

BELGISCHE OVERHEIDSSTEUN AAN SCHEEPVAARTLIJNEN 1867-1914

DOOR
G. DEVOS

24494

Tijdens de discussie in de Senaat n.a.v. de toekenning van kredieten aan Belgische rederijen in 1907 werd – niet zonder enige ironie – gewezen op de verschillende systemen die de overheid in de loop van de 19de eeuw ter ondersteuning van de scheepvaart had toegepast: premies, subsidies, leningen, differentiële rechten, vrije invoer van materiaal voor de scheepsbouw. Succesrijk kon deze politiek moeilijk worden genoemd. „Et toujours on a fait fausse route ...” betoogde de liberale senator Verbeke¹.

Het gaat er in deze bijdrage niet om te oordelen of deze senator gelijk had, maar wel, bescheidener, om een overzicht te geven van de diverse maatregelen die de Belgische overheid in de betrokken periode (1867-1914) heeft genomen ter ondersteuning van stoomvaartlijnen naar verre overzeese gebieden. Daarbij verdienen een aantal aspecten van dit „beleid” de aandacht, met vragen als: wie nam uiteindelijk de beslissing steun te verlenen, de Regering of het Parlement, onder welke vorm werd de ondersteuning verstrekt en vooral wat zijn, in een tijdperk van economisch liberalisme, zonet de echte motieven dan toch de argumenten voor een dergelijke staatstussenkomst?

Situering van het probleem

Het systeem van premie- en subsidieverlening was in het midden van de eeuw niet nieuw. Reeds in de jaren dertig had de overheid geld ter beschikking gesteld van Belgische en zelfs van buitenlandse reders van zeilschepen ter bevordering van een regelmatige en directe vaart op niet-Europese havens. Maar in de loop van de jaren

Gebruikte afkortingen: ARA: Algemeen Rijksarchief Brussel; MBuZ: Ministerie Buitenlandse Zaken; DADG: Deutsch-Australische Dampschiffs-Gesellschaft; NDL: Norddeutscher Lloyd; RSL: Red Star Line.

¹ Parl. Hand., Senaat, 1906-07, 8 augustus 1907, 431. Bovendien was de Staat ook opgetreden als reder en participeerde in maatschappijen.

zestig werd die financiële steun systematisch verminderd en uiteindelijk afgeschaft²: mettertijd was gebleken dat goede en winstgevende zeilvaartverbindingen waren tot stand gekomen tussen Antwerpen en de toen belangrijke overzeese gebieden zodat men, mede onder invloed van het heersende economisch liberalisme meende dat het privé-initiatief niet langer aanmoediging behoeft.

De toestand in de stoomscheepvaart daarentegen, was veel minder rooskleurig. De overheid vond dat zij moest bijspringen. De verbindingen met Engelse en continentale havens stelden geen problemen, maar over langere afstanden ontbraken regelmatige stoomdiensten. Er waren wel initiatieven genomen, maar die bleken even hersenschimmig als kortstondig te zijn geweest.

Het probleem van de stoomvaart naar verafgelegen gebieden lag in oorsprong op het mechanische vlak. De nuttige laadruimte was beperkt door de grote hoeveelheid steenkool die als brandstof moest worden vervoerd: een technisch probleem met grote financiële gevolgen. Midden in de jaren zestig luidde het nog: „... de toutes les entreprises commerciales et industrielles les services de la navigation à vapeur vers les parages lointains constituent peut être la plus ingrate, la plus chanceuse et la moins lucrative ...”³.

Andere financiële implicaties hingen samen met de eigen karakteristieken van de stoomvaart, met name wat de uitbating betreft, het inleggen van geregelde lijndiensten met van te voren vastgestelde vertrek- en aankomstdata en haar technische superioriteit die de reisduur verkortte.

De investeringen waren aanzienlijk zodat meer dan vroeger beroep moest worden gedaan op de vennootschapsvorm. Reders met regelmatige lijnen moesten zich bovendien grote offers getroosten en waren soms verplicht met onvolledige lading te varen ten einde het tijdschema te kunnen nakomen.

Daarbij kwam nog dat vlug en regelmatig verkeer niet steeds noodzakelijk was. Tal van goederen konden goedkoper met zeilschepen of op minder regelmatige stoomlijnen worden vervoerd, wat voor de vrachtprijs sterke concurrentie met zich mee bracht. Daarnaast stelde zich het probleem van de retourvracht vanuit economisch minder ontwikkelde gebieden.

Al deze technische en financiële moeilijkheden leidden maritieme grootmachten zoals Groot-Brittannië en Frankrijk ertoe hun stoomlijnen fors te subsidiëren. België liep inmiddels een sterke achterstand op. Misschien werd de zeilvaart te lang gesubsidieerd. Allezins staat vast dat het in de jaren zestig bijzonder zwaar werd op te tornen tegen de gevestigde buitenlandse maatschappijen.

Bij gebrek aan succesvolle Belgische initiatieven en om de positie van de Antwerpse haven niet in het gedrang te brengen, besloot de Regering dan midden in de jaren zestig steun te verlenen aan buitenlandse regelmatige stoomvaartlijnen naar

² K. VERAGHTERT, *From inland port to international port*, in: F. SUYKENS e.a., *Antwerp a port for all seasons*, Antwerpen, 1986², p. 351.

³ MBuZ, 2352, Navigation maritime. Lignes diverses. Note relative à la lettre de la Cour des Comptes du 22.6.1865.

niet-Europese gebieden. Ze deed dit in de eerste plaats onder de vorm van toelagen voor het postvervoer.

Het Belgische ondersteuningsbeleid

Zuid-Amerika

De eerste overeenkomst die de regering sloot betrof een stoomlijn naar Brazilië (Rio de Janeiro, Santos, Bahia, Rio Grande, Pernambuco) en de Plata (Buenos Ayres, Montevideo). De verbinding met deze gebieden was niet nieuw. Ze bestond reeds voor de Onafhankelijkheid. In 1860 bedroegen de Zuidamerikaanse produkten die te Antwerpen werden gelost, zowat 17% van het goederenverkeer⁴. Het probleem van de retourvrachten stelde zich hier niet: koffie, huiden, later wol en graan werden in massale hoeveelheden ingevoerd. Dit produktengamma werd aangevuld met guano, salpeter en ertsen afkomstig uit de havens aan de westkust van het continent (Chili en Peru).

Hoewel de perspectieven voor een regelmatige vaart op Zuid-Amerika gunstig waren, duurde het een hele tijd voor een maatschappij bereid werd gevonden een overeenkomst op lange termijn te sluiten. Einde 1867 slaagde de overheid erin met de Engelse firma *Tait & Cie* tot een vergelijk te komen⁵. Aanvankelijk kreeg de firma in ruil voor het vervoer van de post enkel de opbrengst van de postrechten. Hierin kwam echter verandering vanaf 1869 toen in de begroting van het Ministerie van Openbare Werken een maximum subsidie van 250.000 fr. werd opgenomen⁶. Ondanks deze tegemoetkoming kon de firma *Tait* haar verplichtingen niet nakomen zodat een nieuwe overeenkomst werd gesloten met de *London Belgium Brazil and River Plate Royal Mail Steam Ship Company Ltd.*

Ook deze maatschappij kon niet langer dan acht maanden standhouden en liet de lijn over aan de Londense reder *John Ryde*⁷. In de overeenkomst met *J. Ryde & Cy.* bleef in ruil voor een maandelijks, later een veertiendaagse verbinding het minimaal bedrag aan postrechten van 250.000 fr. gewaarborgd. Anderhalf jaar later volgde een tweede overeenkomst⁸. Zij stelde naast de lijn Antwerpen-Brazilië-La Plata een regelmatige dienst naar Valparaiso op de westkust in het vooruitzicht. De houding van de overheid in deze aangelegenheid kan vreemd lijken vanuit nationaal standpunt. Begin 1872 had immers een Antwerpse maatschappij voorgesteld een regelmatige stoomverbinding met Valparaiso tot stand te brengen. Ze vroeg echter, met het oog op een voldoende vracht te Antwerpen, tijdens de overtocht ook de

⁴ K. VERAGHTERT, *o.c.*, p. 378.

