

## STOOMVAART ONDER NEDERLANDSCHE VLAG.

---

In de Januari- en Juni-afleveringen van den vorigen jaargang van dit tijdschrift hebben we een bescheiden poging gewaagd eenige belangstelling te wekken voor de opbeuring onzer vaderlandsche stoomvloot, terwijl we daarbij tevens in eenige algemeene trekken hebben aangegeven, hoe verbetering in den bestaanden toestand kan gebracht worden, het aan de mannen der praktijk verder moettende overlaten of die voorstellen na een nauwkeuriger onderzoek al of niet voor verwezenlijking vatbaar zijn, hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk. De voordeelen, die een nationale vloot verschaft, zijn zoo velerlei en staan in zulk een nauw verband met onze algemeene volkswelvaart, dat elke poging van den theoreticus, die waarschuwt voor stilstaan en aanspoort tot krachtig voorwaarts gaan, op zijn minst belangstelling mag vorderen van den man der praktijk, aan wien toch ten slotte de totstandkoming van ondernemingen als door ons bedoeld worden, moet overgelaten worden. En dan, ook aan het voorbeeld van anderen mogen we ons wel spiegelen: krachtig gaat onze oostelijke buur ons voor in het scheppen eener groote vloot, waarmede steeds nieuwe wegen bevaren worden en die bijna overal terrein verovert ten koste van de groote specialiteit — Engeland —, terwijl ook onze vloot hier en daar een weinig door haar in het gedrang komt <sup>1)</sup>. Ja, zelfs in België gaan in de laatste jaren stemmen op om ook daar een eigen, een nationale vloot in het leven te roepen en het is reeds tot een begin van uitvoering gekomen. De afdeling Handelsaardrijkskunde van de Antwerpsche Kamer van Koophandel (bestaat in Nederland ook zoo iets?) is de propaganda voor dat denkbeeld begonnen en heeft in een tweetal rapporten de zeer lezenswaardige uitkomsten van haar voorloopig onderzoek neergelegd. Over de voordeelen sprekende, die een nationale vloot aanbiedt, zegt een der

---

<sup>1)</sup> De Noordduitsche Lloyd stelt een veertiendaagschen maildienst in tusschen Hamburg en Bremen en Oost-Indië via Antwerpen, Genua en Napels.

rapporten onder meer: »de vracht, verdiend door eigen »stoomschepen, blijft grootendeels in het land zelf, waardoor »een belangrijke winst, ware het slechts door uitrusting en »proviandeering, zoowel als door de gage, door nationale »zeelieden verdiend, voortspruit, terwijl de geheele natie er »noodwendig den voordeeligen invloed van ondervindt. Zoo »iets komt weinig of in 't geheel niet voor bij vreemde »stoomvaartlijnen, die niet anders doen dan hier aanleggen »en gewoonlijk volledig geapproviandeerd hier aankomen. Men »zal 't gewicht dezer zaak begrijpen, als men constateert, dat »de vracht, betaald voor transport zoowel voor hetgeen te »Antwerpen binnenkomt als voor wat er uitgaat, geschat »wordt op 70 à 100 millioen francs per jaar, waarvan minstens »90 pCt. door buitenlandsche schepen geind wordt.»

Volkomen waar ook in zijn strekking voor ons land, waar de uitbreiding der Nederlandsche stoomvloot dikwijls belemmerd werd, omdat buitenlandsche stoomvaartmaatschappijen een beter kijk hadden op de groote geographische voordeelen van onze havens dan wij zelve, zoodat Amsterdam en Rotterdam (en hier kunnen de Belgen met nog meer recht aan toevoegen: Antwerpen) tusschenhavens werden, waar zij eindhavens hadden kunnen zijn. En dat aanloopen van die vele vreemde stoomvaartlijnen — wat ook dikwijls zeer toe te juichen is — heeft de Nederlandsche vlag in onze havens, waar ze recht heeft op de eerste plaats, naar den tweeden rang teruggedrongen of althans zoover achteruit gezet, dat het aandeel der Nederlandsche vlag in het totale cijfer der inkeringen ver beneden de helft blijft. In de haven van Amsterdam was dat aandeel voor onze vlag over 't jaar 1896 39 pCt., over 1897 ook 39 pCt., over 1898 41 pCt. en over 1899 slechts 38 pCt. Beschamende cijfers voorwaar, en het is de ernstige plicht van ieder, die geïnteresseerd is bij handel, scheepvaart en nijverheid — en dat zijn er zoo velen — zich af te vragen, wat er in dezen gedaan moet worden om deze cijfers zoo spoedig mogelijk in de hoogte te drijven. Er is reeds eenige verbetering waar te nemen, maar het gaat zoo verbazend langzaam: het vorige jaar heeft de kleine vloot van schepen voor de algemeene vrachtvaart percentsgewijze aanmerkelijk zien uitbreiden en er zijn teekenen, dat deze vermeerdering nog zal voortgaan. Onze

