

ZEEWAARDIGHEID VAN SCHEPEN.

BESCHOUWINGEN OVER DE JONGSTE ENGELSCH E SCHEEPVAARTWETTEN.

Menigmaal werd in de Nederlandsche pers, ook in den *Economist* (van Julij—Augustus 1875), de aandacht gevestigd op de bekende beweging in 't belang der bemanning van koopvaardij-schepen, die jaren lang het publiek in Engeland met tussenpoozen bezighield en door geheel Europa bekend is geworden onder den naam van „de Plimsoll-agitatie.” Het belang dat overal in deze aangelegenheid werd gesteld, geeft aanleiding tot een kort overzicht der bedoelde beweging en van hare resultaten, nu die ten slotte, en waarschijnlijk definitief, zijn vastgesteld. Te meer schijnt zulk een terugblik niet geheel overbodig, omdat de beweging in Engeland tegen het in de vaart brengen of houden van onzeewaardige schepen hier te lande, zoo men oordeelen mag naar den hoofdinhoud der daaraan gewijde courantenartikels, door 't publiek tot heden meer beschouwd werd als eene interessante curiositeit dan als een onderwerp van actueel belang. De pers lei er zich op toe, den lezer op de hoogte te houden van de talloze redevoeringen die de heer Plimsoll in 't Lagerhuis en elders over dit onderwerp gehouden heeft, van de sensatie-artikelen der Engelsche couranten, van alles in een woord wat in Engeland werd aangewend om de zaak der „drijvende doorkisten” te doen „mousseren”; de strekking der voorgestelde hervormingen verloor men daarbij wel eens uit het oog. En al behoeft nu Engeland, wat die hervormingen betreft, door zijne naburen juist niet tot voorbeeld te worden genomen, het is toch van belang dat zij dezen bekend zijn; eensdeels omdat de scheepvaart zoo goed mogelijk dient te weten hoe men haar in Groot-Brittannie behandelt, en afgezien daarvan, om het gewigt der zaak op zich zelve.

Inderdaad is er voor eene zeevarende natie iets aantrekkelijks gelegen in al wat het lot der zeelieden betreft, al is 't dan ook

niet dat van hare eigene zeelieden. Dat er matrozen verdrinken door de schuld van anderen stuit ons, om 't even al zijn die matrozen Engelschen of welke vreemdelingen dan ook. Van daar de aandacht die ten onzent aan de Plimsoll-beweging in haren bloeitijd gewijd werd. Janmaat is in Nederland populair genoeg, om het te verklaren dat men hier iets meevoelde van de verontwaardiging over de roekelooze wijs, waarop aan de overzijde van 't Kanaal met lijf en leven van zijn Engelschen collega werd omgesprongen. Bovendien werd de krachtige sympathie in deze wakker geschud, die de arme en weêrlooze in Nederland steeds vindt tegenover den rijken baatzuchtige. En ten slotte gold het hier den strijd van twee groote belangen, die der reeders en die der schepelingen, twee klassen van menschen die ook ten onzent de dragers zijn van een belangrijk deel der volkswelvaart; terwijl de aandacht niet het minst op dien strijd werd gevestigd door de ridderlijke figuur van het parlamentslid voor Derby, den kampvechter der verongelijken met zijn schitterenden wapendosch van boeiende oratorie en zijne kloeke, loyale, schoon niet altijd even weldoordachte wijs van strijdvoeren.

De heer Plimsoll heeft na jarenlangen strijd in hoofdzaak het veld behouden. Nu het strijdrumoor zwijgt, is het oogenblik gekomen om de verkregen resultaten te overzien. De zoo moeielijk bevochten „Merchant shipping Act. 1876” bevat in hare laconische paragrafen en „clauses” zeker meer dat eene blijvende aandacht waard is, dan destijds de vurigste speeches en de heftigste uitvallen van den kampioen der menscheijkheid. En het is wel de moeite waard, den strijd na te gaan tusschen belangzucht en humaniteit, die het vraagstuk der onzeewaardige schepen in Engeland zoo lang op het tapijt heeft gehouden, eer men de formule vond, bestemd om de veiligheid der zeevarenden met de vrijheid der scheepvaart te conciliëren.

Hoe vrijheidslievend ook thans op 't stuk der handelspolitiek, was Engeland van oudsher rijk aan scheepvaartwetten; getuige de lijvige „Merchant shipping Code”, eene ontworpen codificatie der bestaande wetgeving op dit punt met wijziging van enkele bepalingen, die in 1870 aan 't Parlement werd voorgedragen door den toenmaligen president van den „Board of Trade” mr. Chichester Fortescue, sedert lord Carlingford. 696 artikels groot, was dit ontwerp bestemd niet minder dan 90 bestaande wetten zamen te vatten en te systematiseren. Op 't stuk der onzeewaardigheid bevatte het reeds bepalingen, uit bestaande wetten overgenomen, als

de verpligting tot het merken van elk schip met eene cijferschaal om den diepgang steeds zichtbaar te maken, de bevoegdheid van wegens desertie vervolgde matrozen om eene inspectie van 't schip te vorderen, die hen van vervolging ontsloeg zoo zij den onveiligen toestand van 't vaartuig aan 't licht bragt; en zelfs de strafbaarheid van 't naar zee zenden van schepen in onzeewaardigen staat wegens gebreken van 't casco. Een eersten stap op den sedert bewandelden weg van verder preventief toezigt deed de Regering in 1870, door voor te stellen, den Board of Trade bevoegdheid te geven om zoodanige schepen te doen aanhouden en c. q. sloopen.

Doch reeds toen bleek de heer Plimsoll bereid der Regering op dit terrein den fakkel vóór te dragen. Waar zij stilstond, ging hij voort; en sedert heeft hij, steeds een eind weegs vooruit en bij 't publiek de baan brekend, de Regering vrij wat verder gevoerd dan zij aanvankelijk dacht te zullen gaan. Op 28 Julij 1870 drong de heer Plimsoll in eene motie aan op eene speciale wet tot voorkoming van zeerampen, en stelde bij wijze van proefneming vóór, alle schepen der handelsvloot aan eene periodieke inspectie van regeringswege te onderwerpen! Het Lagerhuis schijnt op zulk een uiterste niet te zijn gevat geweest, ten minste de motie werd ingetrokken zonder in stemming te zijn gebragt. Maar reeds in 't begin der parlamentszitting van 1871 kwam de voorsteller voor den dag met een volledig wetsontwerp, waarin hij het denkbeeld zijner motie, de periodieke regerings-inspectie, uitwerkte en voltooide. Weder bleek de maatregel te radicaal; de ijverige afgevaardigde zag in dat het Parlement niet genoeg op maatregelen in zijn' geest was voorbereid; hij trok ook zijn wetsvoorstel in, en besloot voorshands een vruchtbaarder terrein te gaan beploegen.

De voorgestelde „Merchant Shipping Code” was intusschen voor 't parlement te omvangrijk gebleken. De Regering besloot de voornaamste nieuwe bepalingen daarvan afzonderlijk voor te stellen, en diende in 1871 eene veel kortere „Merchant Shipping Bill” in, die zonder veel debat tot wet werd verheven. Reeds was de aandacht van 't publiek op het punt der onzeewaardigheid gevestigd, en de bepaling van inspectie en aanhouding der schepen op vordering van gedeserteerde of dienstweigerende matrozen, in den „Code” opgenomen, vond dan ook in de kortere „Bill” eene eerste plaats. Opmerkelijk is het dat het Lagerhuis bij dezen eersten stap als remschoen fungeerde; bij amendement werd de bepaling in de wet gebragt, dat geene inspectie verpligtend zou

wezen tenzij ze werd gevraagd door minstens 5 man of $\frac{1}{4}$ der bemanning van elk schip, waar die meer dan 20 koppen bedroeg. Tegen de bevoegdheid tot aanhouding van onveilige schepen door den Board of Trade schijnt in beginsel geen bezwaar te hebben bestaan.

