

DE EISCHEN VAN ONZEN HANDEL.

OVERZICHT VAN EENIGE DER JONGSTE BROCHURES.

J. H. ROVERS, *Onze scheepvaart, onze zeelieden en passagiers.*

Mr. M. MEES, *Enige opmerkingen over den toestand van onzen Handel.* Amsterdam, H. A. Kramers & Zoon, 1876.

A. C. VAN LEEUWEN, *Neêrlands Jongelingschap en Neêrlands Handel.* Amsterdam, J. H. en G. van Heteren, 1876.

Sedert het verslag over den toestand der Nederlandsche koopvaardijvloot verschenen is, heeft men zich met meer belangstelling dan vroeger, met handel en scheepvaart gaan bezig houden. Mij althans komt het voor, dat vele handelaars, reeders, scheepskapiteins door lezing van het rapport zich aangespoord voelen om iets uit den schat hunner ondervinding aan het publiek mée te deelen. Immers sedert dien tijd verschijnen voortdurend kleine geschriften die den toestand van onzen handel en onze scheepvaart bespreken.

Bij de lezing dier brochures trok het zeer mijn aandacht, dat de wijze waarop de Staat tot dus ver de belangen van handel en scheepvaart behartigd heeft, door die schrijvers veroordeeld wordt. Volgens allen is de overheid in deze taak op onverantwoordelijke wijze te kort geschoten. Én door gebrek aan de noodige speciale kennis, én door het verheffen van het „*niets doen*” tot een beginsel onzer staathuishouding heeft zij veel gezondigd. En voorzeker, die klacht is niet geheel ongegrond, getuige b. v. de beraadslagingen der Tweede Kamer over de conclusiën, waarin de commissie der scheepvaart-enquête haar gevoelen had uitgedrukt? Waarom dat onderzoek niet meer dan een eervolle begra-

venis werd waardig gekeurd, is niet uit het debat gebleken. Zou men moeten aannemen, dat de meerderheid der afgevaardigden niet wist wat te doen, waar te beslissen viel op welke wijze aan den kwijnenden toestand van den voornaamsten tak van ons volksbestaan een einde gemaakt kon worden? Ongaarne zou ik dat veronderstellen, en veeleer aannemen, dat men terugschrikte voor een debat hetwelk, over een groot aantal voorstellen loopende, allicht verbazend groote proportiën had kunnen aannemen, terwijl de praktische aanwinst twijfelachtig zou zijn, daar men toch langs dezen weg geene voorschriften aan de regeering kon geven, in genoegzaam bindenden vorm, om van de nakoming verzekerd te zijn.

Uit dit oogpunt beschouwd, zou ik mij het besluit tot eenvoudige verzending aan de ministers kunnen verklaren, waarin men anders geneigd zou zijn niet alleen een onwellevendheid te zien tegenover de leden der commissie en de personen, welke door haar van heinde en verre opgeroepen en ondervraagd zijn, maar tevens een bittere teleurstelling voor allen, die gehoopt hadden dat dit onderzoek voor handel en scheepvaart vruchten zou opleveren. Moge dat alsnog het geval zijn, en uit krachtig sprekende voordrachten van regeering of Kamer-initiatief blijken! Het mag niet worden toegelaten, dat het verslag eenvoudig op de zolders van het een of ander ministerie weggestopt worde, om daar in gezelschap van vele andere papieren lijken, een stoffige rustplaats te vinden. Waarlijk, het schoone verslag heeft een betere rustplaats verdiend!

Deze gedachten kwamen mij voor den geest bij de doorlezing van eenige werkjes die ik even bespreken zal.

Het eerste is van een deskundige, een voormalige koopvaardijkapitein, thans expert van het bureau Veritas en lid der commissie voor het examineeren van varensgezellen. De heer J. H. Rovers onderzocht in zijn geschrift, getiteld: „Onze scheepvaart, onze zeelieden en passagiers” wat in Frankrijk, maar voornamelijk in Engeland van staatswege voor het behoud van schepen en het leven der zeelieden verricht is, om vervolgens na te gaan hoe deze zaken hier te lande geregeld zijn. In aangenamen vorm deelt de schrijver ons mede hoe in Frankrijk reeds in 1852 maritieme rechtbanken werden ingesteld, ten einde het gezag van den kapitein te handhaven, overtredingen van het scheepsvolk te straffen, en als het noodig geoordeeld werd, het voeren der vlag te schorsen. Vervolgens wijst hij er op hoe dit onderwerp eerst later in Engeland ter sprake kwam toen, ten gevolge der opening

van het Suez-Kanaal, de veelvuldige vraag naar stoomschepen slechten bouw en onzeewaardigheid in de hand werkte.

Een gevoel van verontwaardiging maakte zich van het Engelsche volk meester, toen op het einde van 1872 meer dan twintig groote en pas gebouwde vaartuigen op het appel ontbraken, terwijl de goed georganiseerde mailbooten zelden verliezen te betreuren hadden.

