

(421 3.)

MEMORIE VAN TOELICHTING.

De vraag, op welke wijze zou behooren te worden voorzien in eene geregelde stoomvaartverbinding tusschen de verschillende deelen van Nederlandsch-Indië na afloop — op het einde van dit jaar — van de ter zake met de Koninklijke Paketvaart Maatschappij gesloten overeenkomst (zie de wetten van 19 Maart 1888; *Indisch Staatsblad* n°. 95; en van 19 Mei 1899; *Indisch Staatsblad* n°. 212), heeft een onderwerp van ernstige overweging en ampel overleg tusschen het Opperbestuur en de Indische Regeering uitgemaakt.

§ 1. In de eerste plaats kwam de vraag aan de orde of, vooral ook met het oog op de verruiming van de kustvaartbepalingen bij de wet van 29 Juni 1912 (*Indisch Staatsblad* n°. 477), bemoeienis der Regeering met het tot stand komen en onderhouden van stoomvaartverbindingen nog wel noodig is te achten. Deze vraag is bevestigend beantwoord. Wanneer de scheepvaart geheel aan de vrije mededinging werd overgelaten en dus ook de Koninklijke Paketvaart Maatschappij geheel los van den Lande zou komen te staan en niet langer door eene overeenkomst aan het bevangen van bepaalde verbindingen en het verrichten van bepaalde diensten zou zijn gebonden, zou eene geregelde en doelmatige gemeenschap ter zee tusschen de verschillende deelen van den Archipel geenszins verzekerd zijn. De mogelijkheid zou bestaan, dat genoemde maatschappij verschillende lijnen, welke verlies geven of slechts geringe baten afwerpen, zou prijs geven. Dit zou eene ontwrichting van het geregelde scheepvaartverkeer veroorzaken, waardoor aan den handel in het algemeen en aan de belangen van de bij den handel en ook bij de landbouwnijverheid betrokken kringen belangrijk nadeel zou worden berokkend. Daarbij valt het te betwijfelen of andere stoomvaartondernemers zich aangetrokken zouden gevoelen deze verbindingen te gaan bevangen; het ligt meer voor de hand, dat zij in mededinging zouden gaan varen op die lijnen, welke tot de loonnende lijnen behooren. Verschillende streken der buitenbezittingen, voor welke het geregeld aandoen der Paketvaartbooten een belangrijken factor vormt voor hare economische ontwikkeling, zouden zoodoende weder worden afgesloten van de buitenwereld en terugvallen in hare afzondering. Aan de verdere ontwikkeling van de buitenbezittingen, waarin het aandeel der Koninklijke Paketvaart Maatschappij niet te ontkennen valt, zou derhalve een gevoelige slag worden toegebracht.

Maar vooral ook met het oog op hare bestuurstaak mag door de Regeering de zorg voor het onderhouden van stoomvaartverbindingen niet worden losgelaten. De Regeering zou daardoor de zekerheid missen, dat zij steeds in verbinding kan komen met alle, ook de meest afgelegene streken van het uitgestrekte eilandenrijk, dat Nederlandsch-Indië vormt, en waar zij niet alleen orde en rust moet handhaven, maar ook de welvaart moet bevorderen. Ambtenaren, troepen, de post, geld en landsgoederen moeten geregeld kunnen worden overgevoerd naar alle deelen van Nederlandsch-Indië en de regeling van dat vervoer mag niet afhankelijk worden gesteld van

de zich steeds wijzigende verhoudingen in een geheel vrij scheepvaartverkeer.

De ondergeteekende is daarom van oordeel, dat thans nog niet het oogenblik gekomen is bedoeld verkeer aan de vrije scheepvaart over te laten.