voorzichtigheid waagt zich niet op ijs van één nacht, maar moet er juist gewacht worden, totdat er balken onder zijn en de baan vol schaatsenrijders is?

Wat hier zoo even met een paar cijfers geïllustreerd werd betreffende het handelsverkeer in de haven van Amsterdam, geldt evenzeer voor Rotterdam en evenzeer voor geheel Java, wat den lezers van dit tijdschrift reeds uit vroegere mededeelingen dienaangaande gebleken zal zijn. In 1899 werd op Java een scheepsruimte ter belading opgenomen van 678.671 ton (= 626.138 ton voor stoomschepen en 52.533 ton voor zeilschepen) en daarvan kwam voor rekening der Nederlandsche vlag 202.572 ton, zegge bijna dertig percent. De Engelsche vlag had daarentegen een cijfer van 360.489 ton, dat is 53 pCt., hoofdzakelijk voor den buitengewoon grooten export van suiker en coprah; geen enkel Nederlandsch stoomschip was aanwezig om een volle lading van een dezer beide artikelen te vervoeren. De Javauitvoer over 1899 is grooter dan die der vorige jaren, maar daar aan dien uitvoer naar landen buiten den Archipel gelegen geen andere schepen onder Nederlandsche vlag deelnemen dan die onzer beide groote stoomvaartlijnen op Indie, blijft het aandeel in dien export voor onze vlag tamelijk stationair. De Javauitvoer was

	in 1897	in 1898	in 1899
coprah	5.520.712 KG.	3.588.046 KG.	43.685.236 KG.
suiker	510.065.440	689.533.224	777.301.144
tapioca	658.509	3.003.397	8.127.449
thee	3.974.580	4.411.435	5.716.472
gep. rijst	17.615.070	38.887.599	44.161.474
ong. rijst	262	10.120	1.967.140
koffie		19.086.807	36.918.622

In die 30 pCt. van zoeven schuilen ook nog een paar percenten, die voor rekening komen van de Stoomvaartmaatschappij Oceaan, wel onder Nederlandsche vlag varende, maar die we, om reeds vroeger vermelde redenen, een Engelsche onderneming blijven noemen. En dit ongunstig cijfer voor onze vlag spruit alleen voort uit de omstandigheid, dat Nederland zoo goed als geen general traders heeft, die een lading zoeken aan gene zijde van 't Suezkanaal. Vooral Amsterdam is van dit soort schepen slecht voorzien; iets beter is het met Rotterdam gesteld. Toch heeft de Nederlandsche vlag in 1900

haar aandeel in de verscheping der Indische artikelen zien vergrooten, doordat de Maatschappij Nederland en de Rotterdamsche Lloyd hun vloot van vrachtbooten hebben uitgebreid.

