rotterdam naar Delagoa-baai

¹⁾ Royal Meeker, pag. 165.

²⁾ Oorspronkelijk bij de wet van 6 April 1885 was een subsidie voor 15 jaar toegestaan tot een bedrag van Rm. 4.000.000 plus Rm. 400.000 voor een zij-lijn Triëst-Alexandrië. In 1892 staakte de Lloyd dien dienst en gaf de Rm. 400.000 prijs. Een jaar daarna werd haar Rm. 90.000 toegestaan voor een andere zij-lijn, verbinding van Alexandrië met eenige havens aan de Middellandsche Zee. Bij de wet van 18 April 1898 werd een nieuwe overeenkomst gesloten; wederom voor 15 jaar, en nu voor een 14-daagsche vaart, inplaats van de vroegere maandelijksche en daarvoor het subsidie verhoogd met Rm. 1.500.000 jaarlijks. Sedert 1900 is aan de Maatschappij de verplichting opgelegd, behalve Antwerpen ook Rotterdam aan te doen.

eerst langs Afrika's Oostkust, later ook via Kaapstad en Afrika's Westkust, met Rm. 1.350.000. ¹⁾)

Merkwaardig, met het oog op de rede van den directeur van de Hamburg-Amerika-lijn, den heer Ballin, aangehaald door den heer Van den Bergh in de Tweede Kamer, ²⁾) is wel, dat onder goedkeuring van den Rijkskanselier de Nord-Deutsche-Lloyd den 10^{en} Januari 1899 met de Hamburg-Amerika-lijn een overeenkomst sloot, waarbij aan deze een deel van het subsidie door eerstgenoemde genoten, werd toegekend, waartegen de Hamburg-Amerika-lijn een deel der vereischte stoombooten beschikbaar stelde. In 1904 werd deze overeenkomst ontbonden.

Bekend is het, dat de subsidiëering van de stoomvaart op Azië, Afrika en Australië door het Duitsche rijk in nauw verband staat met de Duitsche koloniale politiek en een speciaal doel beoogt, n.l. verbinding van de nieuwe koloniën met het moederland. Dat zij aan de uitbreiding van den handel dier verre landen met de Duitsche havens ten goede gekomen is, blijkt uit de officiële cijfers omtrent die handelsbeweging. Wat de Oost-Aziatische lijn betreft worden de volgende cijfers medegedeeld:

a. Uitreizen.

1888	18828 ton	ter waarde van Rm.	19.408.000
1904	97582 " "	" " "	102.631.000

b. Thuisreizen.

1888	15462 ton	ter waarde van Rm.	28.780.000
1904	68703 " "	" " "	153.770.000

Totaal uit- en thuisreizen.

1888	34290 ton	ter waarde van Rm.	48.188.000
1904	166285 " "	" " "	256.401.000

betreffende de Australische lijn:

a. Uitreizen.

1888	8541 ton	ter waarde van Rm.	13.791.000
1904	58861 " "	" " "	38.295.000

¹⁾ Oorspronkelijk, sedert 1890 Rm. 900.000 voor 10 jaar, in 1901 verhoogd voor een nieuwe 10-jarige periode tot het tegenwoordig bedrag.

²⁾ Zie Handelingen, pag. 33.

b. Thuisreizen.

1888	15646	ton	ter	waarde	van	Rm.	12.536.000
1904	75303	"	"	"	"	"	63.124.000

Totaal uit- en thuisreizen.

1888	24187	ton	ter	waarde	van	Rm.	26.327.000
1904	134164	"	"	"	"	"	101.419.000

en betreffende de Afrikaansche lijn:

a. Uitreizen.

1891	11129	ton	ter	waarde	van	Rm.	6.681.000
1904	72913	"	"	"	"	"	31.348.000

b. Thuisreizen.

1891	10522	ton	ter	waarde	van	Rm.	5.521.000
1904	61498	"	"	"	"	"	38.736.000

Totaal uit- en thuisreizen.

1891	21651	ton	ter	waarde	van	Rm.	12.202.000
1904	134411	"	"	"	"	"	70.084.000

Vergelijkenderwijs schijnt deze toeneming van de handelsbeweging der Duitsche havens met Oost-Azië, Australië en Oost-Afrika niet onbevredigend, maar dat die handel, vergeleken bij de totale deutsche handelsbeweging van geen overwegende beteekenis is, leert ons de vergelijking met Hamburg's in- en uitvoeren. In 1905 bedroeg die invoer ruim 12 millioen ton ter waarde van ruim Rm. 2866 millioen en de uitvoer ruim 5½ millioen ton ter waarde van ruim Rm. 2345 millioen, terwijl de waarde van Bremen's handelsbeweging, in- en uitvoer te zamen in datzelfde jaar heeft bedragen ruim Rm. 2613 millioen. Wij zien dus, dat de waarde van den handelsomzet van deze beide havens reeds ongeveer het achttienvoud bedraagt van dien van geheel Deutschland met Oost-Azië, Australië en Oost-Afrika.

