

Het maritiem begrip en de ontwikkeling onzer koopvaardij

Nota opgesteld door het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege

De factoren, die het normaal ontwikkelen der Belgische koopvaardij in den weg stonden, zijn onbetwistbaar het gevolg van de historische gebeurtenissen, die zich tijdens de Middeleeuwen in de Nederlanden afspeelden, en die, langzaam maar zeker, den sterken drang naar zee onzer voorouders deden verflauwen.

Bovendien was de enge kuststrook, ons na België's onafhankelijkheidsverklaring toegewezen, insgelijks een factor van remmenden aard.

Toen in de eerste jaren der XVIIe eeuw de Brugsche kooplieden naar Antwerpen verhuisden, heeft deze haven een nooit meer geëvenaarden bloei gekend: tot 91.000 aankomsten van schepen, en evenzooveel vertrekken op één jaar, werden volgens Scribanus geteld, en deze verklaart in zijn schriften, dat hij meer dan eens tot 2,500 schepen op den Scheldestroom heeft gezien.

Nochtans, tengevolge van den langdurigen strijd op onzen bodem tusschen de Nederlanders en de Spanjaarden, verlieten de meeste kooplieden Antwerpen, en toen op 30 Januari 1648 te Munster de Westfaalsche vrede werd geteekend en de onafhankelijkheid der Vereenigde Provinciën door Spanje erkend, betekende de sluiting van de Schelde Antwerpen's ondergang. Nu nog, drie eeuwen later, drukken de gevolgen van dit noodlottig tractaat op de vrije beweging en de normale ontwikkeling van ons havenverkeer en onze koopvaardij.

In 1723 werd, door de oprichting van de Oostendsche Compagnie, een ernstige poging tot het heropbeuren onzer Belgische koopvaardijvloot gedaan. Op drie dagen werd ter beurze van Antwerpen het voor dien tijd enorme kapitaal van 6,000,000 gulden, bestaande uit 6,000 aandeelen van 1,000 gulden elk, onderschreven.

Acht jaar later, in Juli 1731, wisten de Engelschen en de Hollanders, door het sluiten van het Verdrag van Weenen met Oostenrijk en Spanje, de opheffing van de Oostendische Compagnie te bewerkstelligen.

België werd, voor het vervoer over zee zijner eigen producten, afhankelijk van den vreemde en is het sindsdien in groote mate gebleven.

Trots het bezit van een wereldhaven, die in de laatste vijftig jaren tot tweemaal toe, en in weerwil van een wereldoorlog, haar activiteit tot het dubbele vermocht op te drijven, kon het kapitaal ten onzent niet bewogen worden zich daadwerkelijk aan het opbouwen van een machtige handelsvloot te interesseeren.

Vrachten voor vreemde scheepsruimte betaald, beteekenen een overdracht van aanzienlijke sommen ten nadeele onzer handelsbalans. Verhuurders van vreemde scheepsruimte stellen de vrachtprijzen naar willekeur vast, en kunnen aldus den handel van hun eigen land in de hand werken.

Niettegenstaande al de voordeelen, die een eigen koopvaardij zou kunnen bieden voor het transporteeren van den geweldigen overzeeschen uitvoer van ons land, blijft de Belgische nijveraar eerder onverschillig in dit opzicht; hij verkiest te verkoopen aan vreemde exporthuizen en vergenoegt zich met f.o.b. te leveren, daar alsdan, zonder dat hij er eenige verantwoordelijkheid voor te dragen heeft, anderen zich met het vervoer zijner producten gelasten. Ook de C.i.f. verhandelingen, die op een gegeven oogenblik veld wonnen, gingen niet vergezeld van een voorkeur aan de nationale vlag. Met het oog op zijn onmiddellijke financieele interesse had de Belgische nijveraar inderdaad geen belang bij het uitschakelen van de concurrentie. Maar deze opvatting staat ten slotte diametraal tegenover de belangen der Belgische gemeenschap, daar op die manier hooge bedragen uit het land gaan, waarvoor de tegenwaarde eerder gering is.

De politiek der scheepvaartconferencies is mede verantwoordelijk voor het niet ontwikkelen der Belgische koop-

vaardij, terwijl in 't algemeen de Belgische zakenman niet den geest heeft om het tot scheepsreeder te brengen. Hij vergenoegt zich met de rol van scheepsmakelaar of -agent.

Bovendien stond België tegenover zijn machtige bureu, als politieke mogendheid, eerder zwak, daar het niet, zooals zij, over rijke en uitgestrekte koloniën beschikte. Het is o.i. dan ook dank aan het bezit van Belgisch Congo dat onze reederij zich voor totale verdwijning kon behoeden.

Hoe onwaarschijnlijk ook het op het eerste zicht moge blijken, werkt de invloed van de haven van Antwerpen eerder nadeelig op de ontwikkeling der Belgische koopvaardij.

