

***Nous avons notre Gouvernement derrière nous.***  
*Het Belgisch en Nederlands koloniaal scheepvaartbeleid tijdens de  
Grote Depressie.*

Naam: Ruben Rosseels  
Studentnummer: (s)1575597  
Opleiding: Master Maritieme Geschiedenis  
Universiteit Leiden  
Begeleidster: dr. Anita van Dissel



*Voor Tess*



## Inhoudstafel |

<i>Dankwoord</i>	7
<i>Verantwoording</i>	8
<i>Kaarten</i>	9
<b>Een toast op de Compagnie</b>	<b>13</b>
<i>België en Nederland, als twee druppels water?</i>	14
<i>De rol van de goudstandaard</i>	16
<i>Nederland en België gaan hun eigen weg</i>	18
<i>Onderzoeksvraag</i>	19
<i>Onderzoeksopzet</i>	19

### DEEL 1: De koloniale scheepvaart voor de crisis

<b>1. De Indische rederijen</b>	<b>23</b>
<i>Boom, bust en consolidatie: de SMN en de RL</i>	23
<b>2. De vaart op Congo</b>	<b>27</b>
<i>Van nichespeler tot marktreus: de CBMC</i>	27

### DEEL 2: De crisis van de jaren '30

<b>3. De Indische rederijen</b>	<b>32</b>
<i>Subsidiëring tegen wil en dank: de SMN en de RL</i>	32
<i>Vechten tegen de bierkaai</i>	32
<i>Onoverkomelijke bezwaren</i>	35
<i>Een overhaaste afhandeling</i>	39
<i>Wie geld heeft bouwt, wie geen geld heeft bouwt ook</i>	40
<b>4. De Compagnie Maritime Belge</b>	<b>45</b>
<i>Geven en nemen: de CMB</i>	45
<i>Van kwaad naar erger</i>	45
<i>Met het water aan de lippen</i>	48
<i>Une conception fausse</i>	50
<i>Des concessions mutuelles</i>	54

### DEEL 3: Vergelijking

<b>5. De Belgische Sonderweg</b>	<b>65</b>
<i>De alleengang van de Belgische regering</i>	65
<i>Methodologische problemen</i>	65
<i>Publieke opinie, vlootomvang, en vlootleeftijd</i>	66
<i>Koloniale ontwikkeling</i>	70
<i>Overlappende bevoegdheden</i>	72

<i>Werkverruiming versus aanpassing</i>	74
<i>Steunen om te besparen</i>	77
<b>Conclusie</b>	<b>82</b>
<i>Bijlagen</i>	85
<i>Afkortingen en bedrijfsnamen</i>	85
<i>Verklarende woordenlijst</i>	86
<i>Tabellen en grafieken</i>	87
<i>Bibliografie</i>	95

## Dankwoord |

Een thesis is zelden het werk van de student die haar schrijft alleen. Velen hebben me onderweg geholpen en ik wil graag hen bedanken zonder wiens hulp mijn eindwerk niet zou zijn geworden wat het nu is.

Ik ben dhr. Guido de Latte dank verschuldigd voor me de juiste richting te wijzen in de archieven van het Bestuur van het Zeewezen; het team van de Koninklijke Belgische Redersvereniging, dat me hartelijk ontving en de nodige literatuur ter beschikking stelde, en de heren Guy Huyghe en Jef Vrelust van respectievelijk de vzw Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum en het MAS voor hun hulp in mijn zoektocht naar beeldmateriaal. Bijzondere vermelding verdient de directie van de Compagnie Maritime Belge, die me vriendelijk toestond haar archief (dat een onmisbare aanvulling vormt op de Rijksarchieven te Brussel) te consulteren. De heer Ludo Beersmans maakte me wegwijs in zowel de archieven als de geschiedenis van de rederij en was me steeds ter wille in al mijn verzoeken om documentatie. Ook hem wil ik in het bijzonder bedanken.

Leona Van Kampen gaf me geduldig tekst en uitleg bij al mijn vragen over bedrijfseconomie en -boekhouding. Ann Driessen bood vriendelijk aan een eerste versie door te nemen en te becommentariëren. Beiden verdienen mijn erkenning voor hun bijdrage. Natuurlijk kan de feedback van m'n medestudenten en prof. dr. Henk den Heijer tijdens de colleges, naast die van scriptiebegeleidster dr. Anita van Dissel, niet onvermeld blijven. Hun opmerkingen, advies en aanmoedigen waren een grote hulp en hebben me meermaals aangezet tot kritische reflectie.

Tenslotte wil ik graag mijn ouders bedanken voor hun onontbeerlijke steun. Niet alleen waren zij gewillige proeflezers (een vervelende taak, maar van onschatbare waarde) maar ook hebben zij me steeds financieel en moreel gesteund. Zonder hen zou dit niet mogelijk zijn geweest.

