HANDELSKRONIEK.

De Scheepvaart na den Oorlog. De heer J. F. Myhre te Kopenhagen, de leidende kracht van de Baltic and White Sea Conference, het internationale reedersverbond, dat oorspronkelijk werd gesticht om verbetering in de houtvrachten te krijgen van de Oostzee en Witte Zee, en dat sinds belangrijk werk heeft verricht bij zijn pogingen om uit de vrachtcontracten onereuse bepalingen voor de reeders te verwijderen, de heer J. F. Myhre heeft ook in dezen tijd zijn idealen omtrent internationale verbonden nog niet verloren, doch is ijverig in de weer om wat thans een embryonale massa lijkt, weer te ontwarren, met het doel om de internationale betrekkingen op scheepvaartgebied, zooals zij voor den oorlog bestonden, weer geleidelijk aan te knopen.

Te dien einde zijn door hem in de maand Januari te Stockholm, te Christiania en te Kopenhagen belangrijke voordrachten gehouden over het onderwerp: „De internationale betrekkingen en de scheepvaart na den oorlog”.

Wij achten die voordracht van genoegzaam gewicht om er ook hier de aandacht op te vestigen.

Hoe meer — begon de heer Myhre — de oorlog zijn einde nadert, des te meer treedt de vraag op den voorgrond, hoe de toestanden na dien zullen zijn, met name hoe de toestanden zullen worden tusschen de verschillende naties onderling. Hoe meer men zich in dit onderwerp verdiept, des te ingewikkelder lijkt het. Getuigenis daarvan legt af de literatuur, die uit de verschillende landen tot ons komt, ten aanzien van de politieke, economische en sociale vragen. Men staat voor een probleem, dat niet door gewone berekeningen kan worden opgelost. Daar de oorlog zelve zoo rijk aan verrassingen was, zal men ook, zoodra de vrede opdoemt, wel voor verrassingen staan.

Het spreekt van zelf dat veel afhangen zal van de wijze waarop de oorlog zal eindigen. Maar niettemin is er toch ook al veel gebeurd, waardoor men een zekere basis bezit voor beschouwingen omtrent een aantal mogelijkheden die kunnen intreden. Niet op politiek gebied, daar dit buiten het kader van de voordracht ligt.

Ilier slechts zal een beeld worden ontrold van de mogelijkheden, die de tegenwoordige oorlog op sociaal en economisch gebied kan scheppen en dat wel in het bijzonder in verband met de „internationale betrekkingen”. Eén ding, dat zeker is en dadelijk moet worden vastgelegd dat is, dat wij voor een wereldomwenteling staan, die in alle verhoudingen, welke voor den oorlog bestonden, zal ingrijpen en die een nieuwen tijd voor de menschheid zal inluiden. Men behoeft er slechts aan te denken, dat in dezen wereldoorlog ongeveer 890 miljoen menschen, of de helft van de bevolking der aarde, zijn betrokken. En verder dat de kosten voor de voorbereiding tot den oorlog aan de Europeesche landen reeds in het jaar 1910 op 9 milliarden kronen per jaar kwamen te staan, een som die later met nog ongeveer 20 % is gestegen. Met de helft dier som zou alle nood uit Europa en uit de wereld kunnen worden geholpen en de menschheid had wel 100, jaar in ontwikkeling verder kunnen komen. Wanneer men dit bedenkt, zal men eerst een begrip hebben van de materieele en geestelijke waarden, die op het spel staan. Er is eens gezegd, dat de menschen geleidelijk zulk een graad van volkomenheid in hun uitvindingen zouden hebben bereikt, dat zij elkander wederzijds zouden vernietigen. Men zou bijna kunnen gelooven, dat dit tijdstip nu is ingetreden, te oordeelen naar de woede en de razernij waarmede deze oorlog wordt gevoerd. Maar men hoort toch ook stemmen voor den vrede van onweerstaanbare kracht. Het verlangen naar een einde van deze zelfmoordcatastrophe groeit van dag tot dag. En de sterkste kracht is in elk geval die, welke de waarheid ten grondslag heeft, dat alle cultuurvolken der aarde naar elkander worden gedrongen en van elkander afhankelijk zijn. Het is ten slotte het nuchtere verstand dat de overwinning moet behalen. Wanneer wij zoover zijn gekomen, dat nationalisme en chauvinisme zullen hebben plaats gemaakt voor de menschelijke en natuurlijke wet, dat alle menschen, afgescheiden van nationaliteit en natie gelijk recht hebben op het genieten van de goederen onzer aarde, dan zal deze oorlog, afgescheiden van zijn gruwelen, een goede zaak hebben bevorderd, namelijk het neerrukken van het vooroordeel, dat tot nu toe als een niet te overklommen muur tusschen de naties heeft gestaan. Men moet zich stellen op de hoogten en neerzien over de groote vlakten, waar de toekomst der naties ligt.