§ 2. Ook kon niet worden gedacht aan het onderhouden der stoomvaartverbindingen van landswege, al was het alleen maar omdat het ter hand nemen van een omvangrijk bedrijf als het onderwerpelijke niet zonder bedenking zou zijn, waar de in de laatste jaren zoo beduidend toegenomen Regeeringsbemoeienis reeds thans alle krachten in beslag neemt. Hoezeer de ondergeteekende in het algemeen gevoelt voor het in handen der gemeenschap houden van de openbare middelen van verkeer, de bezwaren verbonden aan het onderhouden van stoomvaartverbindingen, en in het bijzonder van een bedrijf als door de Koninklijke Paketvaart Maatschappij uitgeoefend in een uitgestrekt eilandenrijk als Indië, overtreffen de voordeelen in niet geringe mate. Bij eene vergelijking met de verkeersmiddelen te land, springen die bezwaren aanstonds in het oog; in het algemeen zijn openbare middelen van verkeer te land gebonden aan vaste banen, waardoor mededinging op elk willekeurig tijdstip niet zoo gemakkelijk is, terwijl daarenboven de aanleg dier wegen gebonden is aan eene concessie verleend door de Overheid, die daardoor in staat is de leiding van het verkeer gedeeltelijk in handen houden. Bij eene stoomvaartonderneming is dit echter geheel anders; op elk willekeurig oogenblik kan een mededinger optreden om een deel van het verkeer voor zich op te vorderen. Aan het gaan bevaren van verbindingen, die eerst in de toekomst loonnend beloven te zijn is daardoor veel grooter gevaar verbonden. En vooral bij een uitgestrekt kustvaartbedrijf doet zich dit bezwaar gelden, daar ook de ongeregelde vaart plaatselijk vaak met goeden uitslag kan optreden. De bedrijfsleiding van eene zoodanige stoomvaartonderneming moet er derhalve op gericht zijn zich onophoudelijk aan te passen aan gewijzigde of zich ontwikkelende handels- en scheepvaartbelangen, wat bij een ter hand nemen van het bedrijf van landswege zijn eigenaardige bezwaren zou opleveren. Ook mag het bezwaar niet uit het oog worden verloren, dat eene bediening van landswege van geregelde stoomvaartlijnen, bedoelende vrachvaart en reizigersvervoer, belangrijke moeilijkheden zou medebrengen met betrekking tot de aanwerving en de opleiding van het uitgebreide varend en ander personeel.

Nu zou men kunnen aanvoeren, dat van landswege alleen die lijnen zouden kunnen worden bevaren, welke de Koninklijke Paketvaart Maatschappij zou willen prijsgeven. Hiertegen zijn twee bezwaren in te brengen. In de eerste plaats dit, dat die lijnen uiteraard de minst loonnende, vermoedelijk zelfs de verliesgevende zouden zijn, zoodat het Land aanvankelijk voor groote offers zou komen te staan. Mocht het gelukken deze verbindingen in den loop der jaren winstgevend te doen worden, dan zou niet de minste zekerheid bestaan, dat zich dan geen mededinging zou opdoen, welke een deel der voordeelen zou trekken uit de verliezen die het Land zich aanvankelijk had getroost. Het Land zou er dus — en hierbij wordt het tweede bezwaar aangeduid — als vanzelf toe gedrongen worden te streven in de richting van een volledig scheepvaartbedrijf.

§ 3. Komt men tot de slotsom, dat de zorg der Regeering voor het onderhouden van stoomvaartverbindingen vooralsnog niet kan worden ontbeerd, maar dat het niet op haren weg ligt zelve een dergelijk bedrijf uit te oefenen, en zij veeleer behoort te streven naar het aangaan van eene overeenkomst met een stoomvaartondernemer, dan volgt daaruit op zich zelf natuurlijk nog niet, dat die ondernemer de Koninklijke Paketvaart Maatschappij moet zijn. Het zou toch kunnen zijn, dat door aanbesteding voordeelijker voorwaarden zouden kunnen worden bedongen, dan waaromtrent thans, blijkens het wetsontwerp, met die maatschappij overeenstemming verkregen is.

Overeenkomst met de Kon. Paketvaart Maatschappij, betr. het onderhouden van stoomvaartverbindingen in Ned.-Indië.