Fouten en onvolledigheden die alsnog in de tekst zijn geslopen zijn uiteraard geheel voor mijn rekening.

## Verantwoording |

Bij het schrijven van deze scriptie heb ik enkele stilistische keuzes gemaakt. Sommige, zoals het gebruik van ‘Belgisch-Congo’ en ‘Nederlands-Indië,’ spreken in een historisch werk voor zich en behoeven weinig betoog. Andere keuzes verdienen meer toelichting.

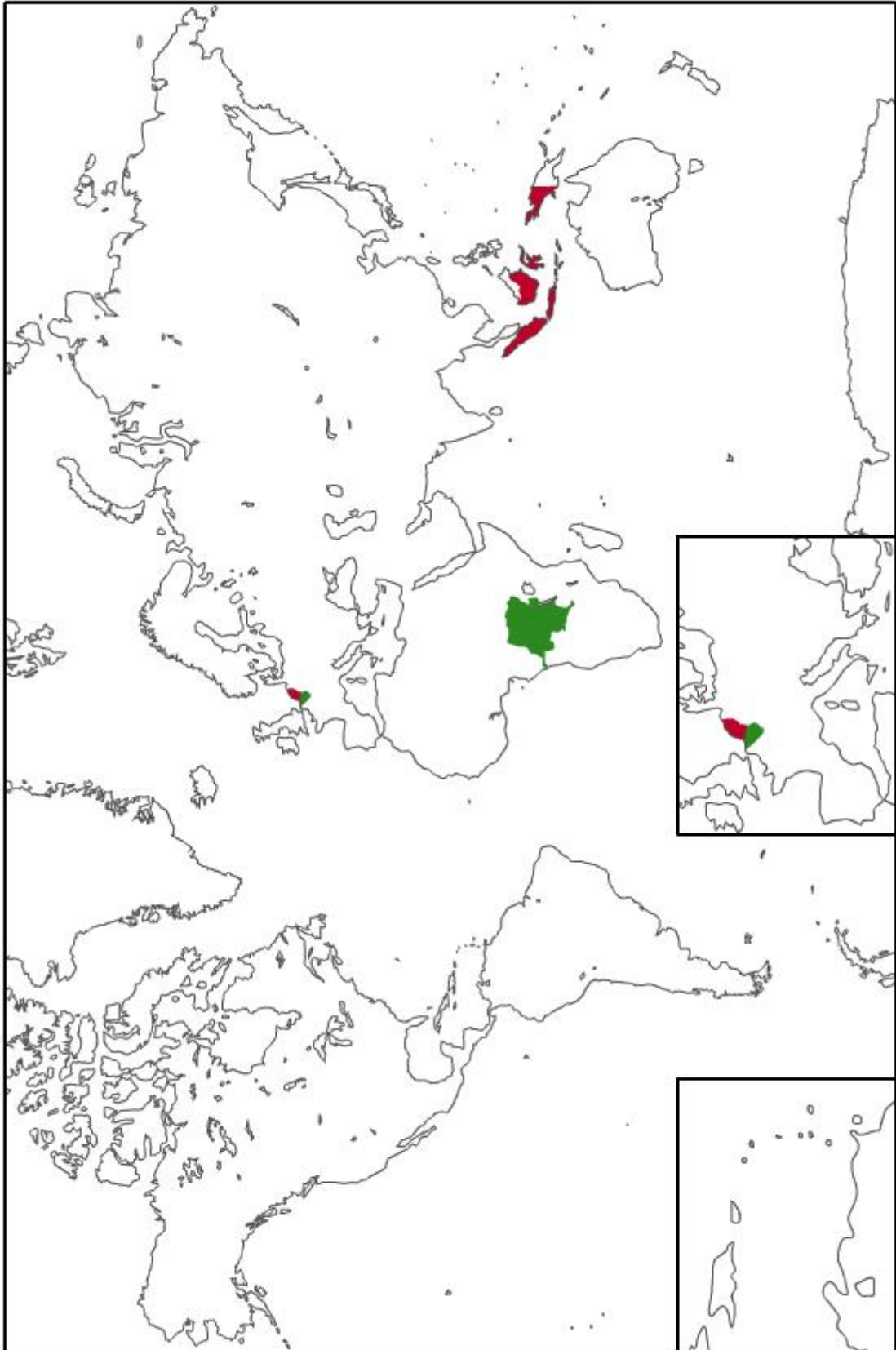
Historisch werden ‘pakketboot’ en ‘pakketvaart’ in het Nederlands zowel met dubbele als enkele ‘k’ geschreven. In de tekst wordt, met uitzondering van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, waarvan de naam met enkele ‘k’ geschreven werd, steeds de moderne spelling met dubbele ‘k’ gebruikt. Voor Belgische instellingen en bedrijven heb ik gekozen voor de in de literatuur courante benamingen, wat nu eens neerkomt op een Nederlandstalige, dan weer een Franstalige term. In de lijst met afkortingen, achteraan de scriptie, worden wel steeds beide versies gegeven. Wat de CMB betreft, waarvan de volledige naam tijdens de jaren 1930 ‘Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal)’ luidde, heb ik volstaan met de afkorting CMB, wat ook toen de gewoonte was. Voor de jaren ’20, toen ze bekend stond als de Compagnie Belge Maritime du Congo, wordt de afkorting CBMC gehanteerd.