De reusachtige ontwikkeling van Deutschland's handel heeft dan ook met de stoomvaart-subsidies niets te maken.

Duitschland's handelsvloot is sedert 1885 tot 1901 toegenomen van 1.240.000 ton tot 2.093.000 ton, dus bijna verdubbeld, maar, als men weet, dat in 1894 nog geen .4 pCt. van die vloot behoorde aan de gesubsidieerde lijnen, ¹⁾ dan zal men ook

¹⁾ Royal Meeker, pag. 94 en 95.

hier geen oorzakelijk verband met de subsidies kunnen aanwijzen. Wel bestaat zoodanig verband wellicht tusschen de uitbreiding der Duitsche handelsvloot en de bescherming, die de Duitsche regeering op andere wijze aan den scheepsbouw doet ten goede komen door het verleenen van vrijdom van invoerrecht voor alle grondstoffen voor de scheepswerven en de zeer lage spoorwegtarieven voor 't geen diezelfde werven uit het binnenland betrekken.

In welke mate het aandeel van de Duitsche vlag in de in- en uitklaringen in Duitsche havens is toegenomen blijkt overigens uit een vergelijking tusschen 1880 en 1900. In die 20 jaren nam dat aandeel toe van 39.1 pCt. tot 59.2 pCt.

Voor de gesubsidieerde lijnen zelve zijn de overeenkomsten met het rijk ver van voordeelig geweest. Afzonderlijke boekhouding, waarbij nauwkeurig is bepaald welk deel der administratiekosten ten laste der mailbooten mocht worden gebracht, welke rente over de boek-waarde der schepen, welke afschrijvingen en welke boekingen op reserve zouden zijn toegelaten, maakt het mogelijk de resultaten der gesubsidieerde vaart na te gaan. Daaruit blijkt, dat de Nord-Deutsche Lloyd in het tien-jarig tijdvak 1886—1896, ruim Rm. 5 millioen op de gesubsidieerde vaart heeft verloren, dat zij in 1894 voor 't eerst winst daarop heeft behaald en wel $1\frac{1}{2}$ pCt. over de boekwaarde der schepen, in 1895 $2\frac{1}{10}$ pCt., in 1896 4 pCt., in 1897 circa 6 pCt., in 1898 circa $2\frac{3}{4}$ pCt. en in 1899 circa $5\frac{1}{2}$ pCt. Voor de daarna volgende jaren 1900—1905 schat Dr. G. Jaensch een verlies van Rm. 10 millioen.¹⁾

De Oost-Afrika-lijn, een veel kleinere en minder sterke maatschappij dan de N. D. Lloyd, had minder ongunstige resultaten, maar begon toch met twee jaren van groot verlies 1890/1 en 1892, te zamen ruim Rm. 1.200.000, 1893 gaf een matig winstcijfer, 1894 een gering verlies, 1895 tot 1898 afwisselende winstcijfers. De 8 eerste jaren van het bedrijf leverden te zamen per saldo Rm. 503.128 winst, d. i. circa 10 pCt. (of even 1 pCt. per jaar) over het aandeelen-kapitaal.

Frankrijk doet zijn scheepsbouw en zijn scheepvaart drijven

¹⁾ Zie Dr. Georg Jaensch, „Die deutschen Dampfer-subventionen“, pag. 111 en 114.

op de kurk van staatshulp, als geen ander land, en zooals alleen dit rijke land zich kan veroorloven. Het schijnt wel, dat regeering en wetgevende macht de koopvaardijvloot beschouwen zooals een rijk particulier zijn renpaarden, zijn kasteel met park, of zijn plezierjacht, d. w. z. als een liefhebberij, die hij er op na houdt, omdat het hem lust en waarbij hij geen rekening houdt met de kosten.

