

HANDELSKRONIEK.

WATERWEG VAN ROTTERDAM NAAR ZEE. — DE NEDERLANDSCHE OVERZEE-
TRUSTMAATSCHAPPIJ. — STIJGENDE VRACHTEN.

Waterweg van Rotterdam naar Zee. Op zichzelf mag het kortelings ingediende wetsontwerp tot verbetering van den Waterweg van Rotterdam naar Zee beschouwd worden als een uiting van energie die waardeering verdient. In deze troebele tijden oog te hebben voor de levensbelangen van ons land, ondanks die tijden voort te gaan op den weg die is aangewezen, kan niet anders dan in overeenstemming worden geacht met de woorden van vertrouwen in de toekomst door H. M. de Koningin in de jongste troonrede uitgesproken. Jammer slechts, dat het ingediende voorstel weinig anders aanduidt dan een groot gebaar. Immers de verantwoordelijkheid wordt ten slotte gelegd op het gemeentebestuur van Rotterdam, hetwelk men een beslissing nog daarenboven zeer moeilijk maakt door van haar een buitensporige bijdrage te eischen. Een bedrag althans dat in deze tijden buitensporig mag worden geacht.

Zoo er een stad in ons land is die geleden heeft door den oorlog, dan is het zeker wel in de eerste plaats Rotterdam. Het ziet zijn scheepvaart tot op een vierde of een derde verminderd, waardoor de inkomsten evenredig dalen. Bovendien vloeit uit de daardoor ontstane werkloosheid voort, dat buitengewone aanslagen moeten worden gedaan op de gemeentekas. Desniettemin houdt — wat niet anders was te verwachten — de stad het hoofd boven water, voldoet blijmoedig aan de eischen die oogenblikkelijk aan haar worden gesteld. Maar zij doet nog meer. Zij verliest het vertrouwen in de toekomst niet, maar neemt allerlei maatregelen om straks behoorlijk te zijn toegerust, getroost zich daarvoor allerlei uitgaven, waaronder ook die, welke haar worden opgelegd door minder goed beleid van den-

zelfden minister die nu met zijn Waterweg-plan voor den dag komt. Immers het behoeft bijv. geen betoog dat de gemeente werd gedwongen reeds nu de hand te slaan aan de havenplannen onder Pernis en daaruit voortvloeiende onteigeningen, doordien de minister toestemming gaf voor een particuliere havenexploitatie, onmiddelijk aan de grens onzer gemeente, die uit een oogpunt van gemeentebeleid onmogelijk kon worden geduld. Deze vergunning werd door het algemeen belang zeker niet geboden, terwijl een eventueel argument dat zij krachtens geen enkelen titel kon worden tegengehouden, werd te niet gedaan door het feit, dat en aanhangig was een wettelijke regeling dezer materie, krachtens het initiatief van de heeren Gerretson en van der Molen en bovendien bij den minister bekend was dat een nieuw havenplan te Rotterdam werd overwogen, uitsluitend om te voorkomen, dat door particulieren een wig zou worden gedreven in een behoorlijk geregelden toestand. Het algemeen belang had ongetwijfeld geëischt, dat deze minister evenals zijn ambtsvoorganger een dergelijke daad had tegengehouden. Hoe dit zij, hij deed zulks om een ongetwijfeld opheldering verlangende reden niet en joeg Rotterdam op een tijdstip dat eenige afwachting was geboden op ontzaglijke kosten en tot belooning daarvoor krijgt het nu een wetsontwerp thuis, waarin zoogenaamd met de belangen van Rotterdam wordt rekening gehouden, maar er toch niet tegen wordt opgezien om deze te laten betalen, met de dubbele bijdrage die in voorgaande jaren gebruikelijk is geweest, welke laatste op haar beurt weer het dubbele bedroeg van het offer dat in de beginperiode der doorgraving vrijwillig werd aangeboden. Betaalt gij niet, hetgeen ik van u vraag — is de gedachtengang van den minister — dan gebeurt er niets, dan laten de belangen van ons land en van Rotterdam mij verder koud.