Het Nederlandse ministerie van Economische Zaken veranderde doorheen het interbellum verschillende keren van naam. Voor de duidelijkheid wordt in de tekst enkel naar het departement verwezen als Economische Zaken. In de voetnoten heb ik wel steeds de oorspronkelijke namen en afkortingen behouden.

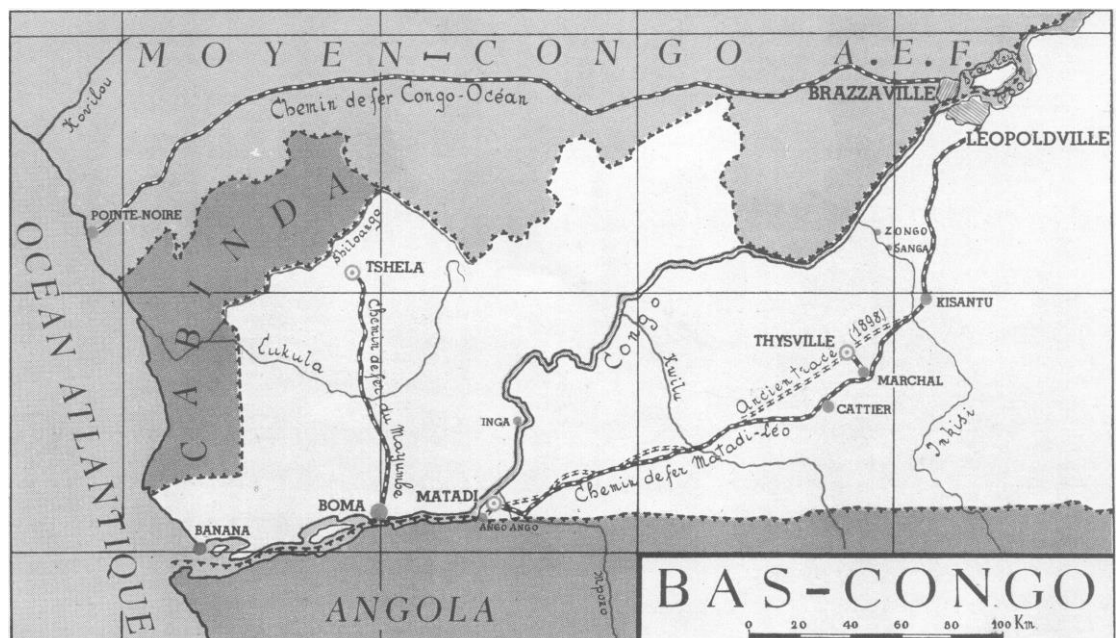
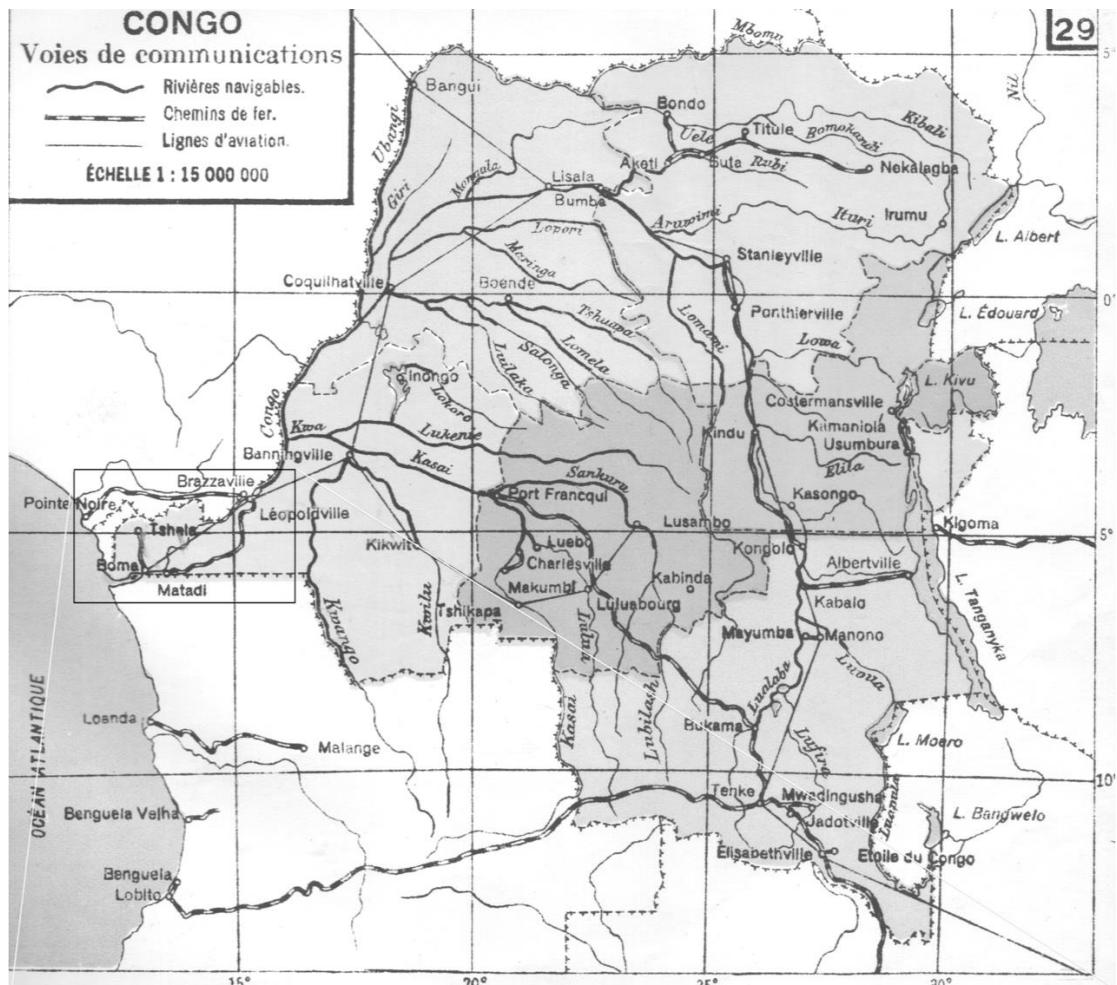
In de historische literatuur en bronnen wordt de term ‘vracht’ gebruikt om te verwijzen naar inkomsten uit de transportactiviteiten van een rederij, hetzij als vergoeding betaald door een klant voor transport van goederen, hetzij door verhuur van schepen. De vrachtenmarkt is dan de markt waar reders, bevrachters en scheepsmakelaars elkaar ontmoeten en verschillende soorten contracten afsluiten. Het is in deze zin dat het woord ook hier gebruikt wordt. Om verwarring met de goederen zelf te vermijden wordt de term ‘lading’ gebruikt. In bijlage kan men een verklarende woordenlijst vinden voor deze en andere technische termen. Een lijst van de gebruikte archiefafkortingen staat eveneens achteraan, bij de bibliografie.