De afgevaardigde Plimsoll werd de tolk der verbitterde publieke opinie, zoodat de Engelsche regeering verplicht werd, in 1876 de Merchant Shipping Bill uit te vaardigen om aan dien ongeregelden toestand paal en perk te stellen. Bij deze wet werd het uitzenden van onzeewaardige schepen misdadig verklaard, verder aan de regeering het recht gegeven om verdachte vaartuigen aan te houden, te onderzoeken, te sloopen of te repareeren, en eindelijk bepalingen omtrent lading en diepgang vastgesteld.

Naar aanleiding daarvan bespreekt de geachte schrijver den toestand hier te lande, en zijn oordeel kan niet anders dan zeer ongunstig luiden. Immers de eerste stap moet nog gedaan worden tot bescherming van het leven onzer zeelieden en passagiers, en dat is niet te verwonderen bij de onverschilligheid en verwaarloozing onzer scheepvaarts- en handelsbelangen van overheidswege. En toch zijn het verbranden van het stoomschip Willem III, de onverklaarbare stranding der Groningen en de jammerlijke ondergang van den Luitenant-Generaal Kroesen in de Indische zee, voldoende bewijzen dat streng onderzoek van staatswege geen overtoollige eisch is. Met den schrijver stem ik toe, dat die onheilen voor een niet gering gedeelte te wijten zijn aan de slechte regeling van ons zeevaartkundig onderwijs en aan het gebrek eener rijkscommissie voor het examineeren van gezagvoerders en stuurlieden. Ook volgens hem behoeft de wet op de huishouding en tucht der koopvaardijsschepen noodzakelijk herziening en wijst hij er tevens op, hoe slechte tonnewetten, gebrekkige vaarwaters en toegangen naar zee een slechten vorm van schepen en slecht zeilvermogen in de hand werkten, hoe hooge ongelden en lastige formaliteiten thans nog het verkeer belemmeren.

Over het algemeen heeft dit werkje op mij een aangenamen indruk gemaakt, en ik raad allen aan, die belang stellen in den toestand van scheepvaart en scheepsvolk, het te lezen.

Sommige verschijnselen der tegenwoordige handelstoestanden worden door den heer Mr. M. Mees in een paar bladzijden be-

spoken, getiteld: „Eenige opmerkingen over den toestand van onzen handel.” Dit stukje wenschte ik wel zoo veel mogelijk verspreid te zien, daar het in korten en bondigen vorm zeer veel behartigenswaardigs behelst. Waaraan is de gedrukte toestand van den handel toe te schrijven? is de vraag die de geachte schrijver stelt. Volgens hem moet de oorzaak van dit verschijnsel gezocht worden eensdeels — in de verminderde koopkracht, verminderden kooplust, vermeerderden voorraad en achteruitgang in prijs van de meeste stapelartikelen — anderdeels in de verbeterde communicatie die vele tuschenpersonen overbodig doet worden. Een gedeelte van den groothandel, exporteurs en importeurs, verliest zijn *raison d'être*, nu producent en consument door gemakkelijke verkeermiddelen in staat zijn gesteld rechtstreeks transacties te sluiten. Vooral des schrijvers meening, dat de handelstoekomst van ons land vooral in het transitoverkeer gezocht moet worden komt mij zeer juist voor, en het doet goed het belang van dien handelstak, waarop velen ten onrechte laag neerzien, van zoo bevoegde zijde te hooren verdedigen. De tijden van stapelmarkten zijn voorbij en het bewijst groote verblinding bij hen, die ontkennen hoe de gelegenheid van im- en export door transitohandel bevorderd wordt. Integendeel, deze handel moet men waardeeren als uitmuntende gelegenheid om een geregelde vaart op en van alle mogelijke vreemde havens te onderhouden, zoodat daardoor commissie- en eigen handel in staat gesteld worden zich te ontwikkelen. Tot bevordering van dit verkeer over ons land is nog veel te weinig verricht, en België heeft zoodanig van onze zorgeloosheid geprofiiteerd, dat de in- en uitvoeren daar een veel hooger cijfer hebben bereikt dan hier te lande.

Ook volgens den schrijver is die toestand voor een niet gering gedeelte aan gebrek aan zorg en belangstelling van staatswege toe te schrijven. „Het is opvallend” zoo zegt hij „hoe dikwijls door „verschillende opvolgende Ministers van elke richting de belangen „van handel en scheepvaart uit het oog verloren worden.” En na opsomming van vele voorbeelden tot staving van dit beweren eindigt hij: „Maar aan de overige ministeries (dat van Kolonien wordt „uitgezonderd) is het alsof men voor een vreemd belang komt, „als men aanklopt om verbetering voor handel en nijverheid; het „heeft den schijn, al ligt dat natuurlijk niet in de verte in de „bedoeling, dat handel en industrie liggen buiten den eigenlijken „kring van de beschaafde maatschappij. Al is het dat het eigen- „belang van handel en scheepvaart die verbeteringen vraagt, ziet

„men dan niet in, dat het eigenbelang van een zoo groot aantal „ingezetenen is het belang van den Staat, dat handel en nijverheid zijn de hartaderen van ons volksbestaan? Met al de stroefheid en traagheid in het bestuur van onze Republiek in 't laatst „der 16^e en 't begin der 17^e eeuw begreep men toen, dat die be„langen voorop moeten staan.”