Voor we verder gaan met het aanwijzen van verschillende leemten op scheepvaartgebied, die o. i. dringend voorziening eischen, worde hier eerst een kort overzicht gegeven van hetgeen Amsterdam en Rotterdam op dit gebied presteeren, waarbij echter de vaart op Indie hoofdzaak zal blijven. Hier wordt niet bedoeld een korte geschiedenis te geven van de in beide plaatsen gevestigde maatschappijen, doch slechts een vermelding van datgene, wat dienen kan om een algemeen denkbeeld te geven van de werkzaamheden, door de stoomschepen dier vaste lijnen verricht. De volgende mededeelingen zijn hier en daar naar eigen aantekeningen bijgewerkt, wat, naar we meenen, aan haar waarde niet zal afdoen; voor officieele gegevens op scheepvaartgebied worden belangstellenden jaarlijks op een zware proef gesteld, doordat de betreffende werken zoo laat uitkomen. Het Verslag van de Rotterdamsche Kamer van Koophandel en Fabrieken over 1899 verscheen in de eerste week van Augustus 1900 en dat van de Amsterdamsche Kamer juist een maand later: vele gegevens moeten voor de samenstelling van 't Verslag uit Indië komen, maar 't bekende scheepvaartbericht van Daendels vonden we reeds gepubliceerd in het Handelsblad van 9 Februari. Belangrijke consulaire verslagen blijven ook te lang liggen vóór ze in druk verschijnen, terwijl menig consulair verslag uit een haven, waar onze handelsvlag zich nooit vertoonde en zich ook wel niet vertoonen zal, wordt opgenomen met den aankleve van eenige bladzijden vol opsomming van import- en exportartikelen: de belangstellende lezer zoeke ter illustratie hiervoor bv. C. V. 1899 blz. 868: één bladzijde tekst en zes bladzijden statistiek, waar ieder lezer zich zeker gaarne tevreden zou stellen met een zeer beknopt uittreksel. Wat de verslagen der Kamers van Koophandel betreft, daarvoor zouden we de Hamburger methode verkiezen: medio Januari verschijnt „Uebersicht des Schiffs-Verkehrs an den Quai-Anlagen“; in dezelfde maand „Jahresbericht der Hamburger Handelskammer“ (geen statistiek, doch slechts algemeene opsomming der handelsgebeurtenissen in de

landen, waarop Hamburg handel drijft), terwijl in Juni en Juli de uitgebreidere berichten komen.

Gelijk we bekend mogen onderstellen, oefenen onze beide groote stoomvaartmaatschappijen een gemeenschappelijken, wekelijkschen maildienst op Indië uit, terwijl ze daarnaast nog over eenige vrachtbooten beschikken. De Maatschappij Nederland bezit thans een vloot van werkelijk eerste klas mailbooten, die voor andere booten van vreemde lijnen naar het Oosten niet behoeven onder te doen en bovendien nog 1, 2 of 3 — zooals men 't nemen wil — reserve-mailbooten; bedoeld worden de Lombok, Prins Alexander en Burgemeester den Tex. Bovendien bezit deze maatschappij met inbegrip van het te Vlissingen in aanbouw zijnde stoomschip Ambon nog een vloot van 8 vrachtbooten, waaronder zes van nieuw type en 2 van wat kleiner afmetingen: de Java (5129 M<sup>3</sup>) en de Sumatra (5642 M<sup>3</sup>). Dus een totaal van meer dan het dubbele aantal schepen, dat noodig is voor de uitoefening van den gecontracteerden veertiendaagschen maildienst. Behalve de gewone dienstreizen hadden gedurende 1899 16 extra reizen plaats, waarvan 2 met nieuw gebouwde stoomschepen voor de Paketvaart, aan wie uitgaande lading werd verschaft. En 1900 zal hiervoor een cijfer geven, dat de 16 belangrijk zal overschrijden; tevens vermelden we als bijzonderheid, dat enkele dier vrachtbooten in dit jaar een weinig van den gewonen vaarweg afweken, wat naar we hopen in de toekomst in nog grootere mate geconstateerd mag worden. De vrachtboot Timor, den 2<sup>den</sup> Mei 1900 haar eerste reis aanvaardende, stoomde na lossing harer lading in Indië naar Newcastle N.Z.W. om daar een lading Australische kolen te halen; de Flores nam te Cardiff een lading kolen voor Oost-Azie in en de Java ging in den zomer van 1900 voor het eerst direct naar Makassar; de Bali (afgevaren 6 Oct.) was de tweede in dit opzicht.