Het is het vooroordeel, gestijfd door onkunde en gebrek aan begrip voor het nationale leven en de denkwijze van andere volkeren, dat eene der ernstigste oor-

zaken van dezen oorlog is. Niettegenstaande allen haat, dien de oorlog heeft doen ontlaaien, niettegenstaande den roep van oorlog na den oorlog, zullen de volkeren en de verschillende landen zeker meer en meer tot de erkenning komen, dat het hopelooze waanzin is, het vernietigingswerk, dat een oorlog met zich brengt, uit te voeren.

Wanneer dus dit vernietigingswerk geëindigd is en wij weder aan het opbouwen moeten beginnen, zullen wij eveneens voor een groote omwenteling staan. In de eerste plaats zal de oorlog merkbare sporen achterlaten in de sociale verhoudingen. De reflexwerking daarvan zal ook in de neutrale landen zijn te bespeuren. Men behoeft slechts te wijzen op het leven in de loopgraven, waar millioenen menschen nu welhaast drie jaar lang lijden en vermoeienissen met elkander gedeeld zullen hebben. Het is immers het gemeenschappelijk lijden, dat de naastenliefde voortbrengt. Hier zijn graven, hertogen, millionairs, bont door elkaar geworpen met de meest bescheiden vertegenwoordigers van het proletariaat. Het is derhalve begrijpelijk, dat het samenleven het onderscheid in rang heeft genivelleerd, hetgeen van grooten invloed zijn zal als de strijders weer terugkeeren naar hun oude plaatsen. De oude, diepe kloof tusschen hoog en laag zal zijn overbrugd. Dat zijn dus de betrekkingen na den oorlog uit nationaal oogpunt. Wat moet men echter zeggen van de werking op het leven in de gevangenenkampen? Dat zal van nog grooter beteekenis zijn dan het eerstgenoemde voorbeeld. Want terwijl dit leven in de loopgraven hoofdzakelijk beteekenis heeft voor de binnenlandsche toestanden van het betrokken land, zal de uitwerking van het leven in de gevangenenkampen in de internationale betrekkingen zijn te bespeuren. Als men slechts bedenkt dat in Duitschland meer dan 150 van die kampen zijn en dat geen enkele Europeesche hoofdstad verscheidenheden heeft aan te wijzen als in één enkel dezer kampen, die een wereld op zich zelf zijn. Daar is een menigvuldigheid van nationaliteiten, rassen, huidkleur, religie en beschavingspeil vertegenwoordigd. Daar vindt men Engelschen, Ieren, Franschen, Russen, Canadeezen, Negers, Tartaren, Litauers, Polen, Ruthenen, Rumenen, Marokkanen, Australiërs, Arabieren, enz. Het samenleven van die verschillende krijgsgevangenen zal natuurlijk een grooten invloed uitoefenen. Deze menschen zullen gedurende hun lange gevangenschap meeningen en levensbeschouwingen met elkander wisselen, zullen andere zeden en andere arbeidsmethoden leeren kennen en in veel gevallen zullen vriendschapsbanden worden geknoopt. Al deze factoren zullen hun stempel

drukken op de internationale betrekkingen. Dat, wat vroeger onkunde en vooroordeel was, zal zich in weten en verstaan, misschien in sympathie omzetten. Als men slechts bedenkt dat vele honderduizenden Russen, die nooit uit hun engen kring waren gekomen, thans verrijkt aan kennis en ervaring terugkeeren. Welken verwijden horizon nemen deze menschen mee naar huis? Is dit al niet van groote beteekenis voor de toekomst der naties? Het zal zeker in hooge mate er toe bijdragen om de muren van het vooroordeel neer te rukken.

En wat is al niet te zeggen over de groote vrouwenbeweging, die haar uitdrukking in vrouwenarbeid in de fabrieken en andere bedrijven heeft gevonden, waar vroeger de mannen de leiding hadden?

Terwijl de man ten oorlog trekt, neemt de vrouw het werk in het vaderland over, vervaardigt oorlogsmateriaal, bebouwt het veld en verricht allen anderen arbeid van den man. Nu hebben de vrouwen een plaats veroverd, die zij met alle kracht verdedigen zullen, wanneer de vrede daar is. Al weer dus een omwenteling in de sociale verhoudingen.

Verder komen wij dan tot het staatssocialisme dat geweldig ingegrepen heeft gedurende dezen oorlog. Wij hebben gezien, hoe de staat op bijna elk gebied is opgetreden, waardoor nagenoeg elk bedrijf onder zijn controle is gekomen. In hoever het particulier initiatief, als de vrede komt, daardoor verlamd zal zijn, is een nog onopgeloste vraag, maar men kan toch wel vooruitzien, dat wij staan voor een hergroepeerings van de openbare en de bijzondere belangen, wanneer normale toestanden weer zullen zijn ingetreden.