De ondergeteekende is echter van meening, dat verschillende redenen het houden van eene ondershandsche of openbare aanbesteding ongewenscht maakten. Het behoeft wel geen betoog, dat ook thans nog op het behoud van het Nederlandsch karakter van de onderneming, die in Nederlandsch-Indië de stoomvaartverbindingen onderhoudt en in zoo belangrijke mate een hulpmiddel van de Regeering bij het uitoefenen harer taak vormt, de volle nadruk moet worden gelegd. Buitenlandsche gegadigden zouden dus geheel moeten worden uitgesloten, maar zelfs in het geval, dat de aanbesteding tot Nederlandsche gegadigden werd beperkt, zou niet volledige zekerheid worden verkregen, dat zoodoende inderdaad het onderhouden der stoomvaartverbindingen zou worden opgedragen aan eene stoomvaartonderneming met een werkelijk nationaal karakter. De Nederlandsch-Indische Stoomboot Maatschappij, die van 1852 tot en met 1890 de gemeenschap tusschen de verschillende deelen van Nederlandsch-Indië onderhield, en die naar den vorm eene Nederlandsche, maar in wezen eene Engelsche onderneming was, is daarvan een voorbeeld. En het was juist met het oog daarop, dat in laatstgenoemd jaar, toen met de heeren BOISSEVAIN c. s. eene overeenkomst werd aangegaan, van het houden van eene aanbesteding is afgezien. Doch afgescheiden hiervan meent de ondergeteekende, dat noch van eene tot Nederland beperkte openbare aanbesteding, noch ook van het uitlokken van ondershandsche aanbiedingen voordeeliger uitkomsten te verwachten waren geweest, dan thans van de onderhandelingen met de Koninklijke Paketvaart Maatschappij verkregen zijn. Hij acht het uitgesloten, dat Nederlandsche ondernemers er voor te vinden zouden zijn geweest naast eene zoo goed toegeruste stoomvaartonderneming als de Koninklijke Paketvaart Maatschappij eene tweede onderneming op te richten. Ware bij eene geopende inschrijving de genoemde maatschappij de eenige inschrijfster geweest, of had zij zich van inschrijving onthouden — welke veronderstelling niet zoo geheel denkbeeldig is — het Land zou veel zwakker hebben gestaan in zijne eischen, dan nu de Koninklijke Paketvaart Maatschappij er prijs op bleek te stellen opnieuw eene overeenkomst met de Indische Regeering aan te gaan.

§ 4. De ondergeteekende heeft zich daarom onbezwaard gevoeld om met den Raad van Bestuur van genoemde maatschappij onderhandelingen te openen over de grondslagen voor eene nieuwe overeenkomst welke, naar zijn gevoelen, tot voor den Lande bevredigende uitkomsten hebben geleid.

Op zich zelf is er alle aanleiding om met de Koninklijke Paketvaart Maatschappij eene nieuwe overeenkomst aan te gaan. Hare verplichtingen ten opzichte van den Lande is zij steeds tot tevredenheid der Indische Regeering nagekomen. Maar zij heeft meer gedaan, zij heeft niet alleen de bepalingen der overeenkomst nageleefd, maar hare taak breder opgevat en in alle opzichten, kan men zeggen, is het bedrijf der maatschappij verre over de overeenkomst uitgegroeid. Werd haar bij de overeenkomst slechts het bevaren van een klein aantal lijnen opgelegd, zij heeft in den loop der jaren een scheepvaartnet geknoopt in den Archipel, waardoor ook de afgelegen streken aan het wereldverkeer zijn aangesloten. Het aanvankelijk aantal mijlen is verveelvoudigd; de voor hare diensten benodigde schepen vormen thans eene aanzienlijke vloot. Op de z.g. contractlijnen overtreft de tonnenmaat der schepen over het algemeen verre de gestelde eischen en ook in menig ander opzicht heeft de maatschappij aan hogere eischen voldaan dan door de overeenkomst worden gesteld. Voor het openen van nieuwe verbindingen heeft zij belangrijke uitgaven gedaan en zij heeft zelfs enkele verbindingen met het buitenland weten tot stand te brengen. Ook in het belang van het Nederlandsch karakter der onderneming heeft de Koninklijke Paketvaart Maatschappij steeds meer gedaan dan waartoe zij stipt verplicht was. Werd in de overeenkomst geëischt, dat op de voorgeschreven diensten de gezagvoerders, enz. Nederlanders moeten zijn, alle gezag-

voerders, stuurlieden en machinisten, haar geheele agenten- en kantoorpersoneel in Indië en het kantoorpersoneel in Nederland zijn Nederlanders. Voor den aanbouw van schepen, ook die gebezigd op niet-voorgeschreven diensten, werd bijna altijd aan Nederlandsche bouwmeesters de voorkeur gegeven. Voorts werden uitrustingsstukken, scheepsbenodigdheden en proviand steeds zooveel mogelijk in Indië of in Nederland aangekocht.