⁵ Zie Bijlage I, en voor de vroegste overeenkomsten: A. DE BURBURE DE WESEMBEEK, *Une anthologie de la Marine Belge*, Antwerpen, 1963, p. 166-168.

⁶ Parl. St., Kamer, 1872-73, nr. 12, 71-72. De overheid waarborgde een minimum-opbrengst voor het postvervoer van 250.000 fr.

⁷ Parl. Hand., Senaat, 1878-79, 30 mei 1879, 216.

⁸ Pasinomie, 1873, nr. 78. Wet 29.3.1873 en verdrag van 26.6.1872.

Braziliaanse en de Plata-havens te mogen aandoen. De overheid van haar kant, meende dat het voordeliger was de beide lijnen naar de oost- en westkust tot een halfmaandelijks dienst om te vormen⁹. Zoniet moest ofwel het contract met Ryde worden verbroken ofwel moest ze tweemaal dezelfde verbinding subsidiëren. Bovendien bleek dat de Engelse schepen sneller waren dan de Antwerpse. Een overeenkomst met de Antwerpse maatschappij kwam er dus niet.

In ruil voor de twee verbindingen zou Ryde naast de opbrengst van de postrechten gedurende de eerste acht jaar een subsidie van maximum 750.000 fr. krijgen, nadien van 700.000 fr. Bovendien zouden zowel het loodsgeld als het vuur- en bakengeld op de Schelde worden terugbetaald. De overeenkomst werd slechts na heftige debatten en het aanbrenge van amendementen einde maart 1873 door het parlement goedgekeurd. Hoewel zij voor 12 jaar geldig zou zijn, werd ze reeds in april 1874 opgezegd. Vooral de verbinding met Chili was voor de maatschappij een te zware last. Ryde had dan onder druk van de aandeelhouders de onderneming willen redden door het oprichten van een Belgische N.V. onder de naam *Messageries royales belges*, maar daarvoor kon hij niet eens de helft van het maatschappelijk kapitaal bijeenbrengen. Inmiddels was de dienst zo onregelmatig geworden dat de regering besloot het contract te verbreken¹⁰.

Daarmee verdween echter de belangstelling van de overheid niet. Integendeel, een regelmatige, directe verbinding met de havens aan de Stille Oceaan bleef aantrekkelijk, daar alleen Groot-Brittannië en zeer recent Hamburg een dienst hadden georganiseerd. Bovendien bleef de overheid hopen om van Antwerpen de opslagplaats van koper op het continent te maken of ten minste de koperindustrie in België te vestigen en te ontwikkelen¹¹. Daarom kende ze al na enkele maanden, in juli 1874, steun toe aan de twee jaar tevoren opgerichte *Deutsche Dampfschiffsgesellschaft Kosmos*. Een ministeriële brief kende naast de opbrengst van de rechten voor het postvervoer ook de terugbetaling van het loodsgeld in België toe en eventueel ook in Nederland, alsmede de vuur- en bakenrechten¹². Vergeleken met de vroeger afgesloten overeenkomsten was deze tegemoetkoming gering als tegenprestatie voor een toenmaals riskante onderneming met een maandelijks en nadien drie- en tweeweekelijkse dienst. Bovendien kon de toezegging op elk moment door de Staat worden opgezegd. Tweemaal werd opzegging inderdaad overwogen¹³. Niettemin werden de rechten gedurende 40 jaar regelmatig terugbetaald en daarmee hield deze tegemoetkoming het langst stand.

⁹ Het ging om een maandelijks verbinding Antwerpen-Valparaiso, met als tussenhavens Falmouth, St.-Vincent, Rio de Janeiro, Montevideo, Sandy-Point, Coronel en een verbinding Antwerpen-Buenos Ayres over Falmouth, St.-Vincent, Rio de Janeiro en Montevideo, eveneens maandelijks.

¹⁰ Parl. Hand., Senaat, 1878-79, 30 mei 1879, 216 en Kamer, 1884-85, 22 juli 1885, 1602.

¹¹ Parl. St., Kamer, 1872-73, nr. 12, 72.

¹² MBuZ, 2353, brief Min. Openbare Werken aan Huysmans-Bulcke, Brussel, 8.7.1874. De maatschappij mocht ook de titel van Belgische postdienst doen gelden.

¹³ Zie verder in de tekst.

Voor de verbinding met Brazilië en de Plata waren in het begin van de jaren zeventig concurrenten komen opdagen. De rederij *Lamport & Holt* uit Liverpool had reeds vóór het uitbreken van de Frans-Duitse oorlog een dienst tussen Le Havre en Zuid-Amerika verzorgd, maar zij verlegde haar activiteiten tijdens en na de oorlog naar Antwerpen. De Londense maatschappij *Royal Mail Steam Packet Cy* betrok sedert oktober 1873 ook de Antwerpse haven in haar traject en de *Norddeutscher Lloyd* (NDL) uit Bremen kondigde voor de lente 1876 eveneens een verbinding aan. De Franse *Compagnie des chargeurs réunis* wilde ook haar Zuidamerikaanse lijn verleggen maar trok zich terug toen bleek dat haar geen voldoende ligplaats aan de kaai kon worden toegezegd¹⁴. Hoewel er dus omstreeks het midden van de jaren zeventig voldoende stoomlijnen naar de oostkust van Zuid-Amerika de haven van Antwerpen aandeden, achtte de regering het toch nodig in januari 1876 een contract met *Lamport & Holt* te sluiten. De kritiek vanuit liberale vrijhandelskringen en vanuit de Antwerpse Kamer van Koophandel was ongemeen sterk. Een gebrek aan regelmatigige stoomlijnen was er volgens hen niet meer en bovendien was de financiële steun een te zware last voor de schatkist. De maatschappij kreeg immers de opbrengst van de rechten op de post, de terugbetaling van de loods-, baken- en vuurgelden, en daarenboven nog een snelheidspremie van 50 fr. voor elk uur dat een schip vlugger zijn bestemming bereikte. Deze subsidiëeringsmethode die door de ambtenarij was uitgedacht, ging voorbij aan de vooruitgang die de techniek op het moment van de ondertekening had gemaakt. In de overeenkomst was uitgegaan van een overtochtsduur van 35 dagen voor de heenreis en 37 dagen voor de terugreis. Nu kon volgens sommigen de afstand gemakkelijk in gemiddeld 30 dagen worden afgelegd, wat stoomschepen van de *Norddeutscher Lloyd* en van de *Royal Mail* regelmatig bewezen¹⁵. Men was dus op dit punt te toegeeflijk geweest. Gelukkig zette de maatschappij niet altijd de snelste schepen op deze lijn in, zodat het premiebedrag slechts met mate steeg.