De Rott. Lloyd heeft naast haar vloot van mailbooten, waaraan dit jaar het dubbelschroefstoomschip <sup>1)</sup> Sindoro is toegevoegd, (nog een dergelijk schip is te Vlissingen in aanbouw gegeven), een kleine vloot van vrachtbooten,

<sup>1)</sup> Zou 't niet gewenscht zijn, in 't vervolg het dubbelschroefstoomschip als type voor onze mailbooten vast te stellen?

die weldra met inbegrip van 2 te Hamburg in aanbouw, uit een zestal bestaat. Ook de reeds in de vaart zijnde vrachtbooten van deze maatschappij hebben hier en daar het emplooi van general traders uitgeoefend: de Bogor deed een reis Java—Delaware (met 64673 picols suiker) en daarna Philadelphia—Rotterdam; de Malang nam een lading Cardiff kolen voor Soerabaja in; de Solo deed een reis Sundsvall—Rotterdam, daarna Rotterdam—China en vervolgens met Japankolen van Moji naar Batavia. En waar we in ons vorige artikel (zie Juni afl.) de suikerverschepingen naar Amerika en het aandoen van Makassar door onze Nederlandsche stoomschepen (waarin de Deutsch-Australische Dampfschiffgesellschaft ons kort geleden was voorgegaan) aanprezen, daar is het ons een genoegen te kunnen constateeren, dat blijkens de zoo juist gedane aantekeningen reeds een drietal stoomschepen in die richtingen werkzaam zijn geweest.

De suikerverschepingen van den laatsten oogst zijn weer zoo goed als afgelopen en het is weer bedroevend te moeten herhalen, dat ook weer in 1900 die suikerexport bijna geheel door onze vlag is verwaarloosd. Het volgende lijstje geeft daarvan een overzicht; het betreft alleen de suikeruitvoeren naar Port Saïd v.o. en Delaware v.o., dus alles wat via het Suezkanaal gaat. Wel wordt ook naar andere richtingen geexporteerd, b.v. veel naar China, maar het vervoer daarheen is in vaste handen. Te Hongkong bestaan n.l. twee suikerraffinaderijen, de China Sugar Refining Co en de Taifoo Refining Co; deze laat haar suikers hoofdzakelijk van Java aanvoeren met de schepen van de China Navigation Co, geene met die der Indo-China-Steam-Navigation, doch beide raffinaderijen maken ook wel gebruik van andere stoomers, die aan de Chineesche kustvaart deelnemen, waaronder echter geen enkel Nederlandsch schip voorkomt.

Vertrokken met suiker via Suez in 1900:

Juni, 11	Eng., 1 Oost., 1 Noor	met 939877 pic.
Juli, 18	Eng., 1 Oost., 1 Noor	met 1588579 pic.
Aug., 23	Eng., 1 Oost., 1 Ned.	met 1944161 pic.
Sept., 6	Eng., 1 Duitsch	met 514527 pic.
Oct., 9	Eng., 1 Noor	met 676565 pic.
Nov., 1	Noor	met 64258 pic.
Dec.		

Deze schepen arriveerden op Java òf geladen (kolen van Cardiff of Newcastle N.Z.W.; petroleum van Batoum en New-York) òf ledig, deze laatste kwamen in ballast van nabij gelegen havens: enkele van Japan, andere van Colombo of Singapore, zelfs een tiental van Zuidafrikaansche havens; het Eng. stoomschip Express kwam zelfs van Kaapstad naar Java, de s.s. Kirkby, Slingsby en Lincluden van Natal, enz. De Slingsby b.v. vertrok 9 Juli van Natal en was pas den 6<sup>den</sup> Sept. te Passoeroean afgeladen.