Wanneer wij nu de internationale betrekkingen na den oorlog in het oog vatten, kan het van belang wezen, te spreken over de ontelbare internationale vereenigingen en verbindingen die voor den oorlog bestonden. Het is niet algemeen bekend dat er reeds in het jaar 1911 niet minder dan 600 à 700 dergelijke vereenigingen op wetenschappelijk, literair, of kunstgebied waren. Er was nauwelijks een tak die niet vertegenwoordigd was. Tot deze vertindingen behoort ook de wereld-postvereeniging, een onontbeerlijk internationaal instituut.

In een werk, dat den arbeid en het doel van al die vereenigingen omschrijft, zegt de schrijver in zijn voorwoord treffend: Er is geen Duitsche, geen Russische, geen Chineesche chemie, doch slechts één chemie, welker bepaalde wetten gemeenzaam voor alle landen zijn. De schrijver behandelt dan verder hoe de wetenschappelijke studiën louter theorie zouden blijven.

wanneer zij tot één land werden beperkt. Voor alles wat vruchtdragend wil zijn, moet er internationale samenwerking bestaan. Behalve door die wetenschappelijke verbonden was over de geheele wereld een internationale bond geslingerd in den vorm van commercieele en praktische bonden met de meest verschillende doeleinden. Om slechts een daarvan te noemen, namelijk de Baltic and White Sea Conference, een bond van scheepsreeders, waarin 11 Europeesche landen zijn vertegenwoordigd. Niettegenstaande den oorlog bestaat dit instituut nog, al is dan ook, zoolang de oorlog duurt, zijn werk met lamheid geslagen. Een andere internationale vereeniging die genoemd moet worden, is de International Law Association, wier doel is eenvormige wetten op het gebied van het zeewezen te maken. Deze werkt met hetzelfde doel voor oogen als de Baltic and White Sea Conference, die streeft naar met elkander overeenstemmende charterparty-voorwaarden in de verschillende landen. Uit persoonlijke ervaring weet ik, dat beide instituten zeer krachtige traits d'union tusschen de naties zijn geweest. Dat zagen wij het duidelijkst in hun laatste zittingen voor den oorlog, respect. te Kopenhagen in Mei 1913 en in Londen in Mei 1914, waar de vertegenwoordigers der meest verschillende naties zich met elkander verbroederden, alsof de eeuwige vrede verzekerd was.

Zou men nu willen beweren, dat deze oorlog met één slag al de banden zou doorsnijden, welke door deze internationale vereenigingen en bonden zijn aangeknoopt? Dat is onmogelijk. De oorlog kan voor een tijd die banden losser maken, maar de gemeenschappelijke belangen zullen onder den logischen dwang der beschavingsontwikkeling onherroepelijk weer de naties samenbrengen tot oplossing van de gemeenschappelijke problemen. In oude dagen, toen de verkeersmiddelen nog zoo primitief waren, kon een isoleeren der verschillende naties wel gedeeltelijk worden bewerkstelligd. Maar de poging, die thans wordt gedaan om de naties na den oorlog van elkander af te zonderen, zal niet kunnen weerstaan aan den druk, wanneer de groote golven der aaneensluiting zich weer over de landen wentelen. Een Duitsch schrijver heeft terecht gezegd: „De internationale verbindingen kunnen voor eenigen tijd afgebroken worden, maar zij zullen weer herleven, evenals de aarde in het voorjaar, als de sneeuw smelt en de winterstormen voorbij zijn”. En zelfs al ziet het er nu in de hitte van den strijd hopeloos uit, de geschiedenis kan toch ontelbare voorbeelden aanwijzen, waaruit blijkt dat wat gisteren nog onmogelijk was, heden reeds mogelijk is en tot ver-

wezenlijk kan komen. Men moet niet vergeten dat deze oorlog, niettegenstaande al zijn verschrikking, den vindingrijken geest der menschen op alle gebied op een geweldige proef heeft gesteld. Als het resultaat van al die nieuwe vindingen en de gedurende den oorlog opgedane ervaring dienstbaar moeten worden gemaakt aan den vredesarbeid, dan zal daardoor zeker aan de internationale samenwerking een rijk arbeidsveld gegeven worden.

Wanneer wij ons nu richten naar de internationale handelsbetrekkingen na den oorlog, dan bestaan, zooals bekend is, daarover bij de oorlogvoerende landen zeer ver uiteenlopende meeningen.