Dat bij dit alles de maatschappij haar eigen belangen niet uit het oog verloren heeft, spreekt vanzelf, doch de door haar in de loop der jaren aan hare aandeelhouders uitgekeerde dividenden duiden aan, dat zij voor een scheepvaartbedrijf geen overmatige winsten heeft behaald. Dat zij ondanks de nu en dan vernomen en niet altijd ongegronde klachten, welke bij een bedrijf van zoodanigen omvang en dat met zoo verschillende belangen moet rekening houden, geen verwondering kunnen wekken, in het belang van handel en nijverheid in Indië werkzaam is geweest, blijkt o. m. uit het feit dat, toen enkele jaren geleden aan de Kamers van Koophandel en Nijverheid aldaar advies werd gevraagd nopens hetgeen na 1915 ten aanzien van de paketvaart zou moeten geschieden, alle drie lichamen hebben geraden tot eene verlenging van de overeenkomst met de Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Zoo schreef de Kamer van Koophandel te Batavia o. m.:

„De Koninklijke Paketvaart Maatschappij, welke de paketvaart in den Indischen Archipel bedient, heeft routine en praktijk van den bedoelden vervoerdienst verworven, is bekend met de behoeften van den handel en het verkeer en heeft getoond zich daaraan te willen en te weten aanpassen. Op de stiptheid in de uren van aankomst en vertrek harer booten en in de uitlevering van goederen mogen wel eens gebronde aanmerkingen gemaakt zijn, nooit is haar, voor zoover onze Kamer bekend is, het verwijt gedaan, dat zij haar feitelijk monopolie ten nadeele van handel en verkeer of van het algemeen belang exploiteert. Bij den handel heeft zij integendeel het vertrouwen weten te vestigen, dat zij alle belanghebbenden gelijkelijk behandelt, niet open is om den een boven den ander te begunstigen en ook op hare vrije lijnen de bediening der gemeenschap te water als de uitoefening van een openbaren dienst met tegemoetkoming aan de eischen van handel en verkeer opvat.”

En verder:

„De wijze, waarop de Koninklijke Paketvaart Maatschappij haar bedrijf heeft uitgeoefend levert voor handel en verkeer deugdelijke en ernstige waarborgen op, dat hunne rechtmatige belangen ook in het vervolg bij haar veilig zullen zijn. Ditzelfde gevoel van veiligheid is niet verbonden aan de gedachte, dat in den bestaanden toestand verandering kan komen. Eene uitbesteding met het gevolg, dat de bediening in nieuwe handen kwam, zou een geheel onberekenbaren toestand scheppen. Of de fiscale voorwaarden in dat geval zullen worden opgewogen door voordeelen van handel en verkeer en de algemeene verkeersbelangen is ten eenenmale onzeker. Onze Kamer is van gevoelen, dat het de voorkeur verdient het zekere, dat gebleken is alleszins te voldoen, voor het onzekere te nemen en de gewichtige bij het te nemen besluit betrokken belangen niet aan eene misschien gevaarlijke proefneming te wagen.”

§ 5. Het is duidelijk, dat de voorwaarden voor eene nieuwe overeenkomst niet op dezelfde leest konden worden geschoeid als die der tegenwoordige. Het scheepvaartverkeer in Nederlandsch-Indië heeft zich sedert 1891, het jaar dat de Koninklijke Paketvaart Maatschappij haar bedrijf begon, zoo belangrijk uitgebreid en ontwikkeld, dat het meerendeel der bepalingen van de geldende overeenkomst zich geenszins meer bij dat verkeer aansluit. Dit geldt in de eerste plaats voor de bepalingen houdende de verplichting tot het bevaren van een aantal lijnen. In de wet van 19 Maart 1888 werden 13 verplichte diensten omschreven, terwijl met opzicht tot

Overeenkomst met de Kon. Paketvaart Maatschappij, betr. het onderhouden van stoomvaartverbindingen in Ned.-Indië.