Den voortvarenden afgevaardigde uit Derby scheen echter dit alles een halve maatregel, erger dan niets. De ondervinding had hem geleerd dat in 't Parlement de reeders ongeneigd waren zich meer banden te laten aanleggen dan onvermijdelijk bleek; hij wendde zich dus tot het volk, dat met den zeeman warmer sympathiseerde. De heer Plimsoll, zelf blijkens zijne daden bij uitnemendheid een „warm-hearted Briton,” rekende niet te vergeefs op de natuur zijner landslieden, wier teederste snaar welligt — die der philanthropie — hij met evenveel juistheid als talent wist te roeren. Een geruimen tijd lang juichte de Britsche werkman met evenveel geestdrift den heer Plimsoll toe op meetings tegen de „rotten ships” als hij het nog onlangs den heer Gladstone deed op „indignation meetings” tegen de „Bulgarian atrocities.” Men moet met den Engelschman maar weten om te gaan.

En dat de hr. P. die kunst verstond, getuigt zijn in 't begin van 1873 verschenen boekje „Our Seamen, an Appeal”, dat in eenige weken een paar edities beleefde, de tweede eene volksuitgave, 't zekerste teeken dat de maatregel doel trof. En geen wonder. Het dadelijk en erkend oogmerk van den schrijver was, bij de natie steun te zoeken voor 't provoceren der benoeming eener commissie van enquête naar de betrokken aangelegenheid; een doel zonder verdere moeite bereikt, daar de commissie terstond werd benoemd en reeds met Paschen 1873 hare zittingen opende. Maar afgescheiden hiervan heeft het werkje meer dan een louter historische waarde. Wie weten wil hoe men in Engeland eene volksbeweging op touw zet, ga gerust in de leer bij Samuel Plimsoll Esq., M. P. for Derby. Eene menigte feiten had de ijverige agitator bijeenverzameld; en al geeft hij geene zeer afdoende cijfers van vergane schepen en verloren menschenlevens in verhouding tot de totalen van vloot en bemanning, in de kunst van zijne feiten te laten spreken toont hij een volkomen meesterschap. Hij doet u de doodsangst gevoelen der zeelieden, die de monsterrol geteekend hebben en, aan boord komend, getuige zijn van 't lekken van hun schip en de roekelooze wijs waarop met laden wordt te werk gegaan; hij toont u een politiebeambte die op requisitie van een' reeder de behulpzame hand leent om door overreding de

bemannings van een schip aan boord te houden (*), en na van 't uitzeylen getuige te zijn geweest, met tranen in de oogen uitroept: „had ik ze maar allen zonder praatjes achter de tralies gebragt; nu komt er geen man van terecht, anders waren ze er af met drie weken brommen!” Hij brengt u in de gevangenis waar twee compleete equipages, achtereenvolgens voor één schip gehuurd, opgesloten zitten met „hard labour” wegens pertinente weigering om aan boord te blijven; en geeft de ontroering weêr waarmêe zij vernemen dat het schip, waarvoor eene derde bemanning voor grof geld werd geworven, inderdaad na één dag reis, bij goed weêr, met man en muis vergaan is. Zelfs brengt hij met meesterlijke mise-en-scène de jammerklagen en wraakgebeden der achterblijvende weduwen en weezen ten tooneele. Van meer dadelijk belang dan dit alles zijn echter de kijkjes, die de heer P. ons gunt in den toestand van 't Britsche zeeassurantiewezen. In de bureaux van Lloyds' te Londen is een ruim vertrek — de beurs der zee-assuradeurs — waar de gemagtigden der verzekeringmaatschappijen, en ook vele particulieren, aan lange tafels naast elkaâr zitten. De klerk van den makelaar in assurantiën gaat deze tafels langs met eene klad-polis in de hand, en rust niet vóór deze tot het gewenschte bedrag is volteekend. De premiën verschillen aanmerkelijk naarmate van den persoon des verzekerden; er zijn reeders wier reputatie van dien aard is, dat polissen op koopmanschappen alléén zijn aan den man te brengen zoo daarop het uitdrukkelijk beding vermeld staat „dat de gemelde goederen *niet* zullen worden vervoerd in eenig schip behoorende aan —, —, of —, of voor hunne rekening varende.” De firma's en personen op wie de aandacht der belanghebbenden op zoo eervolle wijs gevestigd wordt, zoeken hun heil in onderlinge assurantiemaatschappijen; doch deze failleren geregeld na een jaar twee drie, daar van de door haar verzekerde schepen bijna geen enkel terecht komt. (Onwillekeurig doet de vraag zich op, hoe het schandelijk bedrijf dier reeders dan op den duur winstgevend kan blijven; 't geen de heer P. in gebreke blijft te verklaren.) In dit stelsel van verzekering bij gedeelten en door makelaars (ook bij ons, naar mij wordt medegedeeld, het meest gebruikelijke) ziet de heer Plimsoll het grootste gevaar voor de bemanningen. Gesteld een schip vergaat, waarvan de polis of polissen een paar dozijn handteekeningen droegen. Er

(*) Eene bepaling als ons art. 402 Wetboek van Koophandel, schijnt in 't Engelsche zeerecht niet te bestaan.

is alle reden om aan te nemen dat het schip een „drijvende doodkist” was, en veel minder waard dan de verzekerde som; termen tot vernietiging der aangegane verzekering zijn volgens de Engelsche wet desnoods te vinden. Maar elk der polis-teekenaars is slechts voor een gering bedrag geïnteresseerd; de meesten zitten stil, de enkelen die zouden willen ageren, worden afgeschrikt door de kosten en 't gebrek aan steun bij de overigen; de getuigen die den toestand van schip en lading zouden kunnen mededeelen liggen op den bodem der zee, of zijn, zoo zij nog leven, op nieuwe reizen over 't wereldrond verspreid; bevinden zij zich toevallig in Engeland, zij zijn van de reeders afhankelijk en zwijgen over 't ergste; het corpus delicti, het schip zelf, ontbreekt — geen wonder dat geen der „underwriters” er eene actie aan waagt die, zoo zij ontzagd werd, zijn bedrijf in ééns den nekslag zou toebrengen. Derhalve een ieder zwijgt en betaalt, de reeder triomfeert en roept luidkeels: wie durft nu beweren dat mijne schepen niet deugen?

Dit alles is inderdaad zeer interessant, al ware 't alléén om het contrast met Nederlandsche toestanden, dat den nationalen trots van den Nederlandschen lezer streelen moet. Maar hoewel het boekje op groote juistheid in de weérgegeven feiten aanspraak maakt, en tot dat einde zelfs geïllustreerd is met photographieën van polissen en andere documenten op 't zeeassurantiewezen betrekkelijk, laat de prikkelende lectuur bij wijze van nasmaak de overtuiging achter, dat men de zaken hier wél van den allerswartsten kant heeft gezien. De heer Plimsoll is een dier lieden wier demonstraties wél oogenblikkelijk den toehoorder overtuigen, maar hem na een oogenblik overleg toch zich zelve doen afvragen: was hier overdrijving of niet? Ook wordt er, vooral in 't slot van het boek, voor een bezadigd lezer te veel gesmeekt, bezworen, te veel met hemelsche regtvaardigheid en dergelijke krachtige excitativen gewerkt.