De quaestie kan samengevat worden in de uitdrukking: „Protectie contra vrijhandel”. Er bestaat op het oogenblik in de oorlogvoerenden landen zeker een sterke beweging, strekkende om zich zooveel mogelijk in de toekomst van den vijand te emancipeeren. In dit opzicht moet herinnerd worden aan de economische conferentie der geallieerden in Augustus 1914, wier doel was beschermings- en tegelijkertijd agressieve maatregelen in commercieel opzicht tegen de centralen na den oorlog te nemen. In Engeland is men ook reeds begonnen om een deel der goederen, voor welke productie men tot dusver op het buitenland was aangewezen, zelf te vervaardigen. Hetzelfde geldt voor de andere oorlogvoerende landen, met name van Duitschland, waar men de ongelooflijkste middelen heeft gevonden teneinde het onbrekende aan levens- en andere onontbeerlijke behoeften te vervangen. Zijn evenwel weer normale tijden teruggekeerd, dan zal eerst kunnen blijken hoe lang deze voorzichtigheids- of beschermingsmaatregelen in de praktijk kunnen worden doorgevoerd.

Reeds nu verheffen zich in de oorlogvoerende landen stemmen van op den voorgrond tredende mannen tegen het „nieuwe protectionisme” of tegen een oorlog na den oorlog. In Frankrijk heeft de zeer geziene oeconoom en vroegere minister Yves Guyot in een kortelings uitgekomen boek een krachtig protest tegen de voorgestelde handelsboycot doen hooren, terwijl hij meent, dat deze tot een begunstiging van den Amerikaanschen handel met Duitschland ten koste van de geallieerden landen zou leiden. Hij raadt daarom Frankrijk aan om een vrijhandelsland te worden.

In Italië is een in gelijke richting gaande beweging ontstaan. Zoo werd in October van het vorig jaar te Milaan een vergadering van vrijhandelaars gehouden onder leiding van eerste Italiaansche oeconomen, waar ver-

schillende resoluties tegen het protectionisme werden aangenomen.

In Rusland raden invloedrijke mannen evenzeer een handelsoorlog af.

In Engeland, waar Cobden en Bright het vrijhandelsstelsel hebben ingevoerd, dat een ontzaglijken invloed op Engeland's handel heeft gehad, is sinds het uitbreken van den oorlog een machtige beweging ten gunste van het protectionisme ontstaan en een der ijverigste voorvechters is de Australische eerste minister Hughes, een man van beteekenis, die voor eenigen tijd naar aanleiding hiervan in Engeland een bepaalden „kruistocht” heeft ondernomen. Maar anderzijds is er toch ook een sterke tegenkanting tegen het breken met het oude vrijhandelssysteem.

De Engelsche schrijver Hobson is in een kortelings uitgekomen boek „The new Protectionism”, dat opzien heeft gebaard, scherp tegen de nieuwe beweging te velde getrokken, die hij onpractisch en onverstandig noemt. Hij tracht te bewijzen, hoe Engeland slechts zich zelf hierdoor schaden kan. Hobson meent dat alle naties vrije baan moeten hebben, om van alle handelswegen gebruik te maken. Een andere Engelsche schrijner, professor Ramsay Muir, die voor eenigen tijd een boek „Nationalism and Internationalism” heeft uitgegeven, zegt met nadruk, dat Engeland's leer omtrent den vrijhandel berust op het principe dat een inmenging en een reguleering van den kant van den staat de ontwikkeling van den handel meer schaadt dan goed doet, en dat Engeland naar dat principe heeft gehandeld.

Ook in Duitschland is een geweldige literatuur over dit vraagstuk verschenen. Een der krachtigste afwijzingen is van professor Brentano van de Münchener Universiteit afkomstig, in een voordracht te Zürich gehouden, onder den titel: „Over den waanzin der handelsvijandelijkheden.” Uit den titel dezer voordracht blijkt reeds welke richting de spreker uitging. Hij komt tot deze conclusie: „Er is maar één woord hiervoor (voor den handelsoorlog) en dat is waanzin”. Een andere Deutsche schrijver, George Gothein, lid van den Rijksdag, legt in een werk „Deutschland's handel na den oorlog” uit, hoe de geallieerden gedwongen zijn om voor hun behoeften naar Duitschland te komen. Zoo wijst hij er op dat minstens 40 % van den Russischen uitvoer (graan, voedermiddelen, vlas, hennep, enz.) alleen naar Duitschland gaat, terwijl van den invoer de helft à drie vijfde aan de Centralen komt. Gothein beweert dat Rusland zonder de Deutsche afzetmarkt niet uit zou kunnen komen. Anderzijds heeft Rusland niet minder behoefte aan de