Tot bescherming van den scheepsbouw wordt sedert 1881 als compensatie voor de te voren bestaande vrijstelling van invoerrechten van grondstoffen een bouw-premie verleend aan de scheepsbouwers van 10 tot 20 francs per ton voor houten, van 60 francs per ton voor ijzeren of metalen schepen, bovendien frs. 12 per 100 kilo voor machines en ketels en fr. 8 per 100 kilo voor vernieuwing van die deelen. In 1893 werd die premie nog verhoogd tot resp. frs. 30, 40 en 65, bij een latere wet van 1902 werden de premiën van 1893 gehandhaafd. Onder de werking dier wetten werd in 1882 frs. 4.400.000 aan constructie-premiën betaald en in 1900 frs. 9.296.000.

Daarenboven worden scheepvaartpremiën verleend, zoo het heet als compensatie voor de last, die op de koopvaardij wordt gelegd ten behoeve van de recruteering der oorlogsvloot (compensation d'armement). De bepalingen daaromtrent, vastgesteld bij de wet van 1902 zijn zeer ingewikkeld en samengesteld en ze in bijzonderheden te vermelden zou het bestek van dit artikel te buiten gaan. Die bijzonderheden zijn o. a. te vinden in het boek van Royal Meeker bl. 42 e. v.

De premiën verminderen naar mate het schip ouder wordt en houden op, zoodra het den leeftijd van 15 jaar heeft bereikt. Er zijn verschillende soorten van premiën, sommige voor den tijd, dat het schip in de vaart is met een maximum van 300 dagen per jaar, andere, afhankelijk van het aantal afgelegde mijlen. Vooral deze regeling naar het aantal afgelegde mijlen heeft zonderlinge gevolgen. Onnoodige reizen worden afgelegd en reizen worden langer gemaakt dan noodig is om de premie te verdienen. Zoo wordt een voorbeeld gegeven van een zeilschip, dat een lading steenkool van Engeland naar Amerika bracht, van daar met een lading tarwe naar Engeland terugkwam en daarna in ballast voer naar een fransche haven om van de fransche regeering de premie ten bedrage van frs. 80.000 te

kunnen vorderen. Van 7 der voornaamste reederijen van zeilschepen wordt het totaal netto inkomen door den heer Yves Guyot opgegeven te bedragen frs. 751.000 uit premie en frs. 749.000 uit verdiende vracht. Voor deze vaart-premiën betaalde de fransche schatkist in 1893 ruim frs. 6 millioen, in 1900 meer dan frs. 15 millioen.¹⁾

Bovendien betaalt de Fransche regeering jaarlijks zeer belangrijke sommen voor mail-contracten, in het laatste 10-tal jaren der vorige eeuw, afwisselend van frs. 24 tot frs. 27 millioen, (vergelijk hiermede de $\pm$ £760.000, = $\pm$ frs. 19 millioen door het Britsche rijk in 1899/1900 voor mail-contracten betaald).

En het gevolg van die verbazende opofferingen, die de Fransche staat zich oplegt ten behoeve van de scheepvaart-belangen? Dat het aandeel van de Fransche vlag in de vaart op Fransche havens procentsgewijze nagenoeg stationair blijft. In 1870 bedroeg dat aandeel met 5.456.000 ton 32.6 pCt., in 1901 met 9.994.000 ton 31.9 pCt.; voorts, dat na 1887 tot 1901 de inhoud der binnengekomen Fransche schepen verminderde van 10.051.000 ton, tot 9.994.000 ton in 1901. Dit in een zelfde tijdperk, waarin sommige der omringende volken hun handelsvloot reusachtig zagen toenemen, ons land, dat daarbij nog zeer bij andere landen achterbleef, met 37 pCt. (1886—1896), Duitschland met 107 pCt., Engeland met 53 pCt., Noorwegen met 191 pCt. In diezelfde tien jaren is de Fransche stoomvloot feitelijk verminderd met 1 pCt. De reederijen in Frankrijk vragen ontslagen te worden van het monopolie, dat de wet schept ten behoeve van de Fransche werven. Eigenaren van stoomschepen klagen over de grootere voorrechten toegestaan voor zeilschepen, zoowel voor den bouw als voor de vaart. (Van de op Fransche werven gebouwde schepen, naar de tonnemaat gerekend, is het aandeel van de zeilschepen 70 pCt.). De Fransche werven werken langzaam, zij behoeven 20 maanden voor een schip dat in Engeland in 9 maanden kan worden gebouwd.²⁾ De „Société pour la défense du commerce” vraagt dat premiën zullen worden gegeven voor buiten Frankrijk gebouwde schepen.

¹⁾ Zie Royal Meeker, pag. 57 en 58.

²⁾ Zie Royal Meeker, pag. 55.