Intusschen opent de heer Plimsoll zijne beschouwingen met eene reeks van korte tabellen, waaruit het volgende hier ter loops zij aangestipt:

In 1871 bedroeg het aantal der Engelsche schepen die totaal vergingen of zware averij beliepen digt bij de Engelsche kust, te zamen 1575; van die ongelukken hadden 856 plaats bij stillen of matigen wind, waarin een behoorlijk uitgerust en bemand schip zoo veilig is als in eene binnenhaven; en nog 149 bij eene weêrsgesteldheid die den zeeman wel is waar volop werk geeft, doch schip en bemanning, zoo beiden voor hun taak zijn berekend, met

geen gevaar van belangt dreigt. Slechts ongeveer één derde dier schipbreuken had derhalve plaats bij weêr, dat voor de scheepvaart eigenlijk gevaarlijk mogt heeten. Kolenschepen, geladen en in ballast, en schepen geladen met erts of steen verongelukten in 1871 ten getale van 898; schepen met ladingen van anderen aard, ten getale van 909; dit alles in de kleine vaart alleen. Neemt men hierbij in aanmerking dat het totaalcijfer der schepen onder Engelsche vlag in 1872 bedroeg 25,083, binnen-, kust- en buitenlandsche vaart te zamen geteld, dan is de verhouding zeker bijzonder groot, hoewel de juiste cijfers der vergane en veilig binnengekomene schepen voor elke vaart in 't bijzonder niet te vinden zijn. Het feit dat de meeste kleinere schepen bij stil of betrekkelijk goed weêr vergaan — waaruit is op te maken dat schepen van die soort bij slecht weêr eene noodhaven binnenloopen of hunne korte reizen geheel uitstellen — is reeds op zich zelf een bedenkelijk verschijnsel.

Ongemotiveerd kan dus de Plimsoll-agitatie niet heeten, al moge zij dan ook overdreven zijn geweest. Zij bleef overigens niet bij het boven aangehaalde werk en den stroom van meetings, resolutien, adressen en couranten-artikels die het uitlokte. De hr. P. liet geene gelegenheid voorbijgaan om de aandacht van den Board of Trade op gevallen van onzeewaardigheid te vestigen; de regeringsinspectie op aanklagt, bij de wet van 1871 ingesteld, zou zonder dien prikkel volgens hem eene doode letter zijn gebleven. Het gevolg was dat in 1872, kort na 't verschijnen van de „Appeal” een nieuw wetsvoorstel door de Regering werd gedaan en zonder veel oppositie aangenomen, (Merchant shipping Act. 1873) waarbij den Board of Trade de bevoegdheid werd toegekend de inspecties voortaan niet alleen op klagt, maar ook ambtshalve door een daartoe aan te stellen corps vaste beambten te doen plaats hebben. Een nieuw bewijs dat krachtige maatregelen als deze destijds inderdaad niet overbodig waren, ligt in het feit dat onder de werking der wet van 1873 tot op de invoering van die van 1876, 474 schepen door den Board of Trade zijn aangehouden, waarvan 39 op klagt en 435 ex officio!

Terwijl deze wet werd aangenomen, had de Koninklijke commissie van enquête naar den toestand der Engelsche koopvaardijvloot hare zittingen aangevangen. Haar rapport, in 1874 verschenen, getuigt van begeerte naar geleidelijken vooruitgang, een scherp contrast vormend met de houding van den ijveraars tegen de drijvende doodkisten. Terwijl deze laatste in 1874 weder een wetsontwerp

indiende tot periodieke keuring aller schepen van regeringswege en verbod van alle deklading 's winters (welk ontwerp wel is waar even als het vorige viel, doch ditmaal slechts met 173 tegen 170 stemmen) kwam de commissie van enquête voor den dag met geheel andere voorstellen, misschien wèl zoo geschikt om het kwaad bij den wortel aan te tasten. De bron der vele scheepsrampen zocht de commissie in den onvoldoenden toestand, eensdeels van vele schepen, ten tweede van de meeste bemanningen. Het eerste euvel zocht zij uit te roeijen door aan te dringen op hervorming van 't assurantiewezen, o. a. door afschaffing der verzekering op casco, goederen en *volle* gage der schepelingen, die ten gevolge had dat de reeder voordeel had bij 't verongelukken van het vaartuig op de uitreis, daar hij in dit geval aan de geredde bemanning slechts de helft der gage had uit te keeren. (Ongeloofelijk klinkt het, dat in 1874 in Engeland de verzekering op volle gage nog bestond, terwijl op 't vasteland reeds de Code de Commerce alle verzekering op gagiën nietig verklaarde.) Om het gehalte der Britsche koopvaardijmatrozen te verbeteren, drong de commissie aan op verplichting tot het nemen aan boord van elk koopvaardijship van een aantal „apprentices” in verhouding tot de sterkte der bemanning, of wel, ter keuze van den reeder, tot bijdrage aan een fonds waaruit opvoedingschepen zouden bekostigd worden.

Noch de wet van 1873, noch het rapport der commissie van enquête, (volgens de meesten veel te neutraal), hadden intusschen de kwestie der onzeewaardige schepen in Engeland uit de wereld geholpen. De hr. Plimsoll ging steeds voort met op meetings hier en daar op het oude aambeeld te hameren, en zijne voortdurende *démarches* bij den Board of Trade om de aandacht op gevallen van onzeewaardigheid te vestigen, maakten het dit ligchaam lastig genoeg. Hij schijnt van 1873 tot 1876 aanhoudend gefungeerd te hebben als het ijverig hoofd van eene soort van vrijwillig openbaar ministerie, dat geheel door hem werd bezield en zich uitsluitend wijdde aan 't opsporen van misdrijven tegen de wet van 1873. Bekend is het, hoe procureur-generaal Plimsoll er in de meeste Engelsche en vele vreemde havens op eigen kosten niet minder dan 44 hulpofficieren van justitie op nahield, wier klagten en rapporten hij dagelijks ontving en ter vervolging aan de Regering indiende, en aan wier scherpziend oog geen graan-, hout- of kolenschip, geen zwaargeladen kustvaarder onder Britsche vlag ontging. In dit voortdurend en rusteloos ijveren is denkelijk het

hoofdmotief te zoeken dat in Februarij 1875 den toenmaligen president van den Board of Trade, sir C. Adderley, tot het indienen van een nieuw wetsontwerp noopte, de „Merchant Shipping Bill, 1875”, berucht door het dramatische incident dat de overweging daarvan uitlokte, nadat de Regering op het punt stond het in te trekken, nl. door dien bekenden heftigen uitval van den spreker uit Derby waarmede hij, spijt parlementaire welvoegelijkheid en censuur, zijn doel wist te bereiken en de wet door te drijven. Deze wet, van louter voorloopigen aard en slechts tot 1 October 1876 van kracht, verscherpte de straffen op 't naar zee zenden van onzeewaardige schepen, en breidde de bevoegdheid tot aanhouding daarvan in zooverre uit, dat die thans aan de daartoe aangestelde ambtenaren uit eigen initiatief werd verstrekt, ook zonder voorafgaand bevel van 't handelsministerie. Zij bevatte voorts de bepaling dat in schepen, voor méér dan $\frac{1}{4}$ geladen met graan of andere gestorte goederen, die lading door schotten enz. voor verschuiven moest zijn behoed; en de verplichting om op elk schip eene maximum-laadlijn en lijnen aanwijzende de hoogte van elk dek, met goed zichtbare olieverw van buiten aan te teekenen.

Weêr een stap voorwaarts dus op den weg van belemmering der vrije scheepvaart. Men had, tengevolge van 't provisionele karakter dezer regeling, den tijd niet hare werking gade te slaan en daaruit de noodige conclusiën te trekken; op 1 October 1876 verviel de wet, en moest derhalve eene nieuwe tot stand zijn gekomen. Het daartoe strekkend voorstel der Regering, dat in den aanvang van dit jaar het Lagerhuis heeft bereikt, toonde hare ongeneigdheid om verder op den ingeslagen weg te gaan. In hoofdzaak behelst het dezelfde bepalingen als de wet van 1875, behoudens eene gewigtige verbetering, de organisatie nl. van hoven van appèl van de uitspraken der regeringsambtenaren in zake aanhoudingen en onzeewaardigheid. In elke der groote havensteden zou een regter daartoe zitting houden, bijgestaan door twee technici als assessoren; en aan deze colleges zou de bevoegdheid zijn toegekend om, op tijdig beteekend appèl, de uitspraken van den Board of Trade te bevestigen of te vernietigen.