voortbrengselen der Duitsche industrie, die volgens een Russisch econoom zelf, niet eens vervangen zouden kunnen worden door Engelsche of Fransche producten. Hetzelfde geldt van Italië, dat evenmin als Rusland de Duitsche goederen ontberen kan. Anderzijds echter is Duitschland weer Italië's grootste verbruiker van zaad, groenten, bloemen, zuidvruchten enz., terwijl Frankrijk, naar Gothein aantoon, niet Italië's klant maar zijn concurrent is. Ook Frankrijk kan geen Duitsche kolen, cokes, kalizouten, ijzer, chemicaliën enz. ontberen. Deze beweringen van den Duitschen schrijver komen in zoover met die van Guyot overeen, dat ook deze er tegen polemiseert, Rusland te verbieden, tarwe en rogge aan Duitschland te verkoopen en te willen beletten Duitsche cokes en kolen uit de Rijnprovincie te koopen. Ten slotte wijst Gothein dan nog op de positie der neutrale landen gedurende een handelsoorlog, omdat deze zonder hun hulp niet door te voeren is. Bovendien heeft de ervaring geleerd, dat al dergelijke trusts aan overdreven prijzen en aan overproductie lijden, die ten slotte voor de bezitters der goederen met verliezen eindigen. Het geheel zou represailles van de tegenpartij veroorzaken en op nieuw tot een oorlog met de wapenen aanleiding geven.

In het algemeen beschouwd, schijnt in verschillende landen een sterke meening aanwezig, dat, terwijl de vrije handel de algemeene arbeidsverdeeling bevordert, een handelsoorlog een schade voor het land zou zijn, dat hem voert, en een voordeel voor de groote overzeesche landen Amerika en Japan.

Met het oog op al die beschouwingen moet men wel tot het resultaat komen, dat de internationale handelsbetrekkingen zich na den oorlog van zelf zullen regelen. Natuurlijk zullen nieuwe verschuivingen plaats hebben als gevolg van nieuwe productiebronnen, die sinds het uitbreken van den oorlog werden aangeboord en die bij voorkeur tot wederzijdsch voordeel tusschen de beide machtsgroepen worden geëxploiteerd. In verband hiermede wordt al veel organisatiearbeid verricht met het doel handel en industrie volledig toegerust te doen zijn, teneinde de concurrentie op het gebied van den wereldhandel te kunnen aanvaarden. Hierdoor kan echter niet de internationale ruil van goederen verhinderd worden. De strijd om de handelssuprematie wordt niet met behulp der wapenen maar door de bekwaamheid der concurrerende natieën beslist.

De niet het minst belangwekkende vraag der internationale betrekkingen na den oorlog ligt zeker op scheepvaartgebied. Reeds het feit, dat het de scheepvaart is,

die den wereldhandel bevorderen moet en dat de vrije handel op alle zeeën een onomstootelijke natuurwet is, veroorzaakt, dat de Oceanen de naties tot gemeenschappelijke arbeid verbinden. De omwentelingen, die sinds het begin van den oorlog plaats hadden, kunnen als een op zich zelf staand tijdvak worden beschouwd. Alleen om ons het verschil tusschen vrachten en scheepswaarden voor den oorlog en nu te laten zien een voorbeeld: voor kolen van de Oostkust naar Denemarken werden juist voor den oorlog 4 à 5 sh. betaald, terwijl de vracht nu is gestegen tot 65 à 70 sh. per ton. Een schip van 3000 ton, 10 à 15 jaar oud, kostte voor den oorlog ongeveer 70 kronen per ton, nu bedraagt de waarde 700—800 kronen, dus het tienvoud. Zelfs in onze wildste fantasieën hebben wij van dergelijke prijsverhoogingen niet gedroomd. Als een curiosum, waard in dit verband te worden genoemd, mag er op gewezen, dat 10 jaar geleden de vrachten zoo laag waren, dat de reeders in de Oostzeevaart in onze vereeniging een tarief voor minimumvrachten opstelden, waaronder niet gevaren mocht worden. En nu zijn de vrachten zoo hoog dat voor bepaalde vaarten maximale vrachten moesten worden vastgesteld. De toestand is dus volkomen omgekeerd.

Dit kan men ook van de scheepvaart in het algemeen genomen zeggen. Zij is op een geheel nieuwe baan gekomen, wat vooral blijkt in de richting eener verhoogde tendenz voor de geregelde lijnen. Trampschepen wijken geleidelijk voor de routeschepen. Er is een ontzaglijk getal nieuwe reederijen, samensmeltingen en nieuwe lijnen opgericht, kortom de geheele scheepvaart is volkomen „omgekalefaterd”. Een der meest opmerkelijke factoren in die omwenteling is het getal aaneensluitingen tusschen de machtige reederijen in Engeland en in Duitschland. Vooral in laatstgenoemd land zijn in den laatsten tijd nieuwe ondernemingen opgericht en hebben samensmeltingen plaats gehad van scheepvaart maatschappijen, industriele ondernemingen en scheepswerven, waarvan het doel is handel, scheepvaart, ijzer- en kolenproductie tot groote economische ondernemingen bijeen te brengen. Het is voor de neutrale landen wel zaak met de komende concurrentie op zee voor oogen, op dat verschijnsel acht te slaan. De toekomst zal zijn aan de groote kapitaalkrachtige ondernemingen.