Tot slot nog dit: van sommige referentiewerken zijn over het verloop der jaren verschillende edities uitgebracht, zoals het standaardwerk *British Shipping and World Competition* van Stanley Sturmeij. In de noten wordt steeds verwezen naar de editie zoals vermeld in de bibliografie.

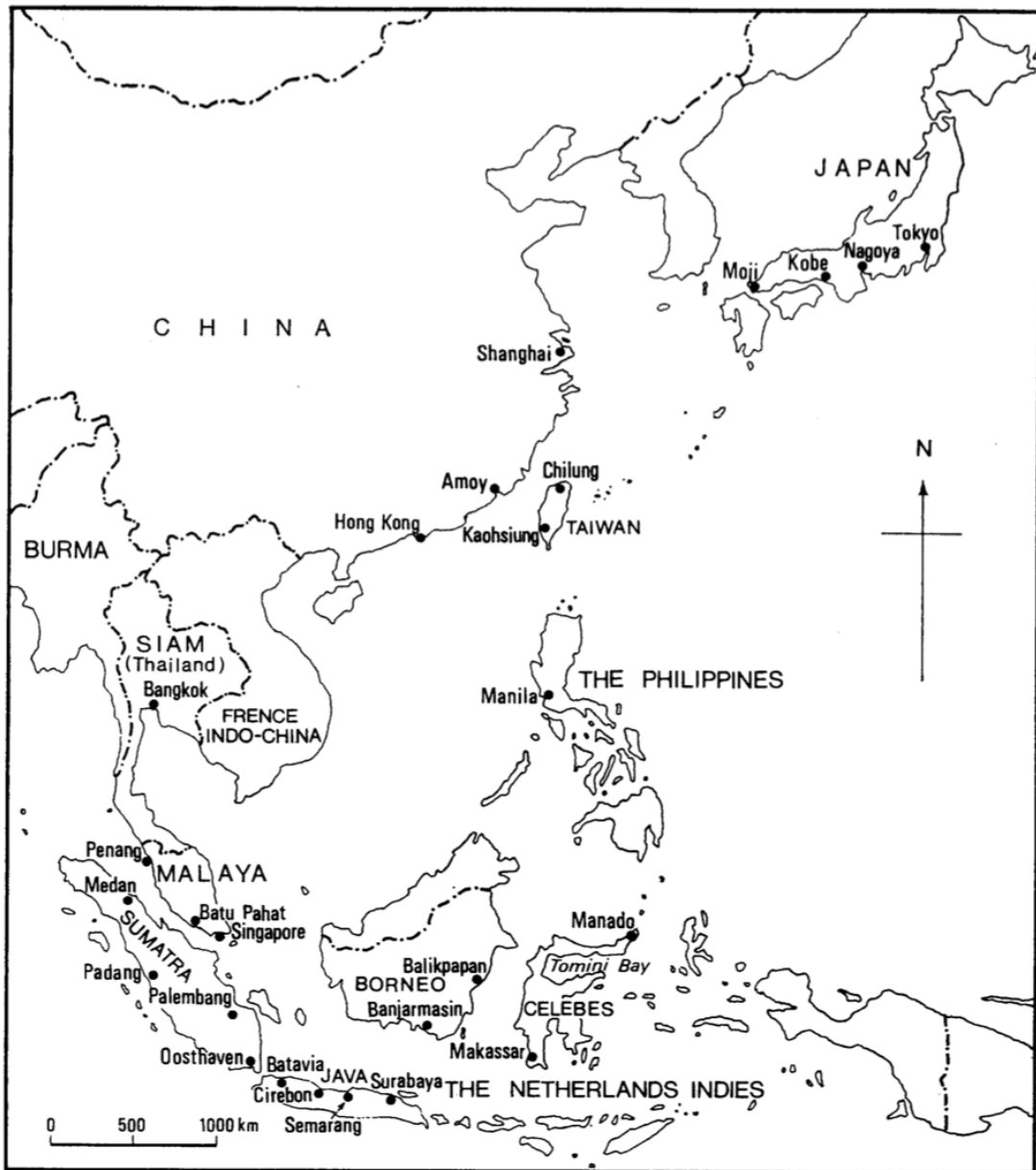




*Wereldkaart met Belgisch-Congo en Ruanda-Urundi (groen) en Nederlands-Indië (rood).*



(Boven) Het vervoersnetwerk van Belgisch-Congo eind jaren '30. Bron: Rouck, Atlas géographique et historique du Congo belge, 9. (Onder) Neder-Congo en de belangrijkste havens Matadi, Boma en Banana. Bron: Coppieters, Les Chemins de fer au Congo et en Afrique, 52.



*Nederlands-Indië en de principiële havens tijdens het interbellum. Bron: Shimizu, "Dutch-Japanese competition in the shipping trade on the Java-Japan route in the interwar period," 5.*



## Inleiding | Een toast op de Compagnie

**D**onderdag 9 december 1937 heerste er een ontspannen sfeer in de haven van Antwerpen. Aan de Rijnkaai, ter hoogte van het Eilandje, lagen twee schepen van de Compagnie Maritime Belge afgemeerd. Een, de *Moanda*, was een splinternieuw motorschip voor de vaart op Congo, dat nog maar enkele dagen eerder in dienst was genomen. Het meer dan honderd meter lange vaartuig was het eerste Belgische koopvaardijchip dat in het kader van een door de staat gefinancierd bouwprogramma in dienst werd genomen. Het bestuur achtte een viering op zijn plaats, en aan boord van haar mailschip de *Albertville* werd een receptie georganiseerd voor enkele honderden genodigden. Onder de indrukwekkende lijst gasten bevonden zich onder meer vertegenwoordigers van de CMB, de Agence Maritime Internationale, Cockerill Yards en verscheidene handelsmaatschappijen, naast de ministers van Verkeerswezen en Koloniën, en enkele parlamentsleden en hooggeplaatste ambtenaren.