Gedurende de eerste helft van 1876 heeft dit ontwerp bij tusschenpoozen in het Lagerhuis een onderwerp van overweging uitgemaakt. De vertegenwoordigers der reederij in het Parlement, die steeds tegen alle voorgestelde preventive maatregelen de kern der oppositie hadden uitgemaakt, traden in April ll. voor 't eerst met een geheel nieuw stelsel op, dat billijkerwijze niet was op zij

te schuiven en juist dáárdoor de noodlottige consequenties van alle preventief regeringstoezicht op koopvaardij-schepen in een helder daglicht bragt. Men zal onze schepen inspecteren en aanhouden, zeiden de reeders bij monde van hun hoofdorgaan in 't Lagerhuis, den heer Eustace Smith; 't is wèl, wij schikken er ons in in 't welbegrepen belang van Englands vloot en van hare zeelieden. Maar zullen wij alléén den last dier maatregelen dragen? zal het den vreemdeling vrijstaan in onze havens Engelsche matrozen aan te nemen en een wissen dood tegemoet te zenden onder vreemde vlag? zal Engeland den vreemden concurrent een zoo schandelijk voorrecht boven hare eigene reederij verzekeren, die juist in de hout- en graanvaart, waarin de meeste aanhoudingen van Regeringswege plaats hebben, toch reeds met moeite de concurrentie gaande houdt? Voorgedragen met den klem eener oratio *pro domo*, leidde deze redenering tot een ingrijpend amendement, om namelijk in het artikel der wet dat de bevoegdheid tot aanhouding toekende, het woord „British” vóór „ships” te schrappen, en den geheelen maatregel met al de daaraan verbonden bezwaren daardoor eveneens op de geheele vreemde scheepvaart te doen drukken, zoowel bij onzeewaardigheid door slechten toestand van 't schip zelf, als bij overlading of deklading zonder voldoende veiligheidsmaatregelen. Nagenoeg alle houtschepen, vreemde zoowel als Engelsche, voeren deklast, en 't ligt dus voor de hand dat het amendement Smith vooral op dit laatste punt voor de Engelsche zoowel als voor sommige vreemde vlaggen — de Amerikaansche, Zweedsche, Deensche, Nederlandsche, Duitsche — van ingrijpend belang was. En inderdaad stonden regering en parlement hier voor eene onvermijdelijke consequentie van 't éénmaal gevolgde beginsel, dat van belemmering der scheepvaart in 't belang der scheepvaarders.

De Regering ontveinsde zich de moeilijkheid harer positie in deze niet. Volgde zij het verlangen der reeders, dan lagen reclames der regeringen van de meeste zeevarende natiën in 't onmiddellijk verschiep; verwierp zij hun stelsel, dan was te voorzien dat de sympathie der natie, steeds voor den vreemden concurrent beducht, den reeders zou toevallen, en deze, van verdrukkers tot martelaren gepromoveerd, alle verdere maatregelen spijt de Plimsoll-agitatie zouden kunnen stuiten. Aanvankelijk kante sir C. Adderley zich uitdrukkelijk tegen de bevoegdheid tot aanhouden van vreemde schepen aan. Intusschen bleek de meerderheid in deze beslist aan de zijde der reeders te staan, en zag de regering, wilde zij haar ontwerp niet in gevaar brengen en het moeitevolle

werk van zoovele jaren aan vernietiging blootstellen, zich tot transactie genoopt. Uit Noord-Amerika, vooral Canada, werden naar zij betoogde, de zwaarste houtsoorten in Engeland aangevoerd; zij stelde derhalve als 't ware schoorvoetend vóór, den aanvoerder van dekladingen van hout méér dan 3 voet hoog in de wintermaanden uit die streken strafbaar te maken. De partij van den heer Smith was hiermede niet gediend, die van den heer Plimsoll evenmin; en het resultaat der verschillende thans opgeworpen stelsels was eene gerekte, telkens verdaagde en hervatte, soms tamelijk verwarde discussie, waarbij ten slotte de bevoegdheid tot aanhouding van vreemde schepen in het wetsontwerp werd opgenomen, doch alléén wegens overlading, niet wegens onzeewaardigheid van schip of tuig.

Systematisch is dit zeker niet, en 't schijnt moeilijk een goeden grond voor de onderscheiding op te geven. Twee standpunten kon Engeland innemen tegenover de vreemde vlag. Het kon, louter 't belang der matrozen in 't oog houdend en uitgaande van een aangenomen souverain regt van wetgeving in zijne zeeën, alle zee-lieden op die zeeën en in zijne havens in bescherming nemen, om 't even welke vlag boven hun hoofd woei; maar waarom dan die bescherming alléén uitgestrekt tot hen die op overladen schepen dienen moeten, en onthouden aan diegenen, Engelschen of anderen, die door contract verplicht zijn aan boord te gaan van een lekke, wrakke of halfvergane „kraak” onder vreemde vlag? Aan de andere zijde stond het stelsel „schip is territoire.” De juiste toepassing van dat stelsel op het onderhavige geval is niet vrij van moeilijkheden. Den nationalen wetgever en zijne politiemagt geheel van het vreemde schip in nationale haven te bannen, heeft wel niemand er mede bedoeld. Waar b. v. anders een' regtsgrond voor quarantaine-maatregelen te vinden? Als aangenomen regel mag men het volgende beschouwen: Misdrijven tegen personen of goederen, aan boord van een vreemd schip in nationale haven gepleegd, vallen alléén onder de nationale wetgeving:

1^o wanneer zij gepleegd zijn tegen een persoon niet tot de bemanning behorende;

2^o wanneer zij de rust en veiligheid der haven verstoren (wanneer er b. v. brand wordt gesticht die dreigt zich aan naastliggende vaartuigen mede te deelen);

3^o. Wanneer de nationale wet door een lid der bemanning wordt ingeroepen.

Het naar zee zenden of voeren van een overladen schip, nu in

Engeland tot misdrijf gemaakt, is louter te beschouwen als een misdrijf tegen personen. Wel worden daardoor ook goederen in gevaar gebracht; maar daargelaten dat die goederen in vele gevallen eigendom van den overtreder zijn, bewijst de oorsprong en de geschiedenis der strafbepaling in de Engelsche wet voldoende, dat men daarmede allermint op 't oog had de goederen te beschermen van hem, die ze na hooge assurantie in een wrak schip waagt, en eer als medepligtige dan als slagtoffer van 't misdrijf zou zijn aan te merken. De matrozen te beveiligen, ziedaar het doel der strafbepaling; tegen hen zijn dus overtredingen dier bepalingen gerigt. Getoetst aan de drie zoo even genoemde regelen, leidt deze overweging tot de gevolgtrekking, dat alleen dan de Engelsche wetgever zich met onzeewaardigheid van een vreemd schip heeft in te laten, wanneer hij door een deel der bemanning daartoe wordt uitgenoodigd. Van passagiersschepen die volgens no. 1 op klagt van een passagier zouden kunnen worden aangehouden, is hier geen sprake; daarop bestaat in Engeland een uitgewerkt stelsel van staats toeziens, dat buiten den kring van ons onderwerp valt. Dat volgens no. 2 de rust en orde der haven zouden verstoord worden door 't uitzeilen van een overladen vreemd schip, zal niemand beweren; no. 3 alleen is dus hier van toepassing, en daarmede vervalt, uit een zuiver volkenrechtelijk oogpunt, de bevoegdheid tot aanhouding van vreemde schepen wegens overlading, anders dan op klagt van een deel der equipage.

Het ware m. i. derhalve meer overeenkomstig de beginselen van het volkenrecht geweest, zoo Engeland zijne strafwetgeving alleen in dat bijzondere geval tot vreemde schepen had uitgestrekt. Eenmaal echter minder rekening houdende met volkenrechtelijke beginselen dan met het belang der reeders in verband met dat der matrozen, is de reden moeilijk aan te wijzen waarom de zeeman op een wrak of lekkend vreemd schip in eene Engelsche haven niet wordt beschermd, de zeeman op een overladen vreemd schip wel.