Verklaren wij ons nader. Door de heftige concurrentie onder de groote West-Europeesche havens, zijn de havenkosten te Antwerpen merkelyk lager, waardoor scheepseigenaars er ook lagere vrachtprijzen zullen aanvaarden. De Belgische schepen, uitsluitend op eigen havens aangewezen, voelen er den terugslag van. De Belgische nijveraar profiteert van de lage vrachten en waant zich in een bevoorreedigde positie op de verschillende wereldmarkten.

De rendabiliteit der Antwerpsche haven wordt door deze tarievenpolitiek nadeelig beïnvloed. Bij gemis aan een oordeelkundige havenpolitiek, is onze haven een financieelen last voor den Belgischen burger geworden; zij bezorgt den vreemde onrechtstreeksche voordeelen en remt daardoor de normale ontwikkeling van onze handelsvloot.

Ons steunend op de statistische gegevens en cijfers door de Stad Antwerpen gepubliceerd in verband met het havenkeer, stellen wij vast dat in het jaar 1938, dat als een normaal jaar mag beschouwd worden, van de totale scheepsruimte in de haven toegekomen, er zich enkel **4.8** % onder Belgische vlag bevondt.

Van de 11.872.670 ton goederen dat jaar te Antwerpen aangebracht, waren er ongeveer 70 % t.t.z. 8.311.000 ton, voor België bestemd. Hiervan werd slechts **6.85** % onder Belgische vlag vervoerd.

Met betrekking tot de uitgaande goederen, komen wij tot een gelijkwaardig resultaat.

Indien wij, in denzelfden zin, de activiteit onzer koopvaardij in het jaar 1929 in oogenschouw nemen, komen wij tot de vaststelling, dat eenzelfde tekort aan Belgische scheepsruimte zich toen deed gevoelen. Hieruit blijkt, dat de toestand onzer handelsvloot sinds 1929 stationair is gebleven ten opzichte van 's lands overzeesch vervoer, waardoor België, althans gedeeltelijk, economisch afhankelijk van den vreemde blijft.

BESLUIT

Sinds het Verdrag van Munster heeft onze koopvaardij zich in een lethargischen staat bevonden, waaruit de poppingen, af en toe door een handvol enthusiasten aangevend, het niet vermochten op te beuren.

De gevestigde Belgische reederijen zijn financieel onmachtig om een waarlijk grootsche nationale koopvaardij op te bouwen.

De staat heeft tot plicht onmiddellijk na te gaan hoe hoog de werkelijke bedragen belopen, die jaarlijks aan den vreemde als vracht worden overgemaakt. Deze cijfers zullen ons doen inzien dat wij absoluut alle middelen moeten aanwenden om dien onzichtbaren import, die een fantastische uitgave beteekent, te beperken.

Daartoe moeten de belangen onzer reederijen, onzer industrie, onzer havens innig verbonden en in eenzelfde richting gestuurd; want, in zake zeetransport, zijn zij onderling afhankelijk.

De concurrentie onder de groote Noordzeehavens dient gemilderd te worden, opdat de er gequoteerde vrachtprijzen loonend zouden zijn.

In den huidigen staat van zaken dringt zich het vormen van een Nationale reederij onder parastataal statuut op, alvast dan om het transport van onzen houtinvoer uit de Baltische landen te verzekeren, en, door het instellen van regelmatige lijnen, de handelsbetrekkingen met Portugal, Spanje en andere landen van het Middellandsche zeebek-

ken te verstevigen. De exploitatie ervan, onder Staatstoezicht, moet toevertrouwd worden aan bedreven zakenlieden, wier verleden borg spreekt voor de toekomst, en aan ervaren Zeeofficieren, wier bedrevenheid geen twijfel laat. Het is, ten andere, onder laatstgenoemden dat de kern van de toekomstige kleine reederijen moet gezocht worden.

Uit de hierboven voor 1939 aangehaalde statistieken blijkt het, dat onze vooroorlogsche scheepsruimte verdriedvoudigd moet worden om onze eigen goederen — althans deze van het Belgisch-Luxemburgsch tolverbond — over zee te vervoeren.

De redenen, die ons bewegen met de meeste krachtbaarheid aan te dringen op het verwezenlijken van een wel doordacht programma tot het ontwikkelen onzer handelsvloot, en die, zij het dan ook in beknopten vorm, in dit verslag werden opgesomd, zijn ernstig genoeg opdat onmiddellijk een actie worde ingezet.

Het is niet voldoende in staat te zijn de eigen goederen langs den zeeweg te vervoeren; onze betrachtingen moeten voor de toekomst verder strekken.

Een traditie dient te worden opgebouwd, een traditie waardig van het hooge zeevaartbegrip en de faam onzer voorouders, die, als 't ware, het pendant moet zijn van dien anderen hoeksteen onzer economische structuur — het industrieel vermogen — wat tenslotte België's politieke positie in groote mate zal verstevigen.

Evenals onze Nederlandsche burenen, die wij moeten bewonderen om hun doorzicht, hun doortastendheid, dáár waar het zeevaartangelegenheden betreft, moeten wij aansturen op het veroveren van een gedeelte van het wereldtransport over zee.

Het is een grootsche taak, waaraan wij, zeeofficieren, ons geheel en al moeten wijden.