Hoogstwaarschijnlijk zal in de toekomst het vervoer van Javasuiker naar Amerika verminderen: we denken hierbij aan Cuba, maar zoolang de suikerexport via het Suezkanaal nog die proporties behoudt als hij tegenwoordig heeft, achten we het gewenscht, dat de Nederlandsche vlag daaraan ook deelneemt. Die mogelijke vermindering naar de Vereenigde Staten zal tengevolge hebben, dat onze Javasuiker naar andere markten zal moeten uitzien, die dan vermoedelijk wel in Oost-Azië en Japan moeten gevonden worden. Doch ook daar zal de concurrentie scherp zijn, vooral van Europeesche beetsuikers. In 't Handelsblad van 15 Sept. 1900 kwam onder Financieel Nieuws o. a. voor: „Met 13 Sept. is op de Russische spoorwegen een „verlaagd tarief in werking getreden, voor suiker, van alle „stations van het spoorwegnet naar Odessa, als plaats van in- „scheping naar de buitenlandsche havens der Zwarte en Mid- „dellandsche Zee, naar de havens van Suez, Aden, Colombo, „Singapore en de Chineesche en Japansche havens. Dit betee- „kent een verscherpte concurrentie der Russische Suiker op de „Aziatische markten.” En op de algemeene vergadering van aandeelhouders der China Sugar Refining Co. den 29<sup>sten</sup> Maart te Londen gehouden, zeide de voorzitter onder meer: „veel „concurrentie werd ondervonden van Europeesche beetsuikers „en verlies werd geleden op overgenomen suikers.” Tevens voegen we hieraan toe een citaat uit „De Indische Mercur”, jaargang 1900, blz. 851: „Te Yokohama aangekomen (4 Maart „1900) had ik (= de schrijver van dit opstel) het voorrecht „onzen Minister-Resident Jhr. Testa te ontmoeten. Op mijn „informatie of er in de toekomst veel goeds voor de Javasuiker „te verwachten zoude zijn, bijaldien zich in Japan een degelijk „Hollandsch handelshuis vestigde, dat zich uitsluitend bezig

„hield met het importeer en verkoopen van onze suikers in Japan, gaf de heer T. als zijn meening te kennen, dat dergelijke vestiging, wanneer zij in combinatie met invloedrijke Japansche handelaars en kapitalisten kan geschieden, ongetwijfeld succes zoude hebben, vooral wanneer men zich toelegde op 't importeer en geraffineerde suiker. Aangezien echter op Java geen enkele raffinaderij bestaat, zou hieraan tegemoet kunnen worden gekomen, hetzij door de oprichting van zulk een fabriek op Java, dan wel in Japan, maar in het laatste geval weer in vereeniging met Japansch kapitaal.“

Wanneer het eenmaal zoover mag komen, laat de Nederlandsche vlag dan zorgen, dat zij het vervoer van suiker naar Japan (of wel naar Sjanghai) tot zich trekt!

In het vorige artikel (Juniafl.) werd ook over de suikeruitvoeren gesproken en tevens, hoe het aandeel der Nederlandsche vlag in de verscheping van Indische producten naar landen, buiten den Archipel gelegen, vergroot kon worden. Gewezen werd op het aandoen van Bombay, zoowel op de uit- als thuisreis, door de vrachtbooten der Nederland en Rott. Lloyd en op het instellen van een maandlijn van Indië naar de Vereenigde Staten. In de laatste aflevering van het Tijdschrift van het Aardrijkskundig Genootschap heeft de heer E. Heldring gemeend, zijn waarschuwende stem te moeten doen hooren tegen de door ons aanbevolen ontwerpen eener nieuwe stoomvaartlijn Indië—Amerika, wat volgens dien schrijver zou beteekenen: concurrentie met de Holland—Amerikalijn, die pas het hoofd weer begint op te steken en ook concurrentie met de Nederland en Lloyd. Wanneer de heer H. ons laatste artikel nog eens naleest zal hij zien (op blz. 474), dat we schreven: „welnu, als deze drie maatschappijen met haar uitgebreide connecties in den Indischen Archipel nu eens weer, evenals 10 jaar geleden, eendrachtig samenwerken aan de verwezenlijking van het door ons bedoelde plan, dan lijdt het geen twijfel, enz.“ We dachten, dat deze zin wel zoo doorzichtig was, dat de lezer er uit begrijpen moest, dat ook hier Nederland en Rott. Lloyd moesten optreden tot het instellen dier maandlijn. Ja, we willen hier nog verder gaan en uitspreken, dat het ons gewenscht voorkomt voor de



uitbreiding van onze scheepvaart, dat deze twee maatschappijen zich vereenigen tot één groote stoomvaartmaatschappij. In Engeland heeft men het gezien bij de Union en de Castle, en als we naar Duitschland zien, dan vragen we: waar is de Rickmers-lijn gebleven? en is zij de eenigste, die door de groote Hamburger maatschappij is opgeslorpt?