Door dat te doen, zegt zij, zal men aan den vreemdeling een schatting betalen veel geringer dan nu door ons wordt betaald aan te hooge vrachten. De fransche werven zijn gebrekkig ingericht, omdat zij geen doorgaand werk van gelijksoortige schepen hebben, omdat het werkvolk, wel is waar minder loon ontvangt, maar de geschiktheid en bekwaamheid der Engelsche werklieden mist.

Kortom, uit alles blijkt, dat de fransche scheepsbouw en de fransche scheepvaart kas-planten zijn, kunstmatig in 't leven gehouden, die trots alle zorgen en alle offers van den kweeker verre achterblijven bij het krachtig gewas, dat andere volken terzelfder tijd wisten te kweken.

Waarschijnlijk zijn er ook andere oorzaken in het spel, die de fransche handelsvloot in haar ontwikkeling zoover doen achterblijven bv. bij de duitsche. Duitschland beschermt den scheepsbouw door vrijstelling van rechten op grondstoffen, Frankrijk door premiën op den bouw. Het verschil is niet zeer principieel, maar 't eerste stelsel schijnt mij toch gezonder en minder verslappend in zijn uitwerking dan het tweede. En Duitschland geeft geen stelselmatige vaart-premiën. En dit vooral schijnt mij verderfelijk voor elke natuurlijke en gezonde ontwikkeling van het bedrijf.

Italië geeft premiën voor den bouw en premiën voor de vaart. Royal Mecker zegt er van dat aan het Italiaansche systeem van premiën *„the palm undoubtedly must be awarded for all round „imbecility and utter senselessness“*. Dit rijk drukt de scheepvaart met zware belastingen en geeft ongeveer een vierde er van in premiën terug. Onder dat systeem nam de scheepsbouw op Italiaansche werven van 1870 tot 1879 af met 25 pCt. en na 1879 tot 1892 nogmaals met circa 22 pCt. (21213 ton tot 17599 ton). Na 1896 is de Italiaansche handelsvloot eenigermate toegenomen. In 1896 leverden de Italiaansche werven slechts 2000 ton aan de stoomvaart en 4000 aan de zeilvaart, in 1900 47000 ton aan de stoomvaart en 7000 ton aan de zeilvaart. ¹⁾ In Italië kan de scheepsbouw niet van beteekenis worden nu de tijd van de houten zeilschepen voorbij is, omdat het geen noemenswaardige hoeveelheden steenkolen en ijzer voort-

¹⁾ Zie Royal Mecker, pag. 105.

brengt en deze artikelen tot hooge prijzen van elders moet betrekken. De toeneming sedert 1896, relatief niet onbelangrijk, maar op zich zelf nog van weinig beteekenis, is het gevolg van de beschermende hand, die de wet na 1896 over deze industrie heeft uitgestrekt. De vaart-subsidies die het Italiaansche gouvernement uitbetaalt, komen hoofdzakelijk ten goede aan één machtige maatschappij, de „Societa Florio e Rubattino“ die, althans weinige jaren geleden, zoo goed als alle groote stoombooten en meer dan de helft van alle stoombooten bezat.

Overigens houden behalve de zeer zware belastingen, de buitengewoon hooge consulaire leges en de natuurlijke lasten, die den scheepsbouw drukken, de ontwikkeling van de handelsvloot tegen. Toch schijnen de Italianen veel neiging en geschiktheid voor de zeevaart te hebben, geen wonder, met het oog op de buitengewoon uitgestrekte kustlijn. Rationeele belasting en vrijheid van beweging, zoodat schepen op buitenlandsche werven gebouwd tot de vaart onder Italiaansche vlag werden toegelaten, zouden waarschijnlijk meer geschikt zijn om de Italiaansche handelsmarine tot den vroegeren bloei te doen terugkeeren dan het systeem van bouw-premiën en vaart-premiën, dat nu wordt gevolgd.

Een volledig overzicht, zij het ook in groote trekken, te geven van de politiek op scheepvaartgebied van iedere natie, wier vlag zich vertoont op de zeeën, ligt niet in mijn bedoeling. Voor twee daarvan moet ik nog de aandacht mijner lezers vragen, omdat zij in dit opzicht een merkwaardige tegenstelling vormen. Ik bedoel Noorwegen, in verhouding tot zijn bevolking het rijkst in schepen van alle volken, bijna dubbel zoo rijk als Engeland, en België, rijk in industrie, krachtig mededingend in den handel, maar welks vlag nauwelijks bekend is bij hen, die de zee bevaren.