Met een opwekkend woord om niet te berusten bij de gebreken, die in handel en nijverheid bestaan en dat de oude methode van werken verlaten moet worden, eindigt de schrijver zijn werkje, dat als een welkome bijdrage beschouwd mag worden door allen die belang stellen in de bloei van Neêrlands handel.

Dit overzicht wil ik eindigen met de aankondiging van het werkje van den heer J. A. C. van Leeuwen, getiteld: „Neêrlands Jongelingschap en Neêrlands handel.” Ook bij dezen schrijver ontmoet men de klacht, hoe de voorliefde voor den handel bij ons volk allengskens afneemt en oude handelhuizen verdwijnen zonder dat er nieuwe opgericht worden, zoodat in Batavia nog maar zes Nederlandsche firma's bestaan. Aan het steeds kleiner getal en het minder gehalte der jongelieden, dat zich op den handel toelegt, is dit ongunstig verschijnsel toe te schrijven. Natuurlijk dat de schrijver een hartig woord aan onze jongelui richt om toch liever hunne arbeidskrachten ten bate van het prachtige Insulinde aan te wenden, dan te huis als „pennelikkers” te versuffen; maar ook de Staat wordt aangemaand om de handelsonderwerpen die onder zijn ressort vallen beter te regelen dan tot nog toe het geval is. Onder anderen wordt daartoe vereischt de verbetering der communicatiemiddelen in onze Oost-Indische bezittingen en voornamelijk het aanleggen van spoorwegen op Java.

Van alle kanten dus klachten; de onverschilligheid der regeering wordt betreurd, het gebrek aan belangstelling der particulieren gelaakt, maar die erkenning is reeds iets waard, en noodzakelijk om tot verbetering te geraken.

Maar bij klachten stil te staan, zoolang tevens de middelen tot verbetering niet worden aangegeven is onvoldoende. Nu de regeering er nog niet schijnt toe over te gaan om handel en scheepvaart in een departement te vereenigen, een maatregel, welke mij noodzakelijk voorkomt tot invoering der hervormingen door de Commissie van Enquête voorgesteld; nu ook de Tweede Kamer door haar jongste votum over de zeventien voorstellen dier Enquête-

Commissie het bewijs geleverd heeft, dat men van haar geen krachtig optreden in dien geest te verwachten heeft, — nu komt het mij voor dat zij, die bij handel en scheepvaart geïnteresseerd zijn, zelve de hand aan het werk moeten slaan. Ik heb hiermede op het oog de oprichting van een handelscongres in den geest van den Duitschen handelsdag, waar dan op algemeene vergaderingen de handelsbelangen besproken konden worden en maatregelen beraamd om aan de geuite wenschen practisch gevolg te geven. Daartoe zouden de verschillende Kamers van Koophandel, thans slechts plaatselijke adviseerende lichamen, met elkaar in gemeen overleg treden en zodoende een kern vormen waarbij allen die met handel en scheepvaart in aanraking komen, zich konden aansluiten. Door zulke gemeenschappelijke behandeling en bespreking zou men niet alleen een vaste overtuiging scheppen omtrent datgene wat de handel noodig heeft, maar tevens met meer kracht dan thans kunnen aandringen dat op de eischen van den geheelen Nederlandschen handelsstand acht worde geslagen. Wie zal ontkennen, dat die wenschen op zulke wijze der regeering voorgedragen, een geheel ander effect zullen hebben, dan de afzonderlijk uitgebragte gevoelens der Kamers van Koophandel. Voor zulk een aandrang is de tegenstand der regeering steeds bezwiken. Wil men voorbeelden, dan wijs ik op de afschaffing van het dagbladzegel ten gevolge van het anti-dagbladzegelverbond, op de wijzigingen in onze rechterlijke organisatie en wetgeving ten deele door den Juristendag uitgelokt, en *last not least* de aanstaande herziening der wet op het lager onderwijs als het ware door talloze vereenigingen en geschriften afgedwongen. Ook het anti-dienstvervangingsverbond zal te eeniger tijd zijn doel bereiken. Daarom zou ik wenschen, dat ten opzichte van handel en scheepvaart een gelijke weg wierd ingeslagen. De oprichting van eene vereeniging, die op geregelde tijden bijeenkomt en voortdurend waakt voor den bloei van dezen hoofdtak onzer volkswelvaart, zou in een zeer groote behoefte voorzien en een dankbare taak te vervullen hebben. Associatie van krachten is het wachtwoord der tweede helft der negentiende eeuw, overal heeft ze grootsche zaken tot stand gebragt en ongetwijfeld zou dat ook hier wederom het geval zijn.

Amsterdam.

G. J. RIVE.