Die nieuwe, groote stoomvaartmaatschappij (Nederland + Rott. Lloyd) zou nu reeds, buiten haar mailbooten, over een vijftiental vrachtbooten beschikken en voor de nieuwe lijn Indië—Amerika nog een paar kunnen laten aanbouwen. De heer Heldring acht daarvoor een vijftal booten noodig met een kapitaal van 5 à 6 millioen en roept dan ten slotte uit: „knap, die dat opricht.“ In de eerste plaats vragen we: hoe komt de heer H. aan een eindcijfer van 5 millioen voor 5 vrachtbooten van zoo ongeveer 3000 ton; we dachten, dat het wel wat goedkooper kon. Maar verder, behoort er nu zooveel knapheid toe om een dergelijke maandlijn in te richten, als men al bijna over het noodige materieel beschikt?

Als die booten aan de oostkust van Amerika zijn gearriveerd, kunnen ze of rechtstreeksch terug naar Indië of wel via Europa; ook hier ziet de heer H. gevaar, want daardoor kan de Holland—Amerikalijn in 't gedrang komen. Wat verstaan we onder Holland—Amerikalijn? Immers, de dienst tusschen Rotterdam en New-York met haar tegenwoordig uitstekend ingerichte stoomschepen, doch welke maatschappij reeds gedurende een paar jaren den dienst Amsterdam—New-York heeft gestaakt. Thans bestaat er tusschen Amsterdam en Newport News een vrachtdienst, die onderhouden wordt door 4 stoomschepen onder vreemde vlag (in Dec. 1900 waren het de Zillah, Zingara, Storfond en Tolosa) en die in zooverre tot de Holland—Amerikalijn gerekend kan worden, dat de schoorsteenen dezer 4 booten dezelfde kleuren hebben als de groote stoomers van Rotterdam naar New-York. Bovendien worden de havens van Rotterdam en Amsterdam nog door vrachtbooten van een paar andere lijnen bezocht, die ook haar beginpunt in een der Amerikaansche havens hebben. Heeft de Holland—Amerikalijn geen voldoende materieel om naast haar snelreizen naar New-York ook nog een vrachtdienst te onderhouden, dan zou bij de totstandkoming der door ons

gewenschte maandlijn die vrachtdienst Amerika—Amsterdam geleidelijk onder Hollandsche vlag kunnen gebracht worden, of althans ten deele.

Resumeerende meenen we dus, dat de heer H. zich de nadeelen der besproken lijn Indië—Amerika veel te overdreven heeft voorgesteld.

Ten slotte nog even de zoo straks genoemde combinatie Nederland + Rott. Lloyd. Mocht deze vereeniging eenmaal tot stand komen, dan zou het verder gewenscht zijn daarin ook de Paketvaart op te nemen, opdat de groote booten, uit Europa komende, ook op enkele intercoloniale lijnen dienst kunnen doen. Het is het vorige jaar begonnen, toen de Deutsch—Australische lijn Makassar begon aan te doen; enkele onzer vrachtbooten hebben het voorbeeld gevolgd en . . . de exporteurs te Makassar zijn nu meer dan tot nu toe het geval is geweest in de gelegenheid gesteld, direct naar Europa te verschepen. Singapore, die groote stapelplaats van zoo vele Indische artikelen, zal er den invloed van ondervinden, maar ook de Paketvaart, nu ze concurrentie op de Makassarlijn ziet. Als men de cijfers van den export nagaat, is het wel eenigszins te verwonderen, dat Makassar niet eerder een directe verbinding met Europa heeft verkregen; die uitvoer bedroeg in

	coprah	gom copal	rotting	schelpen
1896	142000 pic.	62000 pic.	29500 pic.	5400 pic.
1897	66000 "	77000 "	37500 "	5600 "
1898	133300 "	61200 "	31500 "	9500 "
1899	194500 "	42800 "	57700 "	33900 "

In 1896 wordt het grootste gedeelte van de coprah naar Singapore verscheept, terwijl slechts 2 kleine zeilschepen rechtstreeks met dit artikel naar Europa vertrekken; en in 1899 gaan van de 194500 picols al 143500 picols direct naar Europa, 't overige naar Singapore.

J. B. RODENBURG.