Na een tot in de puntjes verzorgde maaltijd daalde een verwachtingsvolle stilte neer over de aanwezigen toen de bestuursvoorzitter van de CMB, Félicien Cattier, het woord nam. Cattier onderstreepte de moeilijke jaren die de scheepvaart nog maar net achter de rug had. De wereldwijde crisis was desastreus geweest voor de wereldhandel. Toch had de Compagnie zich grote moeite getroost een groot vlootvernieuwingsprogramma door te voeren. De laatste maanden had men maar liefst drie nieuwe schepen in dienst genomen, en nog eens drie stonden op stapel. Maar dat was niet alles. De voorzitter maakte voor het eerst bekend dat men tevens een nieuwe pakketboot, groter, sneller en luxueuzer dan ooit tevoren, had besteld. De bouw zou worden toegewezen aan de Cockerillwerf, die met de *Moanda* voortreffelijk werk had geleverd. Tezamen verschaftte deze vlootvernieuwing, voor een belangrijk deel door de overheid ondersteund, voor zeker twee en een half jaar werk aan de Belgische industrie. Na deze mededeling, die prompt onthaald werd op bewonderend applaus, vermeldde Cattier half schertsend, half serieus dat indien de regering maar haar duitje in het zakje wilde doen men terstond nog een tweede pakketboot kon bestellen. Dit zou niet alleen verdere werkzekerheid voor honderden arbeiders betekenen, maar ook een besparing van tien miljoen op de kostprijs van beide schepen.

Minister van Verkeerswezen Hendrik Marck bedankte daarop de aanwezige scheepvaartkringen voor de warme ontvangst en beloofde zijn volle steun voor de ambitieuze bouwplannen. Hij werd hierin bijgetreden door zijn ambtsgenoot van Koloniën, Edmond Rubbens, die, terwijl hij de economisch belangrijke rol van de scheepvaart onderstreepte, tot jolijt van de aanwezigen de draak stak met de creatieve manier waarop men gesolliciteerd had naar staatsteun. Na een laatste toast op Antwerpen, de Compagnie en de *Moanda* ging het verzamelde gezelschap van boord om de nieuwste aanwinst van de rederij te bewonderen, die voor de gelegenheid feestelijk was uitgedost met vlaggetjes en lintjes, en klaarlag om de volgende dag voor haar eerste reis te vertrekken naar Matadi.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Algemeen Rijksarchief te Brussel, Bestuur van het Zeewezen, 3405, Nota van Henry De Vos voor de minister van VW, 7.12.1937. Er moeten behoorlijk wat journalisten aanwezig zijn geweest, want meerdere kranten pakten uit met het nieuws over de nieuwe schepen, waaronder

## België en Nederland, als twee druppels water?

Terwijl in België volop schepen gebouwd werden lag de steun aan de koloniale scheepvaart in Nederland stil. Na de devaluatie van de gulden en de heropleving van de vrachtenmarkt eind 1936, had de regering haar handen volledig afgetrokken van de vaart op Indië. Nieuwbouw werd overgelaten aan de verzwakte rederijen zelf. Herhaaldelijke verzoeken om ruimere financiële steun waren afgewezen. Nochtans had de crisis boven de Moerdijk niet minder hard toegeslagen. Precieze schattingen lopen uiteen, maar doorgaans wordt aangenomen dat ten gevolge van de Amerikaanse beurscrash tussen 1929 en 1932 het volume van de wereldhandel met een kwart terugliep, de waarde zelfs met 60%.<sup>2</sup> Hoewel het even duurde vooraleer men hiervan in België en Nederland de effecten voelde, ondervond de scheepvaart, internationale industrie bij uitstek, de weerslag meteen. Reeds in de eerste helft van 1930 lagen de charterprijzen op de open markt een kwart beneden het niveau van 1913, terwijl de exploitatiekosten 60 tot 70% hoger lagen.<sup>3</sup> Tegen 1932 bewoog de vrachtenmarkt zich nog maar op de helft van het vooroorlogse niveau.<sup>4</sup> De beschikbare tonnage lag echter bijna 50% hoger. Voor een sector die al sinds de oorlog te kampen had met een latent overaanbod was een dergelijke evolutie rampzalig. Op het hoogtepunt van de recessie lag een vijfde van de wereldhandelsvloot opgelegd.<sup>5</sup> Zo'n toestand, die daarenboven jaren zou aanhouden, was zelfs naar de maatstaven van het woelige interbellum ongezien.

Deze cijfers verbergen echter belangrijke nationale verschillen. Een aantal landen werd veel harder getroffen dan andere. Waar in 1932 in Groot-Brittannië 17% van de vloot lag opgelegd, en 20% in Noorwegen, lag in Frankrijk, Italië en Duitsland respectievelijk 26, 26 en 30% opgelegd.<sup>6</sup> In Nederland en België liep dit op tot 40%.<sup>7</sup> Nederlandse scheepvaart aandelen waren in vergelijking met tien jaar eerder meer dan 90% in waarde gedaald.<sup>8</sup> De enige manier om de verliezen nog te dekken was door uit de reserves te putten. In België kwam men zelfs hier niet meer aan toe, en verkochten reders ten einde raad hun schepen om aan de nodige inkomsten te raken.<sup>9</sup>