De belofte van de maatschappij dat de schepen mettertijd onder Belgische vlag zouden varen, was voor velen eveneens een bron van ergernis. De Liverpoolse maatschappij had te dien einde een Belgische vennootschap de *S.A. de navigation royale Belge, Sud-Américaine*, opgericht waarin ze een achttal schepen inbracht¹⁶. Het bleek echter dat deze schepen een lagere capaciteit hadden dan de schepen onder Engelse vlag en vooral dan de schepen van concurrerende lijnen. In de praktijk kwam het er op neer dat op de door België gesubsidieerde postlijn regelmatig de grotere en snellere schepen onder Engelse vlag voeren. Niet alleen druiste dat in tegen de

¹⁴ Parl. St., Kamer, 1882-83, nr. 79.

¹⁵ Parl. Hand., Senaat, 1878-79, 28 mei 1879, 106-107.

¹⁶ *Moniteur Belge* : Recueil spécial des actes, extraits d'actes, procès-verbaux et documents relatifs aux sociétés commerciales, 1877, nr. 1157. Akte van 8.12.1877. De maatschappij werd ook een opbrengst van 250.000 fr. gewaarborgd op voorwaarde dat alle schepen onder Belgische vlag zouden varen, wat niet gebeurde.

bepalingen van de overeenkomst maar tevens deed het het te betalen premiebedrag toenemen¹⁷.

Geen wonder dat deze toestand de tegenstanders van overheidssteun extra-argumenten leverde en dat zelfs voorstanders moesten toegeven dat het toepassen van de formule van snelheidspremies zonder vaststelling van een maximum bedrag een grove vergissing was die te allen prijze in de toekomst vermeden moest worden. De ontevredenheid kwam vooral tot uiting in de Kamer einde 1882 en in 1883 tijdens de debatten die moesten leiden tot de goedkeuring van de overeenkomst van 31 maart 1882. Zover kwam men niet. Wel werden verschillende processen gevoerd. Dat verklaart waarom een nieuwe regeling slechts midden 1885 tot stand kwam. Ze wijzigde de tussenhavens, beperkte de duur van de overtocht, verplichtte de maatschappij meer schepen onder Belgische vlag in te zetten en verdeelde de proceskosten¹⁸. De talrijke stoomlijnen die Antwerpen met de oostkust van Zuid-Amerika verbonden, boden de overheid een voldoende sterk argument om het contract einde 1890 niet meer te verlengen¹⁹. Het doel was blijkbaar bereikt. Subsidies waren niet meer nodig.

Verenigde Staten

Even verward, maar uiteindelijk iets succesvoller waren de pogingen om een regelmatig verkeer met de Verenigde Staten tot stand te brengen. Weliswaar doken reeds plannen op voor een postpakketlijn in de tweede helft van de jaren dertig, maar dertig jaar later stond men nog nergens. Enige hoop werd gewekt door de staatssteun die in oktober 1853 aan de *Société belge des bateaux à vapeur transatlantiques* werd gegeven en die bestond uit een intrestgarantie van 4% gedurende 10 jaar op het gestorte kapitaal en per reis een subsidie van 1200 fr. Succes bleef echter uit en vijf jaar later werd de maatschappij ontbonden. Ook de poging in 1861 van de Franse *Union Maritime* om Antwerpen via Le Havre met New York te verbinden liep op niets uit²⁰.

De Frans-Pruisische oorlog maakte nochtans de oprichting van een stoomdienst naar de Nieuwe Wereld uiterst actueel. Antwerpen zou immers als neutrale haven de emigrantenstroom uit Centraal-Europa kunnen opvangen²¹.

Een wet stelde in 1870 een maximum-subsidie van 300.000 fr. per jaar vast. De kandidaten die zich aanmeldden vroegen echter een tussenkomst van 1/2 tot 1 1/2 miljoen, zodat een jaar later de maximum subsidie tot 500.000 fr. werd opgetrok-

¹⁷ Zie lijst gepubliceerd in Parl. Hand., Senaat, 1877-78, 28 mei 1878, 168 en Parl. St., Kamer, 1881-82, nr. 210, 343.

¹⁸ H. DE VOS, *Notre marine marchande et l'intervention des pouvoirs publics*, Brussel, 1922, p. 58 ; Pasinomie, 1885, nr. 256, wet 24.8.1885.

¹⁹ ARA, Bestuur Zeewezen, 4046, kافت 1893.

²⁰ K. VERAGHTERT, *o.c.*, p. 393-397.

²¹ Parl. St., Kamer, 1870-71, nr. 205, 444.

ken²². In de loop van 1871 werden twee overeenkomsten gesloten, doch die bleven zonder gevolg. Uiteindelijk kwam met de *International Navigation Company* uit Philadelphia een contract voor 15 jaar tot stand. De maatschappij verbond zich ertoe om de veertien dagen een schip afwisselend naar New York en om de zes weken, later om de maand naar Philadelphia te laten vertrekken. Mettertijd evolueerde het vaarschema tot een wekelijkse afvaart naar New York en een om de twee weken naar Philadelphia. De schepen zouden onder Belgische vlag varen en daartoe werd de *S.A. de navigation Belge-Américaine* opgericht die later tot de „Red Star Line” zou worden omgedoopt²³. Bij het opzeggen door de staat van het contract in 1886 kwam de subsidiëring van de lijn opnieuw in het parlement ter sprake. De dienst van Philadelphia werd niet langer gesubsidieerd en de maximum postsubsidie werd tot 380.000 fr. per jaar gereduceerd²⁴.

Vijf jaar later viel de overheidssteun weg²⁵.

Australië, het Verre Oosten en Afrika

De protectionistische houding van buurlanden zoals Frankrijk en Duitsland, dwongen de Belgische producenten afzetgebieden in verder afgelegen oorden te zoeken, wat uitbreiding van regelmatige stoomverbindingen noodzakelijk maakte.

Vooral Austral-Azië, „le chef-d'œuvre de la colonisation européenne”, trok de aandacht²⁶. Nieuwe stoomverbindingen kwamen zowel op Frans als op Duits initiatief tot stand en doorbraken het monopolie van de Britse scheepvaart naar dit gebied. Volgens Belgische ondernemers was de uitvoer naar Australië veelbelovend gezien het succes dat de Belgische produkten op de wereldtentoonstellingen van Sydney (1879) en Melbourne (1880) oogstten²⁷. Het ontbreken van regelmatige rechtstreekse verbindingen naar het Verre Oosten en ook naar Afrika lokte heel wat kandidaten voor overheidssteun. Van de 25 aanvragen die in de periode maart 1881-januari 1886 werden ingediend, kwamen er uiteindelijk slechts twee voor steun in aanmerking: een voor de vaart naar Australië en een naar Kaap de Goede Hoop en de Afrikaanse oostkust. De *Union Steam Ship Cy.*, te Antwerpen vertegenwoordigd door John P. Best, zou tegen terugbetaling van loods-, vuur- en bakengeld een maandelijkse verbinding verzorgen. Voor de dienst naar Australië (Adelaïde, Melbourne en Sydney), om de twee maanden via het Suezkanaal, werd met de Antwerpse makelaar John William Hunter een overeenkomst voor vijf jaar ondertekend²⁸. In ruil voor de terugbetaling van loods-, vuur- en bakengeld zou de

²² *Ibidem*, nr. 208, 444-445.

²³ *Moniteur Belge*, 1872, p. 2929. Akte 5.9.1872.

²⁴ ARA, Bestuur Zeewezen, 4228, brief Min. aan Dir. Gén. des postes d'Italie, Brussel, 2.12.1887.

²⁵ ARA, Bestuur Zeewezen, 4046, Min. Spoorwegen aan Min. Buit. Zaken, 4.3.1892.