de talrijke niet in de wet genoemde diensten de Maatschappij geen andere verplichtingen heeft dan die voortvloeiende uit eene in 1899 gesloten aanvullende overeenkomst (Bijblad op het *Indisch Staatsblad* nos. 5925 en 6755), welke betrekking heeft op het vervoer van landsreizigers, -goederen en -gelden, alsmede van de pakketten van de brievenpost. De ondergeteekende heeft daarom als eerste voorwaarde gesteld, dat de nieuwe overeenkomst alle regelmatige lijnen der maatschappij zou omvatten, zoodat in de toekomst de vast te stellen bepalingen op nagenoeg het geheele bedrijf der maatschappij betrekking zouden hebben en de Regeering op de leiding daarvan toezicht en invloed zou kunnen oefenen. Voorts bleek het wenschelijk in de geldelijke verhouding van de maatschappij tot den Lande wijziging te brengen. Bij genoemde wet van 1888 werd eene tegemoetkoming vastgesteld voor de verplichte diensten naar den maatstaf van de verwachte geldelijke uitkomsten van die diensten, in welken maatstaf bij de verlenging van de overeenkomst in 1899 (zie de wet in *Indisch Staatsblad* 1899 n°. 212) wijziging is gebracht. Sedert is echter ook reeds weer in de uitkomsten der hier bedoelde lijnen verandering gekomen en zijn door de maatschappij verschillende nog met verlies bevaren wordende lijnen geopend. De voor eene tegemoetkoming in aanmerking komende lijnen en de maatstaf daarvan zouden dus geheel nieuw moeten worden vastgesteld. Hieraan bleken echter overwegende bezwaren van de zijde der maatschappij verbonden, daar zoodoende openbaar zou worden gemaakt welke verbindingen loonend zijn en welke niet, waartegen bij haar niet in de laatste plaats met het oog op de tegenwoordige vrijgevege kustvaartbepalingen, uit een bedrijfs oogpunt ernstige bedenking bestaat. Daarenboven is het karakter der tegemoetkoming gaandeweg geheel verloren gegaan, naarmate de daartegenover door de maatschappij te verrichten diensten in beteekenis en omvang toenamen. Zoo mag thans het kosteloos vervoer der brievenpost en de kosteloze behandeling daarvan aan boord eene volledige vergoeding van die tegemoetkoming worden genoemd. De maatschappij wilde daarom liever het z.g. lijnsubsidie prijs geven en in de plaats daarvan verkrijgen eene betaling van het vervoer van de pakketten van de brievenpost. De ondergeteekende mocht er in slagen de daarvoor te betalen vergoeding per bevaren zeemijl te doen stellen op een matig bedrag en voor het totaalbedrag een maximum te bepalen, dat ongeveer gelijk is aan de som welke thans door de maatschappij, ingevolge de subsidiebepaling der tegenwoordige overeenkomst, genoten wordt.

§ 6. Thans overgaande tot eene bespreking van elk der in het wetsontwerp neergelegde voorwaarden, waarop de goedkeuring van den wetgever wordt gevraagd, en die als grondslagen van de te sluiten overeenkomst zullen strekken, moge het volgende tot toelichting dienen.

a. De ondergeteekende heeft gemeend dat het geen aanbeveling verdient eene overeenkomst te sluiten voor langeren duur dan 10 jaar, ten einde de Regeering binnen niet te langen tijd wederom in de gelegenheid te stellen zoo noodig nieuwe voorwaarden te bedingen of op andere wijze in het onderhouden der stoomvaartverbindingen te voorzien. Van den anderen kant gaat het met het oog op de voor de maatschappij noodige bedrijfszekerheid moeilijk aan een korteren termijn te stellen.

b. Evenals in de wet van 1888 zijn in het wetsontwerp verschillende bepalingen opgenomen, ter verzekering van het nationale karakter der onderneming. Door de eischen, die hier aan de vennootschap en hare bestuurders worden gesteld, wordt er tegen gewaakt dat de feitelijke leiding in vreemde handen overgaat. De hierbedoelde verplichtingen zijn opgenomen in de statuten der vennootschap, welke tevens bepalen dat wijziging daarvan niet kan plaats hebben dan na bekomen goedkeuring van den Minister van Koloniën.