Vraagt men nu hoe de toestanden na den oorlog zullen worden, dan zijn hierop veel antwoorden te geven, in verband met de vele nieuwe mogelijkheden die voor handel en scheepvaart zijn in het leven geroepen. Bezien wij eerst de grootte der wereldhandelsvloot. Volgens Lloyds

Register voor 1914/15 telde deze ongeveer 44 miljoen tons. Het totale oorlogsverlies bedroeg in het begin van dit jaar ongeveer 4 miljoen tons of rond 11 % van de geheele tonnage. De waarde aan verloren gegane ruimte kan wel op $1\frac{1}{2}$ milliard kronen worden geschat. Dit zijn geen kleine sommen. Volgens een Engelsche statistiek zijn aan de vrachtmarkt sinds het uitbreken van den oorlog ongeveer $11\frac{1}{2}$ miljoen tons onttrokken, deels wegens inbeslagneming, deels wegens requireeren. Naar deze berekening zou dus de disponibele wereldtonnenmaat op ongeveer $28\frac{1}{2}$ miljoen tons, of met rond 35 %, dus meer dan een derde zijn gereduceerd. Het klinkt bijna als een parodie aan de vele plannen te herinneren, die voor enkele jaren werden gemaakt, om van het toefmalig teveel aan ruimte af te komen. De plannen liepen er op uit om de oude schepen voor oud ijzer te sloopen. Daarvoor is nu, echter wel op eenigszins andere wijze, gezorgd.

Natuurlijk zal de verloren tonnenmaat geleidelijk door nieuwbouw worden vervangen. Het is op het oogenblik niet goed mogelijk om een overzicht over den aanwas aan ruimte te krijgen, zooveel is echter wel zeker dat met koortsachtige haast in Amerika, Japan, Spanje, Nederland en andere landen wordt gebouwd. Alleen in Amerika werd het vorig jaar meer dan een $\frac{1}{2}$ miljoen tons opgeleverd en er staan nog circa 1.500.000 tons op stapel. Sinds het uitbreken van den oorlog is de scheepsbouw in Amerika ten opzichte van den wereldbouw van 8 op 14 %, in Japan van 2 op 4 % en in Nederland van 3 op 9 % gestegen. In Engeland wordt natuurlijk de bouw van koopvaardij schepen door den oorlog belemmerd, maar er zijn toch teekenen die wijzen op verbetering. Zoo verklaarde onlangs, volgens Fairplay, een Engelsche scheepsbouwer, dat hij in staat was 12 à 13 schepen van 8—9000 ton in een jaar te bouwen, terwijl een andere een groote vrachtboot naar zijn speciale type in veertien dagen wil opleveren, en een derde beweert een complete machineinstallatie voor een stoomschip van 7500 ton in een week te kunnen gereed hebben. Deze voorbeelden kunnen van waarde zijn, omdat zij de eigenaardige gaven van den mensch om verloren waarden te remplacieren, toonen.

Uit Duitschland en overige landen heeft men geen opgaven, maar er behoeft niet aan te worden getwijfeld dat men ook daar met ijver aan het werk is. Met name in Duitschland heeft men speciale werven voor den bouw van standaardschepen gemaakt.

Na overweging van het hier gezegde kan men wel

zeggen, dat als men alles tegen elkander weegt, de handelsvloot na den oorlog op de hoogte der behoefte zal staan. De meeste oude schepen zijn uit de wereld en hebben plaats gemaakt voor moderne schepen, die in hooge mate zullen bijdragen tot vergemakkelijking van het wereldtransport.

Als nu de vrede komt, zullen natuurlijk de belangrijke molestpremies en andere van den oorlog afhankelijke uitgaven wegvallen, waardoor tot een daling der vrachten het sein kan worden gegeven. Anderzijds zal er echter weer een groote behoefte aan ruimte zijn, deels wegens de enorme toevoeren, die de oorlogvoerende landen zullen noodig hebben, deels wegens de groote troepen-transporten. Er bestaat derhalve de allergrootste waarschijnlijkheid, dat de vrachten, al blijven zij dan ook niet op hun oogenblikkelijk niveau, toch nog wel langen tijd zeer hoog zullen blijven.

Een der meest insnijdende wijzigingen op scheepvaartgebied zal men aantreffen in de vele nieuwe stoomvaartlijnen, vooral in de overzeesche vaart.