²⁶ Parl. Hand., Kamer, 1880-81, 6 mei 1881, 1041. Citaat van A. Beernaert.

²⁷ ARA, Bestuur Zeewezen, 4137, nota (niet gedateerd).

²⁸ Te zelfder tijd werd een project ingediend voor de oprichting van een lijn onder Belgische vlag, maar men vroeg daarvoor een jaarlijkse subsidie van 1.200.000 fr. voor een periode van 15 jaar, naast

Hamburgse rederij *Robert M. Sloman & Cie.* zowel post als passagiers en goederen te Antwerpen aan boord nemen en in de mate dat er voldoende lading was zouden de schepen vanuit Australië over Antwerpen naar Hamburg terugvaren.

Lang konden beide overeenkomsten niet standhouden. Ze werden reeds in de loop van 1883-84 opgeschort. De niet-naleving van de vastgestelde vertrekdata werd voor beide lijnen fataal. Vooral voor de Hamburgse rederij die met een zware Engelse concurrentie te kampen had en slechts een jaar voordien een stoomlijn naar Australië had ingericht, was de opgave te zwaar²⁹.

De moeilijkheden waarmee nieuwe lijnen of „baby-lines” hadden af te rekenen leidden ook in de Reichstag tot debatten over de subsidiëring van postlijnen naar Afrika, het Verre Oosten en Australië. De kwestie werd eens zo belangrijk toen Duitsland in 1884 tot de kring der koloniale machten toetrad³⁰. De *Reichsdampfer-subvention* werd in april 1885 aan postlijnen naar het Verre Oosten en Australië toegekend. Zo zou de *Norddeutscher Lloyd* uit Bremen via een Nederlandse of Belgische haven – in aanmerking kwamen de havens van Rotterdam, Vlissingen en Antwerpen – maandelijks, d.i. om de 28 dagen een stoomschip naar het Verre Oosten en Australië uitreden. De keuze der tussenhavens werd aan de Kanselier overgelaten in samenspraak met de rederij³¹. De aangelegenheid werd door België nauwlettend in het oog gehouden, vooral toen bleek dat een aantal handelaars in Zuid- en Zuidwest-Duitsland en de Rijnhavens Rotterdam verkozen en dat reders uit Vlissingen concrete stappen ondernamen. Onderhandelingen met Berlijnse, Hamburgse, Bremense, en Zuidduitse autoriteiten, geleid door Minister van Staat Lambermont, daarin enthousiast bijgestaan door de agent van de *Norddeutscher Lloyd* te Antwerpen Albert von Bary, beslechtten de zaak ten gunste van de Antwerpse haven. De eindzege werd in december 1885 behaald, d.i. acht maanden na de uitvaardiging van de wet en na een persoonlijke tussenkomst van Koning Leopold II bij Kanselier Bismarck³². In België vond deze overwinning haar beslag in de overeenkomst van 1 mei 1886 met H. H. Meier, de sterke man van de *Norddeutscher Lloyd*, en in de wet van 21 mei 1886³³. Alle pakketboten die uit Bremerhaven naar het Verre Oosten en naar Australië vertrokken zouden Antwerpen als tussenhaven aandoen zowel op de heen- als op de terugreis. De Belgische schatkist zou van haar kant een jaarlijkse

terugbetaling van scheepvaartrechten. ARA, Bestuur Zeewezen, 4135, Convention pour l'établissement et l'exploitation d'un service régulier de navigation à vapeur entre Anvers et l'Australie.

²⁹ A. KLUDAS, *Die Eröffnung der ersten Reichspostdampferlinie*, in: *Bremisches Jahrbuch*, 1986, p. 11. In totaal werd voor de dienst van de Sloman-lijn slechts 12.670 fr. uitbetaald. Tevergeefs vroeg de Antwerpse agent J. W. Hunter opnieuw steun voor deze lijn. ARA, Bestuur Zeewezen, 4139, Antwerpen 30.11.1885.

³⁰ H. WASHAUSEN, *Hamburg und die Kolonialpolitik des Deutschen Reiches, 1880 bis 1890*, (Veröffentlichungen des Vereins für Hansische Geschichte, Bd. XXIII), Hamburg, 1968, p. 45.

³¹ MBuZ, 2341, nrs. 1 en 25. Question des escales des lignes allemandes transocéaniques. Analyse historique et didactique.

³² J. WILLEQUET, *Le baron Lambermont*, Brussel, 1974, p. 67-70; IDEM, *Le Congo belge et la Weltpolitik (1894-1914)*, Brussel-Parijs, 1962, p. 73.

³³ Pasinomie, 1886, nr. 149, wet 21.5.1886, p. 255.

subsidie van 80.000 fr. uitkeren, naast de terugbetaling van loods-, baken- en vuurgeld. De overeenkomst werd bij wijze van proef voor de duur van een jaar afgesloten en kon stilzwijgend worden verlengd. De discussie in het parlement was kort. Protest kwam slechts vanuit het protectionistisch gezinde landbouwmilieu. Vanuit het vrijhandelsgezinde milieu werd er wel op gewezen op het feit dat de subsidie in verhouding tot de hele onderneming slechts een aalmoes betekende, de schatkist nodeloos belastte en bezwaarlijk een doorslaggevend argument kon zijn geweest om Antwerpen boven Rotterdam of Vlissingen te verkiezen³⁴. Niettemin zou deze overeenkomst standhouden tot de Eerste Wereldoorlog.

De euforie die onmiddellijk na het sluiten van het contract in politieke, industriële en handelsmiddens heerste, was echter snel voorbij. De eerste ontuchtering kwam toen de *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* (P & O) die sedert enkele jaren lading uit Antwerpen over Londen naar het Verre Oosten verscheepte en daarvoor tevergeefs overheidssteun had gevraagd niet langer grote stoomschepen maar kustvaarders stuurde³⁵. Dit was des te erger daar weldra bleek dat de pakketboten van de *Norddeutscher Lloyd* vrijwel geheel geladen in de Antwerpse haven binnenliepen en vooral stukgoederen meenamen. De Belgische export vond hier bijgevolg weinig baat bij. Toen de rederij Sloman wier schepen ondanks de intrekking van de overheids subsidies de haven bleven bezoeken, de verbinding naar Australië in 1886 schrapte, werd uitgezien naar een andere regelmatige dienst. De pas opgerichte³⁶ Hamburgse maatschappij *Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft* (DADG) vertegenwoordigd door de firma *E. Eiffe & Cie.* kon na een jaar onderhandelen een nieuwe overeenkomst voor de Australiëvaart in de wacht slepen³⁷. De uiteindelijke overheidsbeslissing bleef lang uit daar over deze lijn ook in Rotterdamse middens werd onderhandeld. Bovendien waren er op dat ogenblik wel meerdere kandidaten en de overheid wilde vooral de NDL niet voor het hoofd stoten door zonder instemming een tweede lijn naar Australië te steunen.

Voor het Verre Oosten hadden de *Shire Line* uit Londen en de P & O aanvragen ingediend. De laatste verzorgde ook een dienst op de Australische havens King George's Sound, Adelaide, Melbourne en Sydney, zodat zij in feite de enige rechtstreekse concurrente was voor de Deutsch-Australische. De eisen van P & O waren echter zo vaag dat uiteindelijk de voorkeur werd gegeven aan de Hamburgse lijn³⁸.