Hoe dit zij, de Engelsche wetgever is over 't volkenrechtelijke bezwaar heengestapt. Over dien stap het oordeel uit te spreken, zal welligt de taak der volkenrechts-congressen zijn. Gesteld eene dergelijke vergadering sprak over de nieuwe wetbepaling eene dier theoretische veroordeelingen uit die alleen op 't gebied harer bespiegelende regtsmagt liggen; zouden de heer Eustace Smith c. s. daarin aanleiding vinden om de intrekking voor te stellen of te ondersteunen van de bepaling omtrent vreemde schepen, die op

hun initiatief in de wet van 1876 is gebracht? De toekomst zal het welligt leeren; waarschijnlijk is het niet.

Een kort overzicht dier wet vinde hier thans eene plaats. Wie de middelen bezit, zich in den daedalus der Engelsche wetgeving te orienteren, zal haar in extenso vinden, als „Merchant shipping Act, 1876, 39 & 40 Vict. ch. 80.” Zoo als reeds werd gezegd, is zij op 1 October jl. in werking getreden.

Wie een *Engelsch* schip naar zee zendt of poogt te zenden in zoo onzeewaardigen toestand dat het leven van eenig persoon daardoor waarschijnlijk in gevaar zal komen (is likely to be thereby endangered) is schuldig aan eene overtreding (misdemeanor), tenzij hij bewijst dat omstandigheden 't uitzeylen billijkten. Onder dezelfde reserve is de kapitein die desbewust het schip naar zee brengt, eveneens aan overtreding schuldig. Strafvervolgving vindt alleen plaats door of met toestemming van den Board of Trade of gouverneur van de bezitting waar de overtreding is geschied. Elk contract van dienstneming op een schip brengt, niettegenstaande tegenbeding, de verplichting des huurders in om voor zeewaardigheid te zorgen.

Hoe omschrijft nu de wet het begrip „zeewaardigheid?”

Indien een Engelsch schip, liggende in eenige haven van 't Vereenigd Koninkrijk, tengevolge van den gebrekkigen toestand van zijn casco, tuigage of machinerie, of tengevolge van overlading of slechte stuwage der lading, ongeschikt is om zee te kiezen zonder ernstig gevaar voor menschenlevens met inachtneming van den dienst waartoe het schip is bestemd, kan zoodanig schip (kortheidshalve verder „onveilig” genoemd) voorloopig worden aangehouden tot het instellen van een onderzoek, en wel op bevel, 't zij van den Board of Trade of van diens daartoe aangestelde ambtenaren.

Het bevel tot voorloopige aanhouding wordt den kapitein beteeekend; de Board wijst de personen aan met het onderzoek belast. Leidt dit onderzoek tot definitive aanhouding, dan wordt het bevel hiertoe den kapitein weder beteeekend en loopt van af deze beteekening een (fatale) termijn van 7 dagen, binnen welken de reeder of kapitein van de aanhouding in appèl kan komen bij een Hof van Inspectie (court of survey), op kosten van ongelijk. De Board mag in elken stand van 't geding de vrijlating van 't schip bevelen, en van den aanbrengrer zekerheidstelling vorderen voor de kosten, voor 't geval dat het onderzoek geene termen tot aanhouding oplevert. Wordt de klagt wegens onzeewaardigheid

echter ingediend door een vierde der bemanning of minstens 3 personen uit haar midden, dan zijn dezen tot geene zekerheidsstelling gehouden.

De „Courts of survey” bestaan uit een’ regter en twee technisch competente assessoren. De procedure wordt in de wet omschreven, maar kan uit dit overzicht veilig worden weggelaten. Het voorafgaande ziet alleen op Britsche schepen.

Wanneer een vreemd schip zijne lading geheel of ten deele heeft ingenomen in eene haven van ’t Vereenigd Koninkrijk, en tijdens zijn verblijf in die haven onveilig is ten gevolge van overlading of slechte stuwege (improper loading) zijn de bepalingen omtrent aanhouding op dat schip evenzeer als op Britsche schepen toepasselijk, behoudens de volgende wijzigingen:

1o. Een afschrift van ’t bevel tot voorloopige aanhouding wordt terstond beteekend aan den naastbijzijnden consulaire ambtenaar van den Staat welks vlag het schip voert;

2o. Is het schip voorloopig aangehouden, dan kan de consulaire ambtenaar ten verzoeken van eigenaar of gezagvoerder vorderen, dat de ambtenaar door den Board of Trade met de inspectie belast daarbij vergezeld zal zijn door een door den consulaire ambtenaar aan te wijzen persoon. Zijn deze twee het echter oneens, dan is de Board ongehouden om op het advies van den laatstgenoemde acht te slaan, en staat aan reeder en kapitein het gewone appèl open.

3o. Wordt van dit appèl gebruik gemaakt, dan is de consulaire ambtenaar ten verzoeken van reeder of kapitein bevoegd een der assessoren in de „court of survey” aan te wijzen.

De bevoegdheid van de courts of survey strekt zich verder uit tot appellen van beslissingen omtrent het weigeren der vereischte certificaten voor passagiers- en emigrantenschepen (waarop in Engeland een scherp en veelzijdig staats-toezigt bestaat). In deze gevallen spreekt de „court” echter geen regt, maar treedt op als adviserend ligchaam bij den Board of Trade, die overigens alle beslissingen van zuiver technischen aard kan opdragen aan wetenschappelijke adviseurs, in overleg met den appellant aan te wijzen. De appellant kan zoodanige opdracht altijd vorderen, mits zekerheid stellende voor de kosten.

In de gevallen waar certificaten als bovenbedoeld voor vreemde passagiers- of emigrantenschepen worden gevorderd, kan het vóór de afgifte daarvan vereischte onderzoek op bevel van den Board of Trade worden nagelaten, op vertoon van een naar zijn oordeel

voldoend certificaat, uitgereikt door de bevoegde autoriteit in het Rijk waar het schip tehuis behoort. In zoodanig geval wordt het vereischte Britsche certificaat zonder onderzoek afgegeven. Doch bij gebrek aan reciprociteit kan Hare Majesteit bij Koninklijk Besluit (Order in Council) verordenen dat de vreemde haven waar die niet bestaat van het genot dezer bepaling zal zijn uitgesloten.

Geene lading, voor méér dan $\frac{1}{2}$ bestaande uit eenig soort van graan, koren, rijst, peulvruchten, zaden, noten of kern van noten (korthedshalve „graanlading” te noemen) mag aan boord van een *Britsch* schip worden gevoerd tenzij het graan (enz.) in zakken of vaten zij gepakt, of door planken, schotten enz. tegen verschuiving behoed zij; alles op boete tot 300 pd. st. als maximum.

(Deze bepaling is naar hare letter alléén op Britsche schepen toepasselijk. Het ligt echter voor de hand dat bij het beoordeelen of een vreemd schip al of niet wegens „improper loading” is aan te houden volgens de vroeger vermelde bepaling, de zoo even voor gestorte ladingen gegeven maatstaf in vele gevallen eene hoofdrol spelen zal.)

Ten slotte de veelbetwiste, voor de vreemde vlag in de eerste plaats belangrijke bepaling omtrent dekladingen:

Alle deklading van welken aard ook, door Britsche of vreemde schepen gevoerd, wordt tusschen regte lijnen gemeten en bij de tonnenmaat van 't schip geteld.

Indien na 1 November 1876 een schip, 't zij Britsch of vreemd, tusschen ultimo October en 16 April van eenig jaar uit eene vreemde in eene Britsche haven binnenvalt met deklust van hout als hierna nader te omschrijven, zullen de kapitein, en de eigenaar van 't schip zoo hij aan de overtreding medepligtig is, elk eene boete verbeuren tot een maximum van 5 pond st. per 100 kubieke (Eng.) voet van de strafbare deklading.