Het spreekt van zelf dat de neutrale landen en in het bijzonder de Scandinavische, van de gelegenheid hebben gebruik gemaakt, om hun verbindingen in die wateren te verruimen, waar de oorlog de tot dusver bestaan hebbende routelijnen het verkeer hebben belet. Dit blijkt bijv. in Noorwegen, waar vroeger de handelsvloot bijna geheel uit trampschepen bestond, terwijl na den oorlog de toestand geheel veranderd zal zijn. Alleen al de omstandigheid dat Noorsche waren voor den oorlog in hoofdzaak over Hamburg, Antwerpen, Rotterdam of Engeland gingen en dat de oorlog import en export heeft gedrongen directe verbindingen in de buiten-Europeesche landen te zoeken, hebben geweldig tot de ontwikkeling der overzeesche lijnen bijgedragen. Deze strekken zich nu uit over een gebied, dat Noord-Amerika, Argentinië, Brazilië, de Pacifickust, Afrika en Australië omvat. De Noorsche lijnrederij heeft sinds het begin van den oorlog haar tonnage nagenoeg verdubbeld en breidt ze nog bestendig uit, voor een deel met motorschepen.

In Zweden is de overzeesche routeverbinding eveneens in sterke ontwikkeling, in het bijzonder met Noord-Amerika, La Plata en Brazilië, Centraal Amerika en Pacifickust. Na het sluiten van den vrede zal ook een nieuwe lijn tusschen Zweden en West-Indië worden geopend. De groote vermeerdering van het transitverkeer tusschen Rusland en West-Europa heeft ook aanleiding gegeven tot een dagelijkschen dienst tusschen Zweden en Engeland. Een dergelijke lijn moet met één slag deze beide landen

tot een intensieve samenwerking aanleiding geven. In deze dagen spreekt men ook al van het oprichten eener stoomvaartverbinding tusschen Stockholm en Reval of Baltischport, dadelijk nadat de oorlog voorbij zal zijn.

Voor Denemarken geldt hetzelfde als voor Zweden en Noorwegen, alleen met dit verschil dat daar niet gelijk als hier de routen over verschillende maatschappijen en particuliere reederijen zijn verdeeld. In Denemarken is de zorg overgelaten aan twee maatschappijen, de Vereenigde Stoomvaart maatschappij en de Oost-Aziatische Kompagni. Deze beide maatschappijen omspannen tezamen de geheele wereld. De Ost-Asiatiske heeft o.m. lijnen naar Siam, China, Japan, Zuid-Afrika en twee nieuwe naar de Pacific en Australië opgericht. Deze maatschappij is de pionierster op het stuk der Dieselmotoren en heeft nu alleen maar schepen van deze soort. Dat zich het overzeesche verkeer in ontzaglijke ontwikkeling bevindt, bewijst de omstandigheid dat de Ost-Asiatiske einde 1915 niet minder dan 25 schepen met een draagvermogen van 237.200 ton op stapel had staan of in opdracht had gegeven, wat zeggen wil dat deze maatschappij in den loop van 3—4 jaar een vloot van circa 40 motor-zeeschepen met een gezamenlijk vermogen van 350.000 ton zal bezitten. Het eigenaardige van deze maatschappij is dat terwijl andere zuiver en alleen reederijbedrijf zijn, zij is opgebouwd uit een combinatie van handel, scheepvaart en industrie en daardoor een aantal bedrijven en plantages in overzeesche landen heeft geschapen.

Wanneer de oorlog een volledige „omkalefatering” op scheepvaartgebied heeft veroorzaakt en er in het bijzonder toe heeft bijgedragen nieuwe lijnen te scheppen en de oude in andere handen te brengen, dan is het natuurlijk dat onze aandacht ook gaat naar Japan en Amerika. De Japansche reederijen hebben het verstaan gebruik te maken van den toestand, door het openen van een aantal nieuwe lijnen in den Stillen Oceaan en praktisch gesproken, alles hebben gedaan om daarvan een Japansche zee te maken. Aan de Amerikaansche Westkust hebben zij de Amerikaansche, Engelsche en Duitsche lijnen verdrongen. Niet minder dan 48 Japansche stoomschepen loopen thans in geregelde dienst tusschen Japan en San Francisco. Ingevolge hun geringe exploitatiekosten en de staatsondersteuning en de Japansche ondernemingen bijzonder in staat om concurrentie op te vangen.