In tegenstelling tot de vorige contracten werd nauwkeurig bedongen dat op straffe van een geldboete tenminste 1500 t goederen waarvan 1000 t zware te Antwerpen moesten worden geladen. Om de 28 dagen zou een schip naar Australië afvaren. De Deutsch-Australische verbond zich ertoe jaarlijks ten minste zes en

³⁴ Parl. Hand., Kamer, 1885-86, 13 mei 1886, 1249-1250.

³⁵ ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, nr. 1.

³⁶ ARA, Bestuur Zeewezen, 4140, Best aan Min. Fin., Antwerpen 28.8.1888.

³⁷ Pasinomie, 1889, nr. 284, wet 5.8.1889, p. 461-462.

³⁸ ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, Min. Buitenl. Zaken aan Min. Spoorwegen, Brussel 18.2.1889 en nota 29.4.1889.

maximum dertien terugreizen over Antwerpen te organiseren. De schepen mochten via Bremen naar Hamburg terugkeren ; voor het overige mocht geen enkele andere haven op het continent worden binnengelopen.

De overheidssteun bedroeg 1500 fr. per overtocht, tenminste indien het tijdschema en de ladingsvoorwaarden werden geëerbiedigd. De gunstige ontwikkeling van het scheepvaartverkeer richting Australië bracht de DADG ertoe enkele jaren later het aantal diensten te verhogen. De Belgische overheid hield zich nochtans aan het maximum aantal overtochten per jaar à rato van 1500 fr. per heen- of terugreis³⁹. Ook wanneer de maatschappij lijnen verdubbelde hield ze halsstarrig aan de overeenkomst van augustus 1889 vast : de reizen om de 28 dagen naar Sydney en Melbourne bleven gesubsidieerd maar de maandelijkse dienst naar Fremantle en Adelaide en later naar Brisbane en Townsville kregen geen steun. De overheid bleef evenwel flexibel wat de geldboetes betrof : ook voor lijnen die door haar niet werden gesteund legde ze boetes op. Deze omstandigheden evenals het feit dat voor de steeds grotere schepen die de rederij inzette, de toelage minder en minder toereikend was om loods- en kaagelden te dekken, verklaren dat de maatschappij voor de niet-gesubsidieerde lijnen steeds eerst in Rotterdam liet laden⁴⁰. Toen in het begin van 1913 de *SS Sydney* met bestemming Melbourne en Sydney de Rotterdamse haven aandeed, werd van Belgische zijde onmiddellijk bedreigd met de intrekking van de subsidie indien het voorval zich herhaalde ...⁴¹.

Het goederenverkeer met Afrika tenslotte heeft in de loop van de 19de eeuw voor Antwerpen eigenlijk nooit veel betekend⁴². Toch betoonden buiten- en ook wel binnenlandse reders grote belangstelling voor het inleggen, met overheidssteun, van regelmatige lijnen naar de Afrikaanse west- en oostkust. Met lede ogen werd toegezien hoe de *Castle Mail Packet Cy* als eerste transoceanische lijn Vlissingen aandeed en hoe de *Union Steam Ship Cy* die in het begin van de jaren tachtig hier tijdelijk steun had genoten, de haven van Rotterdam verkoos⁴³.

Het aanbod om België met de Onafhankelijke Kongostaat te verbinden was eveneens groot, maar inzake subsidiëring was de overheid in de jaren negentig heel wat restrictiever geworden. Begrijpelijkerwijze verkoos zij de dienst aan het nationale initiatief over te laten, maar zelfs voor Belgische reders was de in het vooruitzicht gestelde steun gering en alleszins evenaarde hij niet de indrukwekkende bedragen die sommige buitenlandse regeringen aan hun koopvaardischepen uitbetaalden. Voor een maandelijkse verbinding naar Kongo zou 300.000 fr., voor een tweewekelijkse 408.000 fr. en voor een vertrek om de tien dagen 504.000 fr. worden uitgetrokken,

³⁹ ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, Demande Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft tendant à obtenir des modifications ... ; P. V. Comité consultatif, zitting 23.5.1898.

⁴⁰ ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, Eiffe aan Min. Spoorwegen, Antwerpen 25.10.1900 en 13.2.1901. De overheid bezwijkt zelfs niet voor een zekere vorm van chantage i.v.m. Rotterdam, brief 27.2.1901.

⁴¹ ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, Note 3.1.1913 (dossier 79).

⁴² K. VERAGHTERT, o.c., p. 384.

⁴³ ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, Min. Buit. Zaken aan Min. Spoorwegen, 18.2.1889.

d.i. respectievelijk 12.500, 8.500 en 7.000 fr. per (enkele) reis. Daarnaast zouden loods-, vuur- en bakenrechten worden terugbetaald⁴⁴. Het bleef echter bij plannen. In feite werd geen enkele stoomlijn op Afrika rechtstreeks gesubsidieerd. Wel zou de *Compagnie Belge Maritime du Congo* mettertijd het voorrecht krijgen alle regerings-ambtenaren en -goederen in opdracht van het Ministerie van Koloniën naar Kongo te vervoeren⁴⁵.

Het einde van de subsidiëring

In de jaren negentig was het tijdperk van subsidieverlening voorbij; de overeenkomsten met Lamport & Holt en met de Red Star Line werden niet meer verlengd en nieuwe financiële steun werd niet meer verleend⁴⁶. Wel vond de overheid een nieuwe, goedkopere formule om blijk te geven van haar welwillendheid tegenover bepaalde initiatieven. Zo kreeg bij de aanvang van de jaren negentig de firma *J. Fatio & Cie*, als vertegenwoordigster van de Schotse *Columba Steamship Cy Ltd.* voor haar maandelijks (winter) en veertiendaagse (zomer) verbinding met Canada – gedeeltelijk met schepen onder Belgische vlag – het prerogatief „onder de hoge bescherming van de Belgische Staat”⁴⁷. Reeds eerder in 1887 was deze gunst aan de Deense *Forenede Dampskibsselskab* verleend voor regelmatige verbindingen met de Baltische en de Levant-havens. Het hield in dat de maatschappij openlijk dit voorrecht mocht vermelden. De Staat van zijn kant zorgde voor voorspraak bij de lokale instanties om bijvoorbeeld een vaste ligplaats aan de kaaien te verkrijgen. Na heel wat over en weer geschrijf werd het prerogatief dat aan Fatio was toegekend, overgedragen op de inmiddels opgerichte Belgische vennootschap *Société Colomba belge de navigation, service direct d'Anvers au Canada S.A.*⁴⁸. Het feit dat deze maatschappij, die overigens een kort leven was beschoren, er zich toe verbond haar schepen onder Belgische vlag te laten varen, volstond voor de overheid om haar te verkiezen boven de *Hansa Linie* die als pionier ongeveer tien jaar eerder een regelmatige dienst naar Canada verzekerde⁴⁹.

Ook de machtige Japanse *Nippon Yusen Kaisha mail steamship Cykon* in 1896 gelijkaardige steun verkrijgen. Voorwaarde was wel dat haar schepen geen enkele concurrerende vastelandshaven zouden aandoen⁵⁰.

⁴⁴ ARA, Bestuur Zeewezen, 4051, P.V. Comité consultatif, zitting 22.11.1890.

⁴⁵ ARA, Bestuur Zeewezen, 4228, Shipping subsidies, Report on bounties and subsidies ... 1913, p. 9.

⁴⁶ ARA, Bestuur Zeewezen, 4046, nota n.a.v. discussie in de Kamer, zitting 16.3.1892.

⁴⁷ ARA, Bestuur Zeewezen, 4075, Min. Spoorwegen aan Fatio 19.12.1892 en de Merode-Westerloo aan Min. Spoorwegen, 13.12.1892.