Ook de bepaling omtrent het toezicht door een regeerings-commissaris is uit genoemde wet overgenomen.

c. In de deze toelichting vergezellende ontwerp-overeenkomst zijn 30 verbindingen omschreven, wat begin- en eindpunt en de voornaamste tusschenhavens, alsook wat het aantal vaartbeurten betreft, welke de maatschappij zich verbindt in regelmatigen dienst te bevaren. De gezamenlijke afstand, in die verplichte verbindingen afgelegd, bedraagt ongeveer 900 000 mijlen, dus meer dan het dubbele van het aantal mijlen, dat thans in de verplichte diensten wordt bevaren, hetwelk 411 000 bedraagt. Zoodat uit bijgaande kaart blijkt, strekken deze 30 verbindingen zich over den geheelen Archipel uit. De ondergeteekende meent dat het voldoende is in de overeenkomst den algemeenen vaarweg dier lijnen vast te leggen met bepaling, dat het aandoen van de verdere tusschenhavens door de maatschappij zal worden geregeld, echter zoodanig dat aan deze plaatsen eene voldoende verbinding wordt verzekerd. Is de Regeering van oordeel, dat voor sommige plaatsen de maatschappij in dit opzicht te kort schiet, dan heeft zij onder het in de wet genoemde voorbehoud het recht om het aandoen van die plaats verplicht te stellen. Was het bij den aanvang der geldende overeenkomst wenschelijk alle te bezoeken tusschenhavens in de overeenkomst vast te leggen, omdat toen nog eene geregelde kustvaart moest worden geschapen en het bestuursbelang derhalve in deze geheel den doorslag gaf, nu zich sedert een regelmatig vaarplan voor geheel Indië heeft ontwikkeld en in de verplichte diensten in het algemeen meer plaatsen worden aangedaan dan volgens overeenkomst vereischt is, kan er geen bezwaar tegen zijn de regeling van het aandoen der verschillende tusschenplaatsen aan de maatschappij over te laten. Van hare zijde stelde zij dit trouwens als eisch, aangezien zij alleen daardoor die vrijheid van beweging kan verkrijgen, noodig om haar bedrijf tot nog hogere ontwikkeling te brengen.

d. De bepalingen der overeenkomst zullen in het algemeen niet alleen van toepassing zijn op de hiervóór bedoelde 30 verplichte lijnen, maar ook op de overige verbindingen, welke regelmatig door de maatschappij bevaren worden. Hiermede wordt dus nagenoeg het geheele bedrijf door de maatschappij uitgeoefend, onder de overeenkomst gebracht. Voorts is overeengekomen dat per jaar op de verplichte en de vrije regelmatige lijnen ten minste 1 500 000 zeemijlen van zestig in een graad moeten worden afgelegd.

e. In de vorige paragraaf is reeds gesproken over de aan de maatschappij te betalen vergoeding voor het vervoer van de brievenpost. Voor dit vervoer zal per afgelegde zeemijl f 0,25 worden betaald. Ten hoogste zal dit bedrag f 500 000 's jaars mogen bedragen, welk maximum derhalve alleen bereikt wordt wanneer op de verplichte en vrije regelmatige lijnen jaarlijks 2 000 000 zeemijlen worden afgelegd. In deze betaling is de behandeling van de post aan boord der schepen en het in ontvangst nemen en afleveren daarvan op de plaatsen van verzending en bestemming, begrepen.

f. Evenals dit het geval is onder de bestaande overeenkomst, zal de Gouverneur-Generaal ook onder de nieuwe aan de maatschappij het bevaren van nieuwe lijnen kunnen opleggen, volgens door hem aan te geven vaarweg. In de overeenkomst zal worden bepaald, dat de daarvoor te betalen vergoeding eerst zal worden toegekend nadat daarop bij de Indische begrooting zal zijn gerekend.

g. Voor alle verplichte en vrije regelmatige lijnen is de verplichting opgenomen dat de gezagvoerders, stuurlieden en machinisten Nederlandsche onderdanen moeten zijn. In de wet van 1888 werd bepaald dat zoodanige leden van het varende personeel den staat van Nederlander moeten bezitten, doch het kwam den ondergeteekende gewenscht voor deze bepaling te verruimen, teneinde de gelegenheid te openen voor die betrekkingen ook inlanders en daarmee gelijk gestelden op te leiden.