Ten onrechte wordt Noorwegen aangehaald als een land, waar zonder eenigen steun door den staat de scheepvaart een zoo hooge vlucht heeft genomen. Niet alleen post-subsidies worden er toegekend, maar ook directe bijdragen gegeven ter bevordering van handel en scheepvaart, bijdragen die zelfs het bedrag van de post-subsidies overtreffen. Eenige jaren geleden bedroegen de eerstgenoemde f 108.000 en de laatste het dubbele, zeker geen bedragen, die, dit zij erkend, tegenover den omvang

van Noorwegens handelsvloot veel gewicht in de schaal leggen. Van meer beteekenis is zeker, dat in Noorwegen (gelijk ook in Zweden) de scheepvaart vrij is van elke belasting. Van de allergrootste beteekenis is evenwel, dat Noorwegen een arm land is met weinig natuurlijke hulpbronnen, bewoond door een krachtig ras, dat wel gedwongen is op zee zijn levensonderhoud te verdienen.

En nu België. Tot voor korten tijd gaf het geen subsidie. t Heeft een kleine handelsvloot, in 1900 120.000 ton, van uitsluitend stoombooten (de Noorweegsche vloot is 12 à 13 maal zoo groot); naar men zegt zijn de financieele uitkomsten van het bedrijf bevredigend. Subsidie werd tot voor korten tijd door den Staat niet verleend. Is er reden om verband te zoeken tusschen het gemis aan regeerings-steun en de geringe uitbreiding van de Belgische vloot? Ik geloof het niet. Alles wat in Noorwegen dringt naar de zeevaart, is in België afwezig. 't Heeft geen lange kustlijn, en tot voor weinig jaren slechts één goede zeehaven, geen bevolking van oudsher met de zee vertrouwd, de hulpbronnen waarin de bevolking haar onderhoud vindt, nijverheid, landbouw zijn vele en velerlei. Het veelal karige loon van den zeeman heeft voor de Belgen niets verlokken.

Toch gaat men in België nu ook den weg van subsidieering van nationale stoomvaartlijnen op. In Augustus van 't vorige jaar, de heer Hubrecht wees er op in zijn rede in de Tweede Kamer op 10 October, is een ontwerp van wet aangenomen, dat aan drie Belgische stoomvaartmaatschappijen steun toekent in den vorm van een leening ten bedrage van francs 5 miljoen naar 3 pCt. Hoe goed de haven van Antwerpen dan ook door de buitenlandsche reederijen moge worden bediend, het streven naar vergrooting van het aandeel van de eigen vlag openbaart zich blijkbaar ook bij onze burens en de regeering die er aan gehoor gaf, vond er niet den tegenstand, dien de onze bij haar voorstel had te overwinnen.

Onze eigen regering heeft een post-overeenkomst met de maatschappijen, die den dienst op Ned. Indië onderhouden, de „Nederland“ en de Rotterdamsche Lloyd. Die overeenkomst loopt den 31^{en} Mei van dit jaar af, en door de regeering is, onder voorbehoud van de goedkeuring der Staten-Generaal, onlangs een nieuw contract met die maatschappijen gesloten,

waarbij deze op zich namen de mail over te brengen in 24 etmalen. Van die bepaling zijn voorloopig 5 stoomschepen uitgezonderd, waarvoor een overtocht van 25 etmalen is bepaald. De maatschappijen zullen daarvoor ontvangen f 6000 per reis, behalve voor de 5 stoomschepen, die 25 etmalen voor de overtocht behoeven. Zoo lang deze niet door andere vervangen zijn, ontvangen zij daarvoor f 5600 per reis. Over 104 wekelijksche reizen maakt dat dus op den duur een jaarlijks bedrag van f 624.000. De maatschappij Nederland geeft het tot nu toe genoten subsidie voor het aanloopen van Sabang, bedragend f 72.800 per jaar, prijs.¹⁾ Een afzonderlijk tarief voor het vervoer van postpakketten is daarbij vastgesteld.

Dat in de bepalingen dezer overeenkomst meer dan een billijke belooning voor bewezen diensten voor de maatschappijen ligt opgesloten, is niet aan te nemen, al is het mogelijk, dat buitenlandsche maatschappijen, tot concurreeren toegelaten, lagere aanbiedingen zouden doen. Toch zal wel niet worden voorgesteld zoodanige aanbiedingen uit te lokken. Geen lid van de Kamer zal daartoe willen medewerken.