⁴⁸ *Moniteur Belge*: Recueil spécial ..., 1893, nr. 1883 akte 7.7.1893 en nr. 2799, akte 23.11.1893; ARA, Bestuur Zeewezen, 4075, Min. Spoorwegen aan Min. Buit. Zaken, 12.3.1895.

⁴⁹ ARA, Bestuur Zeewezen, 4077, Min. Spoorwegen aan Grisar & Marsily, Brussel 20.11.1893.

⁵⁰ ARA, Bestuur Zeewezen, 4048, Min. Spoorwegen aan Admin. des Postes, Brussel 20.9.1905. De heenreis ging (1913) van Kobe, Moji, Shanghai, Singapore, Penang, Comombo, Suez, Port Saïd, Marseille, Londen, Antwerpen naar Middlesbrough en de terugreis van Londen over Marseille, Port Saïd, Suez, Colombo, Singapore, Hong Kong naar Kobe. Shipping subsidies ... 1913, p. 27.

Een voordeel van dit type van overheidssteun was dat deze overeenkomsten niet door het parlement moesten worden goedgekeurd : onaangename debatten konden daardoor worden vemedend. Mettertijd bleek echter dat de centrale overheid nog weinig kon bereiken bij de Antwerpse autoriteiten. Ondanks aandringen konden vaste ligplaatsen aan de kaai niet meer met zekerheid worden toegezegd ; de aanvragen waren talrijk, de schepen werden alsmaar groter, de regelmatige lijnen veelvuldiger, de verbindingen frekwenter, maar de kaailengte werd in verhouding niet vergroot ⁵¹.

Aspecten van het ondersteuningsbeleid

Zonder hier in detail te onderzoeken in welke mate en op welke wijze de houding ten overstaan van overheidssteun in enkele decennia evolueerde, zij toch gewezen op enkele markante aspecten.

Juridische vormgeving

Allereerst valt de vrij grote incoherentie op in de juridische inkleding (qua bevoegdheid en procedure) van de steunverlening. Zelfverzekerd betoogde minister Beernaert dat van de zeven overeenkomsten die tussen 1867 en 1876 in verband met de Zuidamerikavaart werden ondertekend er slechts een werd voorgelegd aan de wetgevende macht. De overige werden volgens hem indirect goedgekeurd, met name door de jaarlijkse stemming voor de begrotingen waarin de subsidies waren opgenomen ⁵².

Voor de subsidiëring van een regelmatige lijn naar de Verenigde Staten werden eerst twee wetten uitgevaardigd die het toe te kennen bedrag bepaalden. Slechts nadien werd met de kandidaat-maatschappijen onderhandeld en een contract met de *International Navigation Company* gesloten. De steun aan de Kosmoslijn was enkel op een ministerieel schrijven gebaseerd. De overeenkomst met *Lamport & Holt* van 1876 werd niet aan het parlement voorgelegd : naar aanleiding van de goedkeuring van een nieuw contract ontstonden hierover dan ook heftige kritiek en lange debatten ⁵³. De contracten met *Union Steam Cy* en *Rob. M. Sloman* deden minder stof opwaaien : zij werden besproken naar aanleiding van het indienen van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken, maar de teksten ervan werden zelfs niet ter informatie aan de parlementsleden uitgedeeld ⁵⁴, laat staan goedgekeurd. Voor de subsidiëring van de Australische lijnen *Norddeutscher Lloyd* en *Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft* in 1886 en 1889 werden twee wetten gemaakt waarbij die overeenkomsten werden goedgekeurd. Alleszins is het duidelijk dat elke

⁵¹ ARA, Bestuur Zeewezen, 4123, nota 25.3.1879 ; 4141, Eiffé aan Min. Spoorwegen, Antwerpen 25.1.1898 ; Loodswezen aan Bestuur Zeewezen, 19.4.1893.

⁵² Parl. Hand., Kamer, 1884-85, 22 juli 1885, 1602.

⁵³ Parl. St., Kamer, 1882-83, nr. 22, 57.

⁵⁴ *Ibidem*, 56 (3).

open confrontatie met het parlement zoveel mogelijk werd vermeden. Wijzigingen in de overeenkomsten werden na overleg met het in 1876 opgerichte *Raadgevend comité voor de transatlantische lijnen* (Comité consultatif pour les lignes transatlantiques) door de ministers zoveel mogelijk zelf aangebracht. Te gelegener tijd zouden ze wel aan het parlement worden meegedeeld, zo hield men voor. Men vond het in regeringskringen al erg genoeg dat naar aanleiding van de goedkeuring der begrotingen regelmatig onaangename vragen werden gesteld en dit tot kort voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog⁵⁵.

De aard van de steun

De aard van de verleende steun vertoonde evenmin eenvormigheid. Aan zowat alle begunstigde lijnen, met uitzondering van de *Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft*, werd het loodsgeld dat door België en eventueel ook door Nederland op de Schelde werd geïnd, terugbetaald. Dit gebeurde ook voor de vuur- en bakenrechten die in 1896 werden afgeschaft. Wat het loodsgeld betreft, was er mettertijd protest van Nederlandse zijde gerezen en dit verklaart waarschijnlijk waarom reeds in de tweede helft der jaren tachtig er geen beloften op dat vlak meer werden gedaan⁵⁶.

De eerste lijnen die uitdrukkelijk als postpakketlijnen waren gekwalificeerd, kregen naast de opbrengst van het postvervoer een maximaal vastgelegde subsidie die rekening hield met en omgekeerd evenredig was aan deze opbrengst. Deze formule gold voor Taït, Ryde en de *Red Star Line*. Slechts eenmaal werden snelheidspremies bedongen, namelijk met *Lamport & Holt*, maar dit soort steun werd weldra als verwerpelijk beschouwd. Een vierde formule bestond in het toekennen van een jaarlijks vast bedrag met nauwkeurige bepaling van het aantal te verrichten heen- en terugreizen (Norddeutscher Lloyd) of van een bedrag per overtocht met vaststelling van het maximum aantal reizen (Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft).

De verantwoording van de steun

De verantwoording van de financiële staatstussenkomst was in de loop van de bestudeerde periode niet altijd even overtuigend.

Het postvervoer als argument

Bij de contracten die op het einde van de jaren zestig en in de jaren zeventig waren gesloten, was het argument van het postvervoer doorslaggevend. De postdienst en haar beleid waren staatsmonopolie. De overheid kon dus onder deze dekking subsidies verlenen zonder aan de principes van de vrije handel en de vrije concur-

⁵⁵ ARA, Bestuur Zeewezen, 4046, nota 16.3.1892 ; 4141, Eiffe 25.10.1900 ; 4228, dossier 25 ; 4051, P.V. Comité consultatif, 23.5.1898.