Als „deklust” in 't algemeen wordt aangemerkt al wat geladen is in eene onoverdekte ruimte bovendeks, of in eene overdekte ruimte aldaar, niet in de tonnenmaat van 't schip begrepen.

De strafbare dekladingen van hout worden omschreven als volgt:

a. Alle vierkant, rond, beslagen of ander timmerhout; alle pitch-pine-, mahony-, eiken-, teak- of andere zware houtsoorten;

b. Ligte of zware waarlooze sparren, 't zij al of niet bewerkt, getuigd en voor 't gebruik afgewerkt, meer dan vijf in getal;

c. Platen, battens, of ander ligt hout van welke soort ook; deze laatste zijn echter boetvrij toegelaten tot drie (Eng.) voeten bovendeks.

De strafbepaling blijft buiten toepassing:

a. ten opzichte van hout dat de gezagvoerder noodig heeft geacht wegens avarij enz. gedurende de reis op dek te brengen;

b. in geval de reis uit eene vreemde haven is aangevangen zóó lang vóór 1 October of zóó kort vóór 16 April, dat redelijkerwijze kon worden verwacht dat het schip vóór 1 October of na 15 April de Engelsche haven van bestemming zou bereiken, doch de reis door onvoorziene omstandigheden bijzonder vertraagd of bespoedigd is;

c. op bijleggers, eene Britsche haven aandoende zonder oogmerk om te lossen.

Voor de vreemde scheepvaart is dit artikel het kardinale punt der wet. Past men het streng toe, de houtvaart uit de Oostzeehavens, waaraan Nederlandsche schepen vooral in de laatste jaren ijverig deelnemen, is aan groote bezwaren onderworpen. Immers deklading moge gevaarlijk zijn op de ranke schepen die men in Engeland bouwt, de vierkante Oostzeevaarders deelen in veel mindere mate in dat gevaar, en zijn naar 't schijnt ten deele zelfs zóó ingerigt dat eene zware deklading hun door verplaatsing van 't zwaartepunt eerst de behoorlijke vastheid in hooge zeeën geeft. Deze schepen voeren meestal deklaster onder de boven aangehaalde strafbepaling vallende, en doen grootendeels meer dan ééne reis jaarlijks. De gevolgen laten zich met den vinger aanwijzen. De scheepvaart, de houthandel, de Pommersche en Oostpruisische landadel die in de opbrengst zijner uitgestrekte bosschen een groot deel zijner inkomsten ziet, allen worden getroffen door eene bepaling die de in te nemen ladingen beperkt. Reeds vóór de afkondiging der wet hebben dan ook de houthandelaars van Danzig zich tot de Deutsche regering gewend met ernstigen aandrang, om te trachten de intrekking der toepasselijkheid op vreemde schepen van de aangehaalde bepaling te verkrijgen (zie het Handelsblad van 20 October II.) Het laat zich aanzien dat het bij dit protest niet blijven zal. (*)

Intusschen zijn de Deutsche houtkoopers en eigenaars van bosschen niet degenen op wie de bepaling ten slotte het zwaarst zal drukken. Men merke nl. op, dat het artikel omtrent houtlading eene *lex minus quam perfecta* is. Boete alléén is bedreigd; maar

(*) Naar aanleiding hiervan wordt in het Voorloopig Verslag over hoofdstuk III der Staatbegrooting voor 1877 gevraagd: „of ook van de zijde van onze scheepvaart klagten zijn vernomen over de werking dier Engelsche bepalingen; zoo ja, ware het dan niet wenschelijk, dat men zich bij andere Mogendheden aansloot om hierin verandering te verkrijgen?“

het onschadelijk maken der deklading, bv. door haar over boord te werpen, is nergens voorgeschreven. De houtvaarders hebben derhalve de keus van hunne ladingen te verminderen of deklast te blijven voeren. In het eerste geval drukt de vracht, die de reeders wegens 't verbod van deklast wel niet zullen verminderen, voor elke reis op eene mindere hoeveelheid hout; met andere woorden: de houtprijzen stijgen in Engeland, daar de eigenaar de betaalde vracht uit den prijs eener minder groote lading moet vinden. Blijven daarentegen de kapiteins met deklast varen, dan heeft langs een anderen weg hetzelfde plaats; de vrachten zelve blijven stationair, maar de transportkosten nemen toe met het bedrag der boete bij aankomst in Engeland te voldoen; en de prijzen stijgen ook in dit geval in verhouding tot de transportkosten. Nu ligt het voor de hand, dat zoodra één reeder zijne prijzen wegens de betaalde boete verhoogt, de anderen eveneens op dek blijven laden en boete betalen. Concurrentie met lagere prijzen is immers uitgesloten! elkeen is verplicht, 't zij zijne ladingen te verminderen, of ze te behouden en boete te betalen, en 't ligt derhalve in het belang der houthandelaars, den laatsten weg te kiezen, daar de onvermijdelijke verhooging der houtprijzen in Engeland voor beide gevallen ongeveer gelijk zal staan. Er is derhalve alle kans, dat het aanvoeren van zwaar hout bovendeels door deze strafbepaling *niet* zal worden tegengegaan; in elk geval moet de Engelsche timmerman en scheepsbouwmeester, of juister de kooper van gebouwen en schepen, ten slotte het gelag betalen van het philanthropisch drijven des heeren Plimsoll en de contra-agitatie der heeren Eustace Smith c. s. Een model eener practisch ingerigte strafwet!

Het behoeft overigens geen betoog dat het volkenregtelijk bezwaar, hierboven aangevoerd tegen de toepasselijkheid op vreemde schepen van de aanhouding wegens overlading, in nog hoogere mate tegen die op 't binnenvallen met deklast geldt. Alléén als politiemaatregel ware zoodanige straftoepassing op vreemde schepen te regtvaardigen. Een politiemaatregel in den eigenlijken zin mag zij niet heeten; wordt de orde of de veiligheid eener haven verstoord door een vreemd schip dat met deklast binnenvalt?

Bij politieverordening kan de bevoegde wetgever maatregelen nemen tegen daden of verzuimen die voor de openbare veiligheid gevaarlijk zijn; d. w. z. hij kan die daden of verzuimen verbieden, daarop straf stellen en maatregelen verordenen waardoor het daaruit ontstane gevaar wordt opgeruimd. Bijvoorbeeld: eene politieveror-

dening tot wering van het gevaar door bouwvallige huizen ontstaande, kan straf bedreigen tegen het hebben van zulk een huis, doch dient in de eerste plaats de verplichting daar te stellen van het af te breken, en bij niet-naleving daarvan de overheid bevoegd te maken tot afbraak ten koste der overtredders. Nu beschouwen men de strafbepaling tegen 't aanvoeren van deklaf als politie-maatregel. Het weren van gevaar, dat als zoodanig haar doel zou moeten wezen, is door die strafbepaling niet te bereiken; op het *laden* in vreemde haven, waardoor het gevaar ontstaat, kan de Engelsche wetgever natuurlijk geene straf stellen; hij maakt dan ook *het binnenloopen met deklaf* strafbaar, d. w. z. bestraft het feit op het oogenblik waarop het ophoudt gevaarlijk te zijn, en er dus geene sprake meer is van zoodanig gevaar te voorkomen of te stuiten.

Eene tweede anomalie in de bepaling die ons bezighoudt, ligt in de niet-toepasselijkheid daarvan op bijleggers. Een bijlegger in Engelsche haven, met deklaf van hout geladen, bevindt zich evenzeer op Engelsch territoir als een schip dat daar lost; het gevaar dat hij voor zijne bemanning oplevert is grooter, daar hij de reis met den deklaf zal voortzetten. Aangenomen dat het beboeten van deklaf een politiemaatregel is en als zoodanig op vreemde schepen kan worden toegepast, diende de bijlegger met straffaren deklaf dus zwaarder beboet te worden dan een schip dat in Engelsche haven lost. In plaats daarvan stelt de wet hem vrij; waaruit men tot de conclusie zou moeten komen, dat niet het *aanvoeren*, maar het *lossen* van deklaf het eigenlijke strafbare feit is. En is nu dat lossen voor 't publiek gevaarlijk zoodat het een politie-maatregel wettigt?