De bepaling omtrent den bouw van schepen op Nederlandsche of Nederlandsch-Indische werven is eveneens uit

Overeenkomst met de Kon. Paketvaart Maatschappij, betr. het onderhouden van stoomvaartverbindingen in Ned.-Indië.

de geldende overeenkomst overgenomen — de bijvoeging „of Nederlandsch-Indische werven” is nieuw en spreekt voor zich zelve —, doch zal uiteraard, evenals de vorige voorwaarde, eene veel wijdere strekking erlangen, daar zij betrekking heeft op alle schepen der verplichte en vrije regelmatige lijnen.

h. De ondergeteekende is van oordeel dat het aanbeveling verdient de bepaling te handhaven, dat de Regeering voor den overvoer van landsreizigers, -goederen en -gelden, behoudens enkele uitzonderingen, uitsluitend gebruik maakt van de schepen der maatschappij. Want hiertegenover kan niet alleen aan den eisch worden vastgehouden dat de Regeering steeds de voorkeur geniet om te beschikken over scheepsruimte, maar ook aan de *verplichting* der maatschappij tot zoodanig vervoer. Wil de Regeering de zekerheid hebben dat zij steeds personen en goederen zal kunnen overvoeren, zonder daarbij geheel afhankelijk te zijn van de oogeblikkelijke eischen en aanspraken van het particuliere personen- en vrachtvervoer, dan moet aan de beide genoemde eischen worden vastgehouden. Dat door zoodanige toezegging aan de maatschappij een algemeen vervoers*monopolie* zou worden verzekerd, waardoor voor andere stoomvaartmaatschappijen de mededinging met de Koninklijke Paketvaart Maatschappij niet alleen zou worden bemoeilijkt, maar zelfs bijna onmogelijk gemaakt, kan, naar het gevoelen van den ondergeteekende, zeker voor de latere jaren niet meer worden toegegeven, nu zich in Indië een vrachtverkeer heeft ontwikkeld, waarbij het vervoer van landgoederen geheel in het niet verzinkt. Daarbij komt, dat het voornaamste vrachtvervoer van den lande, nl. dat van de massale voortbrengselen en goederen van de landsondernemingen, -bedrijven en -*monopoliën*, aan de onderwerpelijke bepaling zal worden onttrokken. Het ligt in de bedoeling voor dit vervoer, waaronder ook het vervoer van zout en steenkolen en dat van rijst voor de lands-tinontginning op Banka is begrepen, afzonderlijke vervoersovereenkomsten aan te gaan, waarbij ook op andere aanbiedingen dan die van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij kan worden acht geslagen.

i. Ook het vaststellen van landstarieven voor het vervoer van reizigers en goederen heeft de ondergeteekende gemeend te moeten handhaven. Niettegenstaande de prijzen voor de verschillende benodigdheden in de laatste jaren niet onbelangrijk gestegen zijn, werd de maatschappij bereid gevonden de thans geldende tarieven in de nieuwe overeenkomst over te nemen, met dien verstande dat die voor kinderen van landsreizigers eenigszins zullen worden verlaagd. Bepaalde landstarieven hebben voor de maatschappij het voordeel dat zij meerdere bedrijfszekerheid verschaffen, terwijl de Regeering niet onderhevig is aan herhaalde tariefswijzigingen, zoodat het bedrag dat zij telken jare aan vervoer over zee moet betalen niet zoo zeer uit de schatting kan vallen. En waar nu de geldende landstarieven reeds in 1888 werden vastgesteld en de vrachtprijzen sedert gedurig zijn gestegen, terwijl voor het eerstvolgende tijdvak van 10 jaren geen daling te wachten is, acht de ondergeteekende de tarieven, welke in de nieuwe overeenkomst zullen worden toegepast, alleszins aannemelijk.

j. De voorwaarde omtrent den inhuur van schepen en het recht der Regeering om te allen tijde een of meer stoomschepen van de maatschappij in gebruik of in eigendom over te nemen, is mede uit de wet van 1888 overgenomen. Alleen strekt zij zich thans uit tot bijna alle schepen der maatschappij (die der verplichte en vrije regelmatige lijnen), terwijl zij tot dusver slechts geldt voor die der verplichte diensten. Ook is een belangrijk voordeel verkregen, doordat de maatschappij bereid is bevonden bij inhuur van schepen voor langeren termijn dan 5 dagen de kosten niet onaanzienlijk te verminderen. Voorts is de bepaling opgenomen, dat de gages der bemanning gedurende den termijn van inhuur in tijd van oorlog of dreigend oorlogsgevaar met hoog-

stens 100 pct. zullen worden verhoogd (welke uitkeeringen niet door het Land zullen worden vergoed), en dat in de overeenkomst regelen zullen worden vastgesteld betreffende de door den Lande te vergoeden onkosten ten gevolge van de door de maatschappij uit te keeren schadeloosstellingen, pensioenen enz. aan het varend personeel of nagelaten familiebetrekkingen in geval van schade, veroorzaakt door het verrichten van diensten, rechtstreeks in verband staande met de hierbedoelde omstandigheden.