⁵⁶ ARA, Bestuur Zeewezen, 4050, jaar 1910.

rentie afbreuk te doen. In die optiek moet de vrijwel eenparige goedkeuring van de wetsontwerpen van 1870 en 1871 worden begrepen⁵⁷. Het statuut van postlijn onttaardde echter vlug tot een loutere dekmantel om subsidiëring aanvaardbaar te maken. Dit gebeurde trouwens ook op internationaal vlak. Groot-Brittannië had reeds in 1861 rechtstreekse subsidies vervangen door subsidies voor het postvervoer en subsidies uit militaire overwegingen. Doch al te dikwijls stond de toegekende steun helemaal niet in verhouding tot het belang of de omvang van de vervoerde post zodat aan de waarachtigheid van het postmotief wel eens werd getwijfeld⁵⁸. Ook in België bleek zeer vlug dat het vervoer van post slechts een secundaire rol vervulde. In de praktijk zonden handelaars hun correspondentie, soms over land, naar havens met regelmatigere verbindingen: dat ging sneller dan met de postlijn die om de zoveel weken de Antwerpse haven aandeed. Bovendien was het zo dat post met gelijk welk schip door de postdienst te Antwerpen kon worden meegegeven tegen een vastgesteld tarief. Vrijwel nooit werd dat geweigerd⁵⁹. Het beding dat de gesteunde scheepvaartlijnen de post zouden vervoeren verdween dan ook in de later gesloten contracten. Meer nog, de overheid was in de jaren tachtig en zeker negentig ook niet meer te verleiden toen maatschappijen bij hun aanvraag om steun de belofte deden ook de post te vervoeren⁶⁰.

De verlenging van het spoor

Subsidiëring werd ook goedgepraat met het argument dat de Staat als belangrijkste eigenaar en uitbater van het spoorwegnet de opdracht had regelmatige scheepvaartlijnen te steunen omdat deze als een overzeese verlenging van het spoor werden aangezien. Hiervoor wees men graag als proef op de som naar landen als de Verenigde Staten en Groot-Brittannië waar spoorwegmaatschappijen rechtstreeks participeerden in scheepvaartmaatschappijen⁶¹. Volgens de redenering van heel wat parlementsleden zouden regelmatige stoomverbindingen met overzeese gebieden alleszins het transitoverkeer uit Zwitserland en Zuid-Duitsland aantrekken. Maar ook dit argument verloor, naarmate de tijd verstreek, hoe langer hoe meer kracht. Na de nationalisatie van het Duitse spoorwegennet werden met succes heel wat maatregelen getroffen om het goederenverkeer naar de nationale havens Hamburg en Bremen te verleggen. Deze politiek werd bovendien tegen het einde van de eeuw aangevuld met de aanleg van nieuwe kanalen. Bovendien werd het duidelijk dat ten gevolge van de verbeterings- en uitbreidingswerken aan de Nieuwe Waterweg die in de tweede helft van de jaren tachtig de haven van Rotterdam ook voor grotere schepen toegankelijk maakten, heel wat Duitse industriëlen en handelaars voor hun bulkgoederen verkozen

⁵⁷ Pasinomie, 1870, nr. 316 wet van 9.9.1870 en 1871, nr. 243 wet van 27.7.1871.

⁵⁸ H. DE VOS, *o.c.*, p. 58; Parl. Hand., Kamer, 1884-85, 22.7.1885, 1612.

⁵⁹ ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, Min. Spoorwegen aan Allo, 25.10.1889.

⁶⁰ ARA, Bestuur Zeewezen, 4093, Min. Spoorwegen aan Bulcke, januari 1896.

⁶¹ MBuZ, 2353, nota 1872; Parl. Hand., Kamer, 1880-81, 17 mei 1881, 1114.

gebruik te maken van de Rijnvaart⁶². Het argument van het doortrekken van het Belgische spoorwegnet naar overzeese gebieden verloor sedert de tweede helft van de jaren tachtig bijgevolg een deel van zijn overtuigingskracht.

De commerciële motieven

Zeer vlug werd aldus duidelijk dat de subsidiëring – zoals sommigen steeds hadden beweerd – hoofdzakelijk een commercieel doel had. En dit was volgens vrijhandelsgezinden onaanvaardbaar en een rechtstreekse terugkeer naar het regime van de differentiële rechten, waartoe de jonge Belgische staat destijds voor zijn schepen zijn toevlucht had genomen.

Het echte, doorslaggevende motief was duidelijk het zoeken naar nieuwe, verafgelegen afzetgebieden. Dit bleek steeds uit de Memorie van Toelichting bij de overeenkomst met Ryde in 1873⁶³. Naar aanleiding hiervan vroeg men zich op ministerieel vlak af of het niet beter zou zijn de steun als commercieel voor te stellen en hem niet meer te vermommen als een zaak van postverkeer⁶⁴. Het commerciële aspect paste overigens volledig in de regeringspolitiek die tot doel had de Belgische vertegenwoordiging in het buitenland te versterken en Belgische produkten te verspreiden, dit als een reactie tegen het toenemende protectionisme van Frankrijk en Duitsland.

Naarmate echter de verbindingen via Antwerpen met niet-Europese havens toenamen en de winsten van de stoomvaartmaatschappijen sterk stegen, werd de Belgische overheidssteun aan rederijen die uiteindelijk alle buitenlandse rederijen bleken te zijn, meer en meer overbodig. Dit kan verklaren waarom eigenlijk nooit een regelmatige dienst naar Afrika, ook niet naar de kolonie, werd gesteund. Bij de eeuwwisseling dook trouwens de idee van een eigen nationale koopvaardijvloot opnieuw op. De wet op het vrij invoeren van scheepsbouw materiaal en de wet op het verlenen van kredieten aan Belgische rederijen getuigen hiervan. Het was duidelijk dat het steunen van regelmatige buitenlandse lijnen wel een bron van voorspoed kon zijn voor de haven zelf, maar dat het te zelfder tijd de uitbouw van een nationale vloot in de weg kon staan. Daarom werden de aanmoedigingen zoals die ten overstaan van een Deense en een Japanse lijn waren verstrekt, door velen verkozen boven financiële steun⁶⁵. Een haven moest in staat zijn verkeer aan te trekken door de kwaliteit van haar uitrusting, door haar organisatie, door haar verbindingen met het hinterland en niet door een of andere kunstmatige ingreep.

De Antwerpse haven en haar concurrenten

Ondanks deze tendenzen bleef de schatkist tot aan het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog aan drie lijnen die Antwerpen als tussenhaven aandeden, steun uitbe-

⁶² K. VERAGHTERT, Havens, in : *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, IV, Bussum, 1978, p. 59-60.

⁶³ MBuZ, 2353, nota 1872 ; Parl. St., Kamer, 1882-83, nr. 22, 56.

⁶⁴ MBuZ, 2353, Min. Buit. Zaken aan Min. Op. Werken, 20.7.1872.

⁶⁵ H. DE Vos, *o.c.*, p. 10-14.

talen. Het betrof de dienst met Chili en Peru die sinds 1874 verzorgd was door de Kosmos-Linie en de twee verbindingen naar Australië waarvan één eveneens naar het Verre Oosten, georganiseerd door de NDL (1886) en de DADG (1889). In de drie gevallen ging het om Duitse lijnen. Hun contracten waren telkens voor de duur van een jaar gesloten maar konden stilzwijgend worden verlengd. De regeling met de Kosmos-lijn die slechts op een brief van de Minister van Openbare Werken steunde, werd in de periode enkele jaren scherp bekritiseerd.