De Engelsche wetgever heeft blijkens deze tegenstrijdigheden zich van den aard van 't feit dat hij bestraft niet behoorlijk rekenschap gegeven; het gevolg is, dat de strafbepaling den toets der ontleding bezwaarlijk doorstaat. Op vreemde schepen toegepast, ware zij alleen te billijken als politiemaatregel in den strieten zin; doch zij mist daarvan alle karaktertrekken. Aan boord van Engelsche schepen is de Engelsche wetgever uit een volkenregtelijk oogpunt bevoegd te verordenen en te straffen wat hem goedgeeft, aan boord van vreemde schepen begint zijne competentie eerst wanneer die voor andere gevaarlijk worden en het politieregt dus optreedt, of wel, wanneer de bemanning zelve de Engelsche wet inroept. En de aanhouding wegens overlading, en de straf tegen deklaf hadden derhalve tot Engelsche schepen beperkt behooren te blijven,

Ten slotte verdient in de Wet van 1876 nog het volgend artikel onze aandacht.

„Wanneer het Harer Majesteit blijkt, dat de Regering van eenigen vreemden Staat de toepassing op hare schepen verlangt van eenig deel der tegenwoordige of toekomstige Engelsche scheepvaartwetgeving, kan H. M. bij Order in Council bepalen dat de bij die Order aan te wijzen gedeelten der Engelsche scheepvaartwetten, c. q. met eveneens op te noemen beperkingen, op de schepen van zoodanigen staat en hunne gezagvoerders en bemanning evenzeer als op Britsche schepen van toepassing zullen zijn; doch alleen wanneer die schepen zich niet binnen 't regtsgebied van hun eigen staat bevinden.”

Eene uitnoodiging aan de regeringen van alle zeevarende natiën, om hunne schepen en onderdanen te stellen onder de oppermagtige, beschermende en steunende hand der Engelsche overheid! *Brittannia, rule the waves!* De beleefdheid is werkelijk al te groot. Intusschen geeft zij aanleiding tot de vraag of er voor Nederland soms termen bestaan om van eene zoo vereerende uitnoodiging gebruik te maken, en in 't algemeen, of het op den weg onzer wetgevende magt ligt, de Engelsche op den ingeslagen weg van preventief staatstoezicht op koopvaardij schepen te volgen.

Door het rapport der commissie van enquête over den toestand der Nederlandsche koopvaardijvloot zijn deze vragen reeds bij anticipatie ontkennend beantwoord. In de eerste plaats wijst die Commissie er op, dat al wat strekken kan om aan scheepvaart en scheepsbouw ten onzent zelfstandige levenskracht te geven, nu haar de vroegere protectie ontviel, de volle aandacht der regering eischt. En nu zal toch wel niemand beweren, dat de zelfstandigheid, het initatief onzer reeders in de hand zou worden gewerkt door hunne schepen er aan bloot te stellen, op vermoeden van onzeewaardigheid op Engelsch regtsgebied te worden aangehouden, aan lastige formaliteiten, aan een naauwkeurig onderzoek door Engelsche ambtenaren onderworpen. De aanhouding wegens overlading, de boete wegens deklast van hout die de wet van 1876 ongevraagd aan vreemde schepen oplegt, zullen voor onze vlag misschien al drukkend genoeg blijken.

Aangaande de vraag van preventief staatstoezicht in Nederland behoeft met het oog op 't rapport der Commissie eveneens weinig meer te worden gezegd. Hoe drukkend dit toezicht moet wezen, tot welke lastige consequentiën het voert, zal uit het voorafgaand overzicht der Engelsche wet genoegzaam zijn gebleken. Dat die

wet in Engeland tot stand kwam, laat zich intusschen verklaren en gedeeltelijk billijken, eensdeels door het groote en gevaarlijke euvel der Engelsche vloot dat door den heer Plimsoll is wereldkundig gemaakt en inderdaad ingrijpende maatregelen vorderde, anderdeels door de pressie, in deze op den wetgever uitgeoefend door de publieke opinie aan de ééne, het belang der reeders aan de andere zijde.

Die motieven nu ontbreken in Nederland. Het rapport der Commissie van enquête is daar om het aan te toonen.

„Toezigt van staatswege op de zeewaardigheid der schepen „onder Nederlandsche vlag, zou niet onvoorwaardelijk aanbeveling „verdiene. Het wordt voorshands beter aan bijzondere personen „overgelaten.” Aldus de Commissie op pag. 25 van haar rapport. Naast die woorden vindt men eene lange rei van cijfers gedrukt, die naar even zoovele aan deskundigen gedane vragen en van hen ontvangen antwoorden verwijzen, en derhalve aantoonen hoezeer de aandacht der Commissie op dit punt is gevestigd geweest. Leest men nu de antwoorden dier deskundigen na, men zal er de overtuiging uit putten dat de bewoordingen van het rapport, dat van „niet onvoorwaardelijk” spreekt, zeker niet te stellig zijn gekozen.

Reeds bij inzage der lijst van de gehoorde specialiteiten valt de grondigheid en onpartijdigheid van het gehouden onderzoek in 't oog. Alle belangen zijn hier vertegenwoordigd. Naast hoofdambtenaren en experts van Veritas, wier eenig belang natuurlijk ligt in 't bewerkstelligen van naauwkeurige en onpartijdige expertises, vindt men vertegenwoordigers der assurance-maatschappijen, voor wie behouden reizen contante winst zijn; de reederijen, in Engeland de verklaarde tegenstanders der wet, hebben evenzeer stem in 't kapittel. Aangenomen nu dat er Nederlandsche reeders bij „drijvende doodkisten” waren geïnteresseerd, en zij dáárom alle staats-toezigt trachtten te weren, dan moet het al zeer de aandacht trekken dat reeders en assuradeurs (in Engeland bedriegers en bedrogenen) hier te lande volkomen éénstemmig in hun oordeel zijn. „Geen staats-toezigt”, zeggen de assuradeurs, „wij weten voor onze belangen te zorgen, en de staat vervult zijne roeping op voldoende wijze door aan de Vereeniging van Assuradeuren in 't belang harer expertises een subsidie uit te keeren.” — „Geen staats-toezigt”, herhalen de experts; „de schepen die wij keuren en classificeren doen voor die van andere natiën in 't minst niet onder, en ons toezigt is voldoende, blijkens 't vertrouwen dat in onze certificaten wordt

gesteld." En wanneer men na deze eenstemmige verklaringen de reeders er hoort bijvoegen „geen staatstoezicht; de particuliere experts zien scherp toe, maar in 't belang der reederijen zelve hoe scherper hoe beter" — waar is dan reden te vinden om aan hunne opregtheid te twijfelen?

Allerwege heerscht er hier vertrouwen. Zoo bedorven een toestand de heer Plimsoll in Engeland blootlegt, zoo gezond schijnt, op het punt der zeewaardigheid van schepen, de staat van zaken ten onzent. Bij de vele gebreken die de Commissie van enquête meedoogenloos heeft aan 't licht gebracht, mag op dit lichtpunt de aandacht wel gevestigd worden.

Doch, zoo gaat de Commissie voort, „de naturalisatie van vreemde schepen is in Nederland zoo gemakkelijk mogelijk gemaakt. De Regering behoort te waken, dat niet daardoor een groot aantal minder zeewaardige bodems, wier afkeuring men elders vreest, onder Nederlandsche vlag worden gebracht. De goede naam van onze schepen zoude daardoor voor alle, en onverdiend kunnen verloren gaan."