Het is geen toeval dat België en Nederland, twee landen met een open en internationaal georiënteerde economie, het harder te verduren kregen. Hoewel geen enkel land ontsnapte aan de economische malaise, bepaalde het

---

*l'Indépendance Belge, Le Matin, Gazet van Antwerpen, l'Avenir Belge, De Nieuwe Gazet, La Métropole en La Tribune Congolaise.* Zie Archief Compagnie Maritime Belge, Deel 5, 75/45, Moanda I. De artikels stemmen niet altijd overeen, maar door ze met elkaar en de nota van De Vos te vergelijken laten de gebeurtenissen van die dag zich redelijk reconstrueren.

<sup>2</sup> Miller, *Europe and the Maritime World*, 245.

<sup>3</sup> Keesing, *De conjuncturele ontwikkeling*, 121.

<sup>4</sup> Leleux, *La marine marchande*, 327-28.

<sup>5</sup> Sturmey, *British Shipping*, 57.

<sup>6</sup> Ibid., 83-5.

<sup>7</sup> Keesing, *De conjuncturele ontwikkeling*, 122 en Leleux, *La marine marchande*, 334. Volgens Leleux lag op het hoogtepunt 51% van de Belgische koopvaardij opgelegd, een absoluut record!

<sup>8</sup> Keesing, *De conjuncturele ontwikkeling*, 115.

<sup>9</sup> Op de koop toe verkocht men de beste, meest waardevolle schepen eerst. Het kapitaalsverlies ten gevolge van het putten uit de reserves en de verkoop van schepen, ondermijnden de concurrentiepositie nog verder.

overheidsbeleid in grote mate de diepte van de crisis voor de nationale scheepvaart. In de Lage Landen kwam de steunverlening aanzienlijk later op gang als elders. De Nederlandse regering kwam slechts over de brug met hulp in 1932, de Belgische zelfs pas eind 1933. Bovendien beperkte men zich in beide landen tot het verstrekken van kredieten, die de schuldenlast van de scheepvaartmaatschappijen enkel vergrootten op een moment dat deze hun normale verplichtingen al niet meer konden nakomen, en hun Italiaanse, Franse, Amerikaanse en Japanse concurrenten op grote schaal gesubsidieerd werden. Dit bracht de Brit Stanley Sturmey er toe zowel België als Nederland in te delen bij de groep landen die weinig steun verleenden.<sup>10</sup>

Sturmeys categorisatie ten spijt is het historisch onderzoek naar het Belgische en Nederlandse scheepvaartbeleid tijdens de Depressie echter nooit van de grond gekomen. Er bestaan wel enkele specialistische werken, maar deze leggen vaak de nadruk op de negentiende eeuw of de periode na 1945. Wanneer toch over het overheidsbeleid tijdens de jaren '30 geschreven werd, werd dit door onderzoekers niet in dank afgenomen. In een door verschillende auteurs na WOII geschreven serie werken over de Nederlandse geschiedenis tijdens het interbellum legden zowel Keesing als Kuin en Keuning de nadruk op de trage overheidsreactie en de ontoereikendheid van de staatssteun.<sup>11</sup> Ook Bezemer schreef in zijn bekende werk over de Nederlandse koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog in dezelfde trant.<sup>12</sup>

In de Belgische geschiedschrijving, in grote mate beïnvloed door Fernand Leleux' vernietigende *La marine marchande belge* uit 1939, nam een aantal auteurs dan weer een openlijk vijandige houding aan tegenover de regering. Haar werd verweten door slecht beleid de nationale scheepvaart sinds WOI in de vernieling te hebben gereden.<sup>13</sup> Schrijvende over de oorlogsgeschiedenis van de Belgische koopvaardij beschuldigt Machielsens op indrukwekkende wijze, op één bladzijde, de regering van zowel nalatigheid als zwakheid, en noemt minister Marck een 'vijand van de scheepvaart.'<sup>14</sup> Ook wanneer de steunverlening door studenten als eindonderwerp werd gekozen, kwam men vaak weinig verder dan de overheid de schuld toe te schuiven voor zowat alle problemen die de koopvaardij tussen beide wereldoorlogen teisterden.<sup>15</sup> Hoogstens werd erkend dat de staatssteun tijdens de crisis een welkome wijziging inhield van het overheidsbeleid. Deze schoot echter haar doel voorbij door de modaliteiten en vorm van de steun, waardoor de koopvaardij amper geholpen werd. Iets wat

---

<sup>10</sup> Sturmey, *British Shipping*, 83-5.

<sup>11</sup> Keesing, *De conjuncturele ontwikkeling* en Kuin en Keuning, *Het vervoerswezen*.