De maatschappij Nederland en de Rotterdamsche Lloyd genieten, zooals bekend is, door het vervoer van gouvernements-passagiers en gouvernements-producten niet onbelangrijke voordeelen.

Welke conclusie uit dit alles te trekken?

Wij hebben gezien, dat de scheepvaart toeneemt in landen, waar de subsidies geen of slechts een weinig beteekenende rol spelen, (Duitschland, Noorwegen) dat elders, in Frankrijk, in Italië, in de Vereenigde Staten, de offers door de schatkist gebracht niet het gehoopte gevolg hebben gehad, dat in Engeland de daadwerkelijke steun der voordeelige postcontracten in den strijd om het bestaan voor althans een der groote lijnen een machtig wapen is geweest.

Met het oog op deze gegevens schijnt mij de kern der quaestie te liggen in de woorden van Royal Meeker, reeds eerder door mij aangehaald: „In the case of England, the mail-system was

¹⁾ De heer Plate zal het op prijs stellen, dat dit subsidie vervalt, waarvan de toekenning hem zeer heeft gehinderd, omdat een duitsche lijn had aangeboden die haven aan te doen zonder subsidie. (Handelingen, pag. 49).

„a wise and liberal policy, while in the case of the United States it was a tax on the people to support a mistaken policy.”

Of om de stelling meer algemeen te formuleeren. Waar gunstige omstandigheden voor de ontwikkeling van een eigen scheepvaart ontbreken, daar zal de poging om ze door kunstmiddelen te bevorderen ongeëvenredigd groote offers van den Staat vragen en dan nog meestal ijdel blijken. Waar daarentegen gunstige omstandigheden voor de ontwikkeling van het scheepvaart-bedrijf aanwezig zijn, daar kan het nuttig en noodig zijn in bepaalde gevallen een onderneming te steunen, die, op den duur levensvatbaar belooft te zijn, maar onder een aanval van buitenlandsche concurrentie dreigt te bezwijken, terwijl haar ondergang een verlies voor het nationale scheepvaart-bedrijf als geheel zou beteekenen. Dat geval schijnt mij ten aanzien van de Zuid-Amerika-lijn wel aanwezig te zijn geweest. De kansen der nieuwe combinatie om zich een duurzame plaats in het verkeer op Zuid-Amerika te veroveren zijn door haar krachtiger positie, gevolg van het verleende voorschot, gestegen en als er wederom sprake mocht komen, zooals wel niet zal uitblijven, van een overeenkomst tusschen de concurrenten, dan zal zij bij de onderhandelingen voor een Pool-contract die sterkere positie tot haar voordeel kunnen doen gelden.

Kan het dus in zeer bijzondere gevallen, m. i. aanbeveling verdienen door steun uit de schatkist de oprichting van nationale stoomvaartlijnen te bevorderen of bestaande te helpen in den strijd, stelselmatig en zonder keuze ondersteunen alle ondernemingen, die zich daarvoor aanmelden, schijnt mij schadelijk voor het algemeen belang, schadelijk ook voor het bijzondere belang, dat men er mede zou meenen te bevorderen.

De beslissing in welke gevallen subsidie van den Staat nuttig besteed geld te achten is, is moeielijk en het gevaar van verwarring van particuliere belangen met het algemeen belang blijft altijd bestaan.

Op de wijsheid van de regeering en op de kritiek van de weggevende macht en van de publieke opinie moet ter vermindering van die klip worden vertrouwd.

Het kan ook gebeuren, en op dat gevaar is in de Tweede Kamer gewezen, dat de stoomvaartonderneming, die men met tijdelijk subsidie tot krachtig zelfstandig leven hoopte te brengen,

op den duur daarvoor de noodige kracht blijkt te missen. Dan kan het een moeilijke vraag worden of men de zwakkeling aan haar lot moet overlaten of, zooals in den „Koopman van Venetië" Antonio aan Bassanio in overweging geeft, een tweede pijl moet afschieten in de hoop de eerste terug te vinden.

Gelukkig slaat men ten onzent den goeden weg in door vereeniging van de aanwezige particuliere krachten. De oprichting van de Scheepvaart-Unie is een verdere stap op den weg, waarop door het in 't leven roepen van de Nationale Stoomvaartmaatschappij de eerste is gezet. Er wordt verzamelen geblazen en dat doet verwachten, dat er niet vaak aanleiding zal zijn om den altijd eenigszins bedenkelijken steun van den Staat te vragen en te aanvaarden.

Groningen, Maart 1908.

G. MESDAG, JACZ.