De scheepvaart van Noord-Amerika sinds den oorlog vordert ook de aandacht. De enorme kapitalen, die Amerika door den oorlog heeft verdiend en die men schat op

meer dan 4 milliard dollars, zijn natuurlijk een geweldige impuls geweest voor nieuwe ondernemingen op het gebied van scheepsbouw en scheepvaart. De Amerikanen hebben hun opmerkzaamheid in hoofdzaak op Brazilië, Argentinië en de Westkust van Zuid-Amerika gericht, waarvan de nieuwe lijnen tusschen Noord- en Zuid-Amerika getuigenis afleggen. Er wordt beweerd, dat Brazilië en Argentinië, die tot nu toe geen groot voordeel van den oorlog hebben getrokken, zoodra deze uit is, de voorraadschuren van de wereld zullen worden en rijkelijk goederen voor transport zullen afgeven. Een oorzaak van de groote voorliefde der Amerikanen voor de Westkust van Amerika zal wel gelegen zijn in de voltooiing van het Panamakanaal. In het algemeen zal dit kanaal, sinds April 1916 weer geopend voor de scheepvaart, wel een even groote beteekenis krijgen als te zijner tijd het Suezkanaal. Binnen enkele jaren zal het Panamakanaal een der groote hartaderen van de scheepvaart zijn. Men behoeft slechts te bedenken dat het kanaal een tijdsbesparing van 30 dagen voor een stoomschip van Liverpool naar Vancouver geeft.

Een andere weg tot aaneensluiting zal ook in het Noordelijke Rusland worden geopend. De bouw van de Siberische spoor en de nieuwe route door de Kara Zee naar de Siberische stroomen, alsmede de opening der zoogenaamde Murmanspoor, die Petersburg met de Murmanskust verbindt en door de rijkste woudgebieden van Rusland voert, zal nieuwe mogelijkheden voor de scheepvaart in tot dusver niet gekende mate scheppen. Tegelijkertijd zullen deze nieuwe verkeerswegen tot exploitatie der geweldige natuurrijdommen van het noordelijke Rusland bijdragen. Voor na den oorlog wordt in Russische reederskringen gedacht aan nieuwe lijnen van de Oostzee naar Fransche en Italiaansche havens, dan een van de Oostzee naar de Witte Zee en een van Odessa naar Londen, alsmede een van Finland naar Amerika.

Na dit overzicht op de mogelijkheden die reeds geschapen zijn en zich nog zullen voordoen, zal men zien dat ons allen een groote en gewichtige taak wacht, wanneer wij de internationale betrekkingen na den oorlog weer willen opnemen. Voor echter de vrede komt zal nog veel bloed worden vergoten. Er is nauwelijks iemand onder ons die het verlies aan menschenlevens bevroeden kan, nog afgezien van vernietigd eigendom, die deze oorlog heeft veroorzaakt.

Wanneer men zich een voorstelling hiervan wil maken, zegt een Duitsch schrijver, dan moet men zich de vraag stellen hoe lang het duren zou, als wij alle ge-

vallen en in dichte kolonnen voor ons konden doen defileren. Marcheerden zij dag en nacht door, dan zou dit verscheidene weken duren.

Dezelfde schrijver heeft nog een ander beeld. Hij zegt dat hij er 2, 3, 4 in een gelid ziet. Het zijn broeders, vaders met hun zonen, vrienden. En achter de gevallen komen vrouwen, de duizenden weenende weduwen, miljoenen vaderlooze kinderen en een onafzienbare schare van ouders met gebroken harten, die hun zoons, trots en doel van hun leven, op het altaar des vaderlands hebben geofferd. Dan volgen duizenden gewonden, jonge en oude, op krukken, met houten beenen en zonder armen. En samen met hen al diegenen die lichamelijk of naar de ziel geleden hebben voor altijd. Dan komt nog een onafzienbare schare van krijgsgevangenen, die na meerjarige ontberingen en lijden, nu naar hun vaderhuis kunnen terugkeeren, dat misschien niet meer bestaat. En dan ten slotte de broedelozen, daklozen, de uit het land gewezenen en alle andere ongelukkige menschen die onder den oorlog hebben geleden.

Als men dezen stoet in gedachten langs zich heen ziet gaan, dan zal men nog slechts een zwak begrip hebben van hetgeen deze oorlog aan menschenverlies en menschelijk lijden heeft gekost. Een schilder is niet in staat dit beeld met het noodige realisme op zijn paneel te brengen.

Wij die nu een vreedzaam leven hebben en eenvoudig toeschouwers van dit ontzettende drama zijn, weten niet hoe dankbaar wij moeten wezen, in dezen strijd niet te zijn meegesleurd. Men moet hem meegemaakt en zijn lijden ondervonden hebben om hem te kunnen begrijpen. Dat moet onze troost zijn voor de offers, die wij brengen om onze positie als neutrale natie te handhaven.

Maar, evenals wij ons nu buiten den oorlog houden, hebben wij als de vrede komt, een plicht en een groote taak. Het zal dan onze plicht zijn den band weer te knopen, dien de oorlog verscheurde en bij te dragen tot wederoprichting van het verwoeste Europa. Allen hebben wij mee te werken aan het groote doel dat heet Vrede en wederzijdsch begrijpen tusschen de verschillende naties.

Rotterdam, 6 Maart 1917.

A. Voogd.