Het opschorten van de steun stond reeds op de agenda van het Raadgevend Comité op het einde van de jaren 80. De onbeduidende hoeveelheid post die door Kosmos-schepen werd vervoerd verantwoordde volgens het Comité de tegemoetkoming geenszins. Anders was het gesteld met de voordelen op commercieel vlak. Zij waren doorslaggevend, ook omdat de kosten voor de schatkist, nl. de terugbetaling van de rechten, toch niet zo enorm hoog lagen⁶⁶. Enige jaren na de eeuwwisseling kwam het beëindigen van het ondersteuningsbeleid opnieuw ter sprake. Aanleiding hiertoe was de hevige concurrentiestrijd tussen de havens van Hamburg en Bremen en hun rivaliserende lijnen de *Norddeutscher Lloyd* en de *Hamburg Amerika Linie* (HAL) die de Kosmos-Linie patroneerde. Op initiatief van een groep ondernemers uit Bremen en met de steun van de NDL kwam in 1905 de *Roland-Linie* tot stand die vanuit Bremen een dienst naar Chili en Peru wilde organiseren en daarmee de jarenlange monopoliepositie van Kosmos aantastte. De oude vete tussen NDL en HAL werd zo weer eens aangewakkerd. Ze schaadde niet alleen de Duitse scheepvaartbelangen maar dreigde op internationaal vlak het kartel tussen de transatlantische lijnen te laten springen, wat vooral voor kleinere maatschappijen zoals de Belgisch-Amerikaanse RSL, noodlottig zou zijn. Neteliger werd het probleem voor de overheid toen de firma *von Bary & Cie.*, vertegenwoordigster van de NDL te Antwerpen voor de Roland-Linie, in 1906 dezelfde steun vroeg als die welke jaren tevoren aan Kosmos was verleend. Het advies van het Raadgevend Comité was kort en bondig: geen steun aan de nieuwe Roland-lijn en opzegging van de Kosmos-regeling. Het advies werd gevolgd. Doch bij nader onderzoek werd van de beslissing afgezien. Reden hiervoor was de vrees dat de Kosmos-agenten *Aug. Bulcke & Cie* aan deze aangelegenheid ruchtbaarheid zouden geven en dat de zaak een debat in de Kamer zou uitlokken wat waarschijnlijk zou leiden tot de intrekking van de subsidies aan de NDL en de DADG. Dit moest te allen prijze worden vermeden⁶⁷. De vrees dat de haven van Rotterdam de lijnen naar zich zou trekken, was groot. En die vrees was niet nieuw. Ze was reeds naar aanleiding van de onderhandelingen met de DADG geuit⁶⁸. Ook de herziening van de Duitse subsidies door de Reichstag in 1898 waarbij bij amendement werd gevraagd de haven van Antwerpen door die van Rotterdam te

⁶⁶ ARA, Bestuur Zeewezen, 4051, P.V. Comité consultatif, 25.11.1889.

⁶⁷ MBuZ, 2353, Liebaert aan Min. Buit. Zaken, 11.7.1906; Min. Buit. Zaken aan Min. Spoorwegen, 23.10.1907; nota 30.11.1907.

⁶⁸ ARA, Bestuur Zeewezen, 4141, kaft 79.

vervangen, had grote opschudding verwekt ⁶⁹. Uiteindelijk werd door het Belgisch optreden Antwerpen als tussenhaven behouden.

De vrees voor de concurrerende havens, in het bijzonder voor Rotterdam, maar ook voor Le Havre en Vlissingen was dus een bijkomende factor tot subsidiëring. Vooral in de latere contracten werd het binnenlopen van deze havens uitdrukkelijk verboden. „Nous avons, au nord et au sud, des voisins qui se donnent beaucoup de mal et qui ne demanderaient pas mieux que de profiter de nos fautes” klonk de vermanende stem van minister Beernaert reeds in 1887 ⁷⁰. De bekommernis om de NDL in Antwerpen te houden was groot. Daarom werd aan de Kosmos-agenten medegedeeld dat de beslissing tot intrekking van de steun voorlopig werd uitgesteld. Bulcke zou zo zijn opdrachtgevers in Hamburg tevreden kunnen stellen en hij zou zelf wel inzien dat het beter was de zaak in de doofpot te stoppen, zoniet zou de financiële steun weleens voorgoed in het gedrang kunnen komen ...

Uit dit algemeen overzicht blijkt duidelijk dat de subsidiëeringspolitiek van de centrale overheid i.v.m. het oprichten van regelmatige stoomvaartlijnen weinig coherent was. Bovendien werkte ze de ontwikkeling van de eigen nationale koopvaardijvloot tegen. De overeenkomsten werden gesloten met buitenlandse maatschappijen, die al dan niet Belgische dochtermaatschappijen oprichtten ⁷¹. Toch bleef deze vorm van overheidssteun bijna een halve eeuw bestaan. Ze kwam alleszins de Antwerpse haven ten goede en past op het eerste gezicht volledig in de staatsinterventie ten voordele van de Antwerpse haveninfrastructuur in de periode na 1875 ⁷².

⁶⁹ ARA, Min. van Fin., 350, cart. 67, doss. 176 en 354, Belg. Gezantschap aan Min. Buit. Zaken, Berlijn, 5.3.1898.

⁷⁰ Parl. Hand., Kamer, 1886-87, 8 augustus 1887, 1858.

⁷¹ De dochtermaatschappijen van Lamport & Holt en de RSL zouden echter in 1887 met hun schepen onder Belgische vlag 65,1% van de Antwerpse koopvaardijvloot uitmaken. F. J. A. BROEZE, *De Rederij*, in: *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, IV, Bussum, 1978, p. 174.

⁷² K. VERAGHTERT, *Het beheer van de Antwerpse haven, 1815-1890, opgejaagd door Rotterdam*, in: *Bewegen en Bewogen. De historie in het spanningsveld tussen economie en cultuur*, Tilburg, 1986, p. 188-189.

BIJLAGE I : OVERZICHT VAN DE STEUNVERLENING (tot 1914)

Duur contract	Maatschappij	Bestemming	Aard van de steun
17.12.1867-23.3.1869	Tait & Cy (Londen)	Brazilië en Plata-havens	– postrechten – max. subsidie : 250.000 fr. – terugbetaling rechten
12.1.1870-sept.-okt. 1870	London (Belgium) Brazil and River Plate Royal Mail Ship Cy Ltd.	idem	idem
29.11.1870-25.4.1874	J. Ryde & Cy (Londen)	Brazilië en Plata-havens	idem
20.1.1876-31.12.1890	Lamport & Holt (Liverpool) (S.A. de navigation royale Belge, Sud-Américaine)	Valparaiso Brazilië en Plata-havens	max. 750.000 fr. (totaal) – postrechten – snelheidspremie 50 fr./uur – terugbetaling rechten
8.7.1874-1914	Deutsche Dampfschiffsgesellschaft KOSMOS (Hamburg)	Chili, Peru	terugbetaling rechten
1.7.1873-30.6.1892	International Navigation Cy (Philadelphia) (S.A. de navigation Belge-Américaine) «Red Star Line»	Philadelphia, New York	– postrechten – max. 500.000 fr. – terugbetaling rechten (na 1887 : 380.000 fr.)
19.12.1892-april 1894 (?) april 1894-?	Colomba Steamship Cy Ltd. (J. Fatio & Cie) (Soc. Colomba belge de navigation)	Canada (Quebec, Montreal)	hoge bescherming
30.3.1882-midden 1883	Rob. M. Sloman (Hamburg)	Australië (Adelaïde, Melbourne, Sydney)	terugbetaling rechten
1.5.1886-1914	Norddeutscher Lloyd (Bremen)	– idem – Singapore, Hongkong, Shanghai	– subsidie 80.000 fr. – terugbetaling rechten
24.6.1889-1914	Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft (Hamburg)	– Australië (Adelaïde, Melbourne, Sydney)	– subsidie 1.500 fr. per enkele overtocht
7, 8 en 24.10.1896-?	Nippon Yusen Kaisha Mail Steamship Cy	Verre Oosten (Kobe)	hoge bescherming
14.4.1882-12.2.1883 2.6.1883-28.1.1884	Union Steam Ship Cy. Ltd	Kaap Goede Hoop, Natal, Zanzibar	terugbetaling rechten