<sup>12</sup> Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij*.

<sup>13</sup> In het interbellum ging de Belgische koopvaardij er, net als de Britse, systematisch op achteruit. Haast de volledige verantwoordelijkheid hiervoor werd op de regering afgeschoven. Hoewel het buiten het onderwerp van de scriptie valt loont het de moeite op te merken dat vele argumenten die Leleux en de Belgische reders destijds aanhaalden, ook door hun Britse collega's werden gebruikt, en door Sturmey reeds in de jaren '60 zijn ontkracht. Nieuw onderzoek naar de oorzaken van de Belgische achteruitgang in de tussenoorlogse periode dringt zich hier op.

<sup>14</sup> Machielsens, *De Belgische koopvaardij*, 15.

<sup>15</sup> Zie Janssens, "De Belgische koopvaardijvloot en de overheidspolitiek," en Van Walle, "De koopvaardij en de overheidspolitiek in België sinds 1914."

Leleux zelf weet aan de ondoordachte haast waarmee eenmaal gehandeld moest worden toen de handelsvloot volledig dreigde te verdwijnen.<sup>16</sup>

Neutraler alvast zijn de rederijgeschiedenissen. Van zowel de CMB als de SMN en de RL bestaan goed gedocumenteerde, gepubliceerde werken, waarin een schat aan informatie te vinden valt. Alleen zijn deze boeken, meestal geschreven naar aanleiding van jubilea of andere feestelijke gebeurtenissen, vrij oppervlakkig. Vele vormen een aaneenschakeling van feiten en anekdotes zonder echte synthese. Zelfs in het geval van meer beschouwende werken, zoals *CMB 100* van Devos en Elewaut, en *100 jaar KBRV* van Devos en Hooydonk, betekent de grootse opzet dat er minder op een specifieke periode zoals de crisisjaren, laat staan het overheidsbeleid, wordt ingegaan.<sup>17</sup>

## De rol van de goudstandaard

Wat ondanks hun verschillen alle auteurs evenwel gemeen hebben, is het negeren of vluchtig vermelden van de goudstandaard.<sup>18</sup> Hoewel vele factoren aan de basis lagen van de diepgaande crisis speelde de goudpariteit een niet te miskennen rol. België en Nederland behoorden beide tot het zogenaamde 'goudblok,' een groep landen die tijdens de crisis van de jaren '30 - toen het ene land na het andere haar munt devalueerde - bereid waren de standaard te verdedigen door middel van een collectieve deflatiepolitiek. Omdat het handhaven van de goudpariteit een zelfstandig monetair beleid onmogelijk maakte, bleef deflatie door het drukken van het prijspeil en de productiekosten als enige methode over om uit de crisis te raken. Hoewel dit haaks staat op de huidige economische logica was dit indertijd een logische beleidskeuze, die ook al eerder succesvol was toegepast geweest.<sup>19</sup>

De internationale context waarin de goudstandaard moest werken was echter danig veranderd na WOI. Een gebrek aan samenwerking, structurele economische veranderingen en de ongeziene omvang van de depressie betekenden dat de deflatie er niet alleen niet in slaagde de crisis onder controle te krijgen, maar deze zelfs nog erger maakte. Dit gold met name voor de scheepvaart, die haar inkomsten verdiende in vreemde valuta. Door de devaluatie van de pond sterling in 1931, hét wereldwijde betaalmiddel op de vrachtenmarkten, zag men de zó al zwaar geslonken inkomsten van dag op dag verder verminderen met 25%.<sup>20</sup> Reders wereldwijd werden door deze maatregel

---

<sup>16</sup> Leleux, *La marine marchande*, 362 e.v.

<sup>17</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100* en Devos en Hooydonk, *100 jaar KBRV*.

<sup>18</sup> De uitzondering is Keesing, die zijn kritiek op de goudstandaard niet onder stoelen of banken steekt. Omdat hij zelfs als enige expliciet de link legt met de benarde situatie van de scheepvaart blijft Keesing een van de beste startpunten voor de maritiem historische onderzoeker.

<sup>19</sup> Sinds het spraakmakende artikel "Depressie en beleid" van Peter Klein in de jaren '70, wordt in de Nederlandse literatuur wel eens de vraag gesteld of tijdens de crisis een echt deflatoir beleid werd gevoerd. Daarvoor wordt onder meer gewezen naar de rentevoeten van de Nederlandsche Bank, die tot 1935 laag bleven. Dit lag echter aan de abnormaal grote goudreserves, die een verhoging onnodig maakten, en neemt niet weg dat de regering wel degelijk *trachtte* deflatie na te streven door lonen en prijzen te drukken, het beruchte 'aanpassingsbeleid.' Zie van Zanden, *The Economic History of the Netherlands*, 