Zulke regelen zijn thans in eene afzonderlijke, in 1906 gesloten overeenkomst opgenomen.

k. De bepaling omtrent het verleenen van eene schadeloosstelling aan de maatschappij wanneer door bijzondere omstandigheden de kosten der maatschappij voor de uitoefening van haar bedrijf de normale uitgaven met 25 % mochten overschrijden, welke bepaling is overgenomen uit de wet van 1888, behoeft geen toelichting.

l. In de tegenwoordige overeenkomst zijn de bedragen vastgesteld welke door de tarieven voor particuliere reizigers en goederen niet mogen worden overschreden. Voor de particuliere reizigers mogen zij niet hoger zijn dan 10 % boven die van landsreizigers, terwijl voor de particuliere goederen geen hogere vrachten mogen worden bedongen dan 25 percent boven de vrachten welke voor landgoederen verschuldigd zijn, als de afstand 25 mijl te boven gaat, en 50 percent als de afstand tot 25 mijl bedraagt. Voor het vervolg kan, althans voor zoover het goederenvervoer betreft, die band niet worden aangelegd. Verhield toch 25 jaar geleden op de geregelde lijnen het vervoer van landgoederen zich tot dat van particuliere goederen ongeveer als 1 tot 8, thans bedraagt die verhouding ongeveer 1 tot 22. Had de maatschappij dan ook voor het betrekkelijk geringe landsvervoer geen bezwaar vaste tarieven te aanvaarden, het kan niet van haar geëischt worden, dat zij voor het zooveel malen grootere particulier vervoer de tarieven naar die van de landgoederen zal richten. Het is toch uiterst moeilijk, zoo niet ondoenlijk, om voor de particuliere vrachtprijzen voor een tijdvak van 10 jaren een maatstaf aan te leggen, daar op die tarieven vaak allerlei invloeden, geheel onafhankelijk van den scheepvaartondernemer, van invloed zijn. Waar de tarieven voor particuliere reizigers in veel minder mate aan wisselvallige handelsinvloeden onderhevig zijn, heeft de maatschappij er geen bezwaar tegen, zich daarvoor aan een maximumtarief te onderwerpen. Voor reizigers der 1ste klasse is dit gesteld op 10 % boven het landstarief voor personen die in die klasse worden vervoerd, terwijl voorts bepaald is, dat de overtochtskosten der reizigers der 2de, 3de en 4de klasse niet meer dan onderscheidenlijk 60, 30 en 12½ percent van die der reizigers der 1ste klasse zullen mogen bedragen. Deze laatste cijfers zijn de bestaande verhoudingscijfers voor de tarieven van de verschillende klassen.

§ 7. Het ligt in de bedoeling om de overeenkomst, omtrent welke de eindonderhandelingen op verzoek van den Gouverneur-Generaal hier te lande zijn gevoerd, in Indië te doen afsluiten. Met de maatschappij is reeds omtrent de verdere bepalingen overeenstemming verkregen, op den voet van de als bijlage bij deze memorie gevoegde ontwerp-overeenkomst. Het spreekt intusschen vanzelf, dat in dit ontwerp in gemeenschappelijk overleg nog wijzigingen kunnen worden aangebracht, die echter niet de in de wet opgenomen grondslagen zullen mogen aantasten. De ondergeteekende oordeelde het aanbevelenswaardig om, evenals dat bij de wet van 1888 is geschied, alleen de voornaamste voorwaarden aan de goedkeuring van den wetgever te onderwerpen, opdat niet voor elke gedurende den loop der overeenkomst wenschelijk voorkomende wijziging daarvan, van hoe geringe beteekenis die ook moge zijn, de machtiging der wet vereischt is.

De Minister van Koloniën,

TH. B. PLEYTE.



OVERZICHTSKAART

VAN DE
 verplicht door de
Koninklijke Paketvaart Maatschappij
 te bevaaren verbindingen.