Niettemin heeft de raad in geheime zitting reeds vroeger besloten om te doen wat werd gevraagd — in Rotterdam kruimelt men in den regel niet, waar het de belangen van de scheepvaart betreft — doch volkomen terecht heeft hij ingezien dat aan dit offer minstens de voorwaarden moest worden verbonden, dat deze of andere ministers geen kans meer hadden om door bijzondere vergunningen aan parti-

culieren ongemotiveerde winsten in den schoot te werpen ten koste van Rotterdam.

En daarom zeide de gemeente, dat zij bereid was het gevraagde subsidie te verstrekken, mits o.m. werd gezorgd voor spoedige verkrijging van de wettelijke regeling betreffende het aanleggen en exploiteeren van voor het laden en lossen van zeeschepen bestemde havens en bovendien voor een dusdanige regeling van de grondbergings, dat dit niet meer aan de aannemers der werken werd overgelaten en dus een onnoodige speculatie in oeverterreinen werd in de hand gewerkt. De gemeente stelde zich op het standpunt dat zij waarborgen verlangde dat, met gebruikmaking van haar eigen gelden, geen met haar belangen strijdige toestanden in het leven werden geroepen. Een alleszins billijke wensch als men weet, dat alle onaangenaamheden welke de gemeente met de particuliere onderneming Rotterdam-West heeft gehad, niet anders waren dan uitvloeisel van een grondspeculatie, tengevolge van een min goed geregelde grondbergings.

Niettemin heeft de minister geen oog gehad voor dezen redelijken eisch en meegedeeld dat de gemeente slechts onvoorwaardelijk haar subsidie mocht toestaan.

Maar er kwam nog meer. De minister wijzigde het oorspronkelijke ontwerp van zijn voorganger, waartegen uit technisch oogpunt geen bedenking is te maken. Ter bevordering van het werk voorzag hij ook in de normaliseering van het Scheur en verbetering van den Hoorn, terwijl hij ook in overweging nam de doorgraving van het Oostelijk deel van het eiland Rozenburg. In de hoogere kosten van f 1 miljoen moet de gemeente natuurlijk hooger bijdragen. Eindelijk achtte de minister het wenschelijk om thans reeds de hand te leggen op terreinen die noodig zouden zijn voor een later nog in uitzicht gestelde verbetering van het vaarwater en ook daarvoor werd het noodig geacht dat de gemeente $\frac{1}{3}$ van de kosten droeg.

Daartegenover heeft de gemeente terecht verlangd, dat zoo zij $\frac{1}{3}$ van de kosten van aankoop van terreinen droeg, die later door ophooging een belangrijke waarde zouden kunnen krijgen, zij dan ook daarin een overeenkomstige zeggenschap zou ontvangen, terwijl zij er tevens op heeft

gewezen dat door de doorgraving van Rozenburg een nieuw achterland zou worden geopend, waardoor opnieuw in bedenkelijke mate het gevaar van ondoordachte plannen van ophooging konden ontstaan. Inderdaad werd hierdoor de wettelijke regeling hierboven genoemd opnieuw urgent.

De minister is echter onvermurwbaar gebleven en heeft zijn verbeterd ontwerp ingediend met de bepaling, „dat tot de uitvoering der werken niet zal worden overgegaan dan nadat telkens de naaste belanghebbenden bij de verbetering van den waterweg van Rotterdam naar zee zich hebben verbonden een derde deel der kosten te dragen”.

In zoover verdient het toejuicing dat het wetsontwerp thans is ingediend, dat de Volksvertegenwoordiging alsnu de gelegenheid krijgt à fond de vraag te bespreken of niet paal en perk gesteld moet worden aan de telkens hooger wordende eischen van subsidie aan Rijkswerken. Indien men op deze wijze ongebreideld doorgaat, dan zullen deze werken ten slotte worden aangelegd met het geld van anderen en onder die omstandigheden heeft het initiatief van een Rijksbewindsman nauwelijks iets meer om het lijf. Hij maakt de plannen waarmee men genoeg heeft te nemen, doch beschikt over ander dan Rijksgeld. Een dergelijke toestand is op den duur alleen duldbaar, indien aan de geldschietters, overeenkomstig hun stortingen, invloed op de praestaties worden gegeven. In het particuliere zakenleven zou men er al zeer zonderling van opzien, dat degenen die het geld fourneert, buiten de bestuursgestie der onderneming wordt gehouden. Als men gezamenlijk iets onderneemt dan heeft men ook gezamenlijk zeggenschap. In deze richting heeft een beslissing van de Kamers te gaan.

De Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij. De Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij, kortweg de N. O. T., mag zich niet meer zoo onverdeeld in de gunst van den Nederlandschen handel verheugen als dit in het begin het geval was. Men krijgt thans in de bladen allerlei klachten te hooren en dat deze vrijwel het algemeen gevoelen vertolken, mag wel hieruit worden afgeleid, dat het bestuur van de N. O. T. het noodig heeft geoordeeld een verklaring in de bladen te publiceeren, waarin op het

eigenlijke karakter van dat lichaam wordt gewezen, op zijn werkzaamheid en zijn bedoeling.

Wij gelooven niet dat deze mededeeling de grieven zal doen verstommen, al kan dan ook de trust zelve er niets aan doen. Ten slotte zijn dan ook naar onze meening die grieven verkeerd geplaatst. Als men de bezwaren die worden ondervonden wijt aan de N. O. T. dan is men zeer onbillijk. Het eigelijke kwaad zit bij Engeland en Frankrijk, die eenvoudig Nederland van het verkeer over zee zoo goed als hebben afgesloten, behoudens dan het weinige dat bij hunne gratie doorkomt, geconsigneerd aan de N. O. T. Welk een machtig lichaam die N. O. T. in onze samenleving is geworden, zij heeft eigenlijk even veel of even weinig te vertellen als welke particuliere handelaar ook. De laatste zou al zijn goederen zien aangehouden, door bemiddeling van de N. O. T. krijgt hij nog wat, maar niet meer dan men hem wil toestaan.

Wanneer men klachten wil aanheffen, dan moet men deze richten tot Frankrijk en Engeland, die niet slechts goederen aanhouden, maar zelfs het telegrafisch verkeer van den neutralen handel onderling censureren. En dat ook al weer nog maar in het meest gunstige geval. Er zijn voorbeelden te over dat men niet met censuur volstaat doch eenvoudig het verkeer stop zet.

Wij hebben eens een gesprek bijgewoond tusschen een Nederlandsch handelaar en den diplomatieken vertegenwoordiger van een vreemden neutralen staat, waarin overleg werd gepleegd over de belangen van den wederzijdschen handel. In den loop van het onderhoud zei de zaakgelastigde: Ach waarde heer, als uw land en het mijne over een behoorlijk aantal dreadnoughts beschikten, dan zouden wij hier niet behoeven te zitten overleggen. Dan gebeurde dadelijk wat wij wenschelijk achten.

Dit is de kern van de kwestie, onafhankelijk van het bestaan van een N. O. T. Wij moeten ons eenvoudig onderwerpen aan hetgeen de beide bovengenoemde mogendheden met verkrachting van alle bepalingen tot regeling van het zeerecht vroeger tot stand gekomen, ons believen op te leggen. Als van die zijde wordt beweerd, dat men tot zijn leedwezen, om den vijand te bereiken, ook de neutrale