Het is waar, de wet van 28 Mei 1869, Stbl. no. 96 stelt voor het brengen van een vreemd schip onder Nederlandsche vlag geen enkel vereischte dat op den toestand van 't vaartuig betrekking heeft. Er staat hier dus eene deur open voor 't binnensluipen der gevreesde kwaal. De Tweede Kamer heeft dan ook in 't afdeelsverslag over de begroting voor 1876 op toezigt hietegen nogmaals aangedrongen. Het antwoord der Regering (§ 4 der memorie van beantwoording, hoofdstuk III) luidde ongeveer als volgt:

„Tegen het gevaar dat schepen in Engeland als onzeewaardig afgekeurd, onder Nederlandsche vlag zouden gaan varen, moet naar 't oordeel der Regering zeer zeker gewaakt worden. Wanneer er aanleiding bestaat om dergelijke praktijken te vermoeden, doet zij dan ook steeds door den betrokken consul een onderzoek instellen naar de redenen van eigendomsovergang, en de al- of niet afkeuring van het schip in Engeland. Dit onderzoek heeft tot nogtoe geene feiten aan 't licht gebracht die tot het nemen van wettelijke maatregelen tegen het bedoelde misbruik zouden nopen. De meeste Kamers van Koophandel en Fabrieken in de zeesteden, in 't voorjaar van 1875 door de Regering ter zake geraadpleegd, hebben zich tegen 't invoeren van soortgelijke bepalingen als in Engeland verklaard..... Mogt uit dit voortgezet onderzoek de wenschelijkheid blijken om het voorbeeld van andere mogendheden

te volgen, dan zal de Regering niet dralen daartoe de noodige stappen te doen."

Is er meer noodig tot volkomen geruststelling?

„Waarborg, hefboom en steun der volkswelvaart" zoo omschrijft de commissie van enquête de staatstaak tegenover de koopvaardij. Waar kwaad dreigt, waarborge de Staat tegen insluiping. Dat dit in Nederland geschiedt tegenover 't naturaliseren van vreemde schepen, is uit het bovenstaande gebleken. Voor de schepen onder onze vlag wordt geen gevaar van onzeewaardigheid aangewezen. Vergaan er Nederlandsche schepen door lek, rotheid, slechten toestand van tuig, overlading? Verdrinken er matrozen tengevolge daarvan? Kloppen de reeders den bloedprijs van hun leven den assuradeur uit den zak? Stijgen dientengevolge de assurantiepremiën bovenmate? Heerscht er wantrouwen op de assurantiemarkt? Keuren de experts veel schepen af? Zijn er reeders die hunne polissen niet volteekend kunnen krijgen? Niemand die het aantoonst. Staatstoezicht bestaat wel is waar op dit alles niet; maar ook zonder staatstoezicht blijven dergelijke zaken niet verborgen. Zoolang er nu in Nederland geen Plimsoll opstaat met eene lange lijst van welbewezen feiten en goedgestaafde cijfers, kan Nederland voor 't lot zijner zeelieden gerust zijn, in zooverre het door slechte schepen zou kunnen worden bedreigd.

Onlangs heeft de heer Rovers, oud-koopvaardijkapitein en expert van Veritas, in eene boeiende brochure (*) de belangen van onze koopvaardijvloot en hare bemanning op nieuw met nadruk aan de aandacht van het publiek aanbevolen. Het werkje vloeit over van warme geestdrift voor de daarin verdedigde zaak; de beide titels van den schrijver kenmerken hem als een bij uitnemendheid bevoegd beoordeelaar; en reeds bij vlugtige lezing moet het een ieder duidelijk worden hoe ongeneigd hij is een gebrek onopgemerkt te laten, hoe weinig hij voor ingrijpende hervormingen terugdeinst. Integendeel, waar het geldt den vinger in de wond te leggen, spaart de heer Rovers zijn patient evenmin als de heer Plimsoll deed. Hij heeft boven dezen laatsten het voordeel gehad van bij 't zamenstellen van zijn boek het verslag der commissie van enquête onder de oogen te hebben, en betuigt dan ook onbewimpeld zijne hooge ingenomenheid met haren arbeid, welks resultaten hij trouwens in hoofdzaak volgt; terwijl de heer

(*) Onze scheepvaart, onze zeelieden en passagiers. Een beroep op het Nederlandsche volk." Groningen, P. Noordhoff.

Plimsoll zich juist het doen benoemen eener staatscommissie ten doel stelde en alleen de uitkomst zijner eigen waarnemingen ten dienste had.

De heer Rovers nu toont vooreerst uit het Engelsche „Wreck register” van den Board of Trade over 1874—75 aan, dat van de daarin opgenomen zeerampen, (Engelsche en vreemde schepen omvattend) niet meer dan 3 pCt. aan overlading en slechte stuwage, 2 pCt. aan onzeewaardigheid van 't schip zelf, 0,7 pCt. aan gebrekkige uitrusting te wijten waren; waarbij moet worden in 't oog gehouden dat de vele ongelukken met kleinere kustvaarders, hout-, graan- en kolenschepen, kortom het geheele zondenregister der beruchte Engelsche „drijvende doodkisten” onder deze opgaven is begrepen, en de percentcijfers dus denkelijk abnormaal hoog zijn. Hij laat (op pag. 50) een overzicht van den toestand onzer eigene koopvaardijvloot volgen, dat op 't punt der zeewaardigheid al zeer geruststellend heeten mag. „Wij hebben „maar ééne categorie van schepen, die der houtvaart, waarvoor „*in de toekomst* (de cursiveringen zijn niet van den schrijver) een „staatsstoezigt op de zeewaardigheid, ook in verband met deklast, „*welligt noodig zal blijken. Een gedeelte hiervan is zeer goed en laat „aan onderhoud niets te wenschen over.* Voor een ander deel echter „worden nog bij onze eigene wrakke schepen, die van andere „landen opgekocht. Daaronder zijn zeer oude en zeker ook vele „onzeewaardige vaartuigen, misschien ook de beruchte drijvende „doodkisten.”

Dat dit laatste het geval niet is, althans een jaar geleden niet was, bewijst de boven aangehaalde paragraaf uit de begrootingsstukken voor 1876.

De heer Rovers zet verder de groote moeilijkheden van een voldoende staatsstoezigt op zeewaardigheid op afdoende wijs uiteen, en komt tot de conclusie, „dat streng staatsonderzoek naar zeerampen met eventuele straffen in 't verschiet, voor het tegenwoordige de eenige noodzakelijke preventieve maatregel is.”

„Toch” vervolgt hij, „zouden wij, wanneer de ervaring het nuttige daarvan aantoonde, zonder aarzelen dezelfde scheepvaart- „wetten als thans in Engeland heerschende zijn, wenschen in te voeren.” Zelfs de heer R. wil dus daarmede wachten tot de maatregel noodzakelijk blijkt, door het dikwijls gevraagde staatsstoezigt op zeerampen, of door welke aanleiding dan ook. Indien het boek van den heer R. dus eene agitatie verwekt, 't geen blijkens de slotvolzinnen min of meer de bedoeling van den schrijver is, kan

men daarbij redelijkerwijze niet over onzeewaardige schepen klagen. Het voorbeeld van Engeland toont overigens het gevaarlijke eener agitatie, die trouwens bij onzen meer kalmen volksaard hier te lande zoo ligt niet te wachten is.

De Nederlandsche scheepvaart, eene zeer interessante patiente, lijdt aan verval van krachten. Kundige geneesheeren hebben diët en behandeling aan de hand gedaan, en alle hoop op volkomen genezing gegeven. Men zij nu echter voorzigtig, en spreke in de ziekenkamer niet noodeloos van tering of van kanker. Kalmte en vertrouwen zijn allereerste vereischten. Vooral geen' Plimsoll aan 't ziekbed; de Merchant shipping Act, 1876, is een voorbeeld eener al te radicale geneeswijze.

A. BEAUJON.