staten moet hinderen, maar dat men zal trachten dit zoo weinig mogelijk te doen, dan zou het eenige passende antwoord onzerzijds behooren te wezen: Wij waardeeren uwe gevoelens zeer, gij kunt tegen anderen oorlog voeren als ge wilt, maar ons zult ge niet hinderen, ook niet zoo weinig mogelijk en wanneer gij het toch doet zullen wij de vrijheid nemen u terug te wijzen binnen de grenzen waar gij hoort. Dit zou het eenige passende antwoord zijn . . . mits wij in staat waren om die meening met machtsmiddelen te onderstrepen. Wanneer men van deze laatste spreekt, denkt men met bovengenoemden gezant misschien het eerst aan dreadnoughts. Toch is dit het eenige middel niet. De neutrale handel, onder aanvoering van Amerika, had zich van het begin af aan moeten mobiliseeren en van de oorlogvoerende mogendheden collectief moeten eischen, dat hij ongehinderd werd gelaten, onder bedreiging dat anders van zijn kant het verkeer naar die mogendheden zou zijn stopgezet. Was dat geschied, dan zou er naar onze meening geenerlei sprake zijn geweest van eenigen hinder, om de eenvoudige reden dat een uitvoerverbod naar Engeland en Frankrijk, in zoo hooge mate afhankelijk van de producten door al die neutrale landen geleverd, voor deze zeer noodlottig zou zijn geweest. De overwinning zou dan ongetwijfeld door de neutralen zijn behaald en men had geen N. O. T. van noode gehad. Nu dit niet is geschied, moet men niet klagen over de N. O. T. die even machteloos is als welke particulier dan ook, maar bejammeren èn dat ons land niet sterk genoeg is om zich te verzetten, èn dat van de weinige kracht die het met zijn uitvoerproducten nog had, met anderen niet een behoorlijk gebruik is gemaakt. Het is te hopen, dat de oorlogvoerende mogendheden elkander ten slotte zoo lam slaan, dat zij in de eerste eeuw niet meer aan oorlogvoeren denken, maar mocht dit niet het geval wezen en een komende vrede weer allerlei factoren bevatten voor nieuwen krijg, dan zal men geleerd door het heden, zeker zich nog wel eens tweemaal bedenken, alvorens men zich bij die gelegenheid weer met handen en voeten overgeeft aan de dusgenaamde beheerscheressen der zee. Zeer zeker heeft de ervaring ons nu geleerd, dat wij ons reeds dadelijk bij het tot stand komen van een vrede moeten

scharen aan den kant dergenen, die zich zullen opwerpen als verdedigers van een vrije zee. Wel behoeft men niet al te veel waarde te hechten aan papieren bepalingen die ten slotte als scheurpapier worden beschouwd, maar het is althans te beproeven, om onder garantie van allen de vrijheid der zee boven bedenking te stellen.

Stijgende vrachten. Er is reeds meer op gewezen, hoe de tegenwoordige oorlog aanleiding gaf tot een buitengewone verhooging van de zeevrachten en als gevolg daarvan ook van de waarde van schepen. Zonder vrees voor tegenspraak kan worden gezegd, dat in de zeevaart schatten worden verdiend, zeer ten koste van het publiek dat op deze wijze zijn voedingsmiddelen en grondstoffen ontzaglijk in prijs ziet stijgen. Als men weet dat bijv. thans te Port Said voor bunkerolen 54 sh. per ton moeten betaald worden tegen 26 sh. in gewone omstandigheden, heeft men al een voorbeeld uit vele, voor het duurder worden van alles.

Het is de vraag of die vrachtenstijging thans reeds haar toppunt heeft bereikt, nu zich een nieuwe factor heeft voorgedaan om de beschikbare ruimte weer te verkleinen. De Grieksche regeering heeft nl. in de omstandigheden aanleiding gezien om alle koopvaardis-schepen onder Grieksche vlag, waar zij zich ter wereld ook bevinden, van huis terug te roepen, ongeacht zelfs de mogelijkheid dat zij nog overeenkomsten hadden na te komen.

De Grieksche vloot is vrij uitgebreid, vooral in de laatste jaren heeft zij een niet onbelangrijke vermeerdering ondergaan, zooals nu eerst blijkt voor Engelsche rekening. Be-weerd wordt althans dat in de laatste jaren vele Engelsche reeders hun schepen onder Grieksche vlag hebben gebracht, zonder dat daarmee verwisseling van eigenaar gepaard ging. Het geschiedde op economische gronden, ten einde op deze wijze de vaartuigen goedkooper te kunnen exploiteeren, zoowel op het stuk van gages als andere lasten. Zelfs moet die omwisseling van vlag nog hebben plaats gehad tegen het begin van den wereldoorlog, toen het Engelsche gouvernement op eene groote hoeveelheid ruimte beslag legde. Die buitengewone vermeerdering van de Grieksche vlag is

dan ook aanleiding, dat het eerst van uit Engeland stemmen zijn opgegaan om vrees uit te drukken dat het onttrekken van zulk een groote hoeveelheid ruimte aan de vrachtmarkt weer tot buitengewone verhoogingen aanleiding moesten geven. Waar het terugroepen van Grieksche schepen tegelijkertijd gepaard ging met een verbod tot verkoop, is zulks in de eerste plaats een strop voor de Engelsche reeders, maar zal het ook blijken te zijn voor anderen.

A. VOOGD.

Rotterdam, 10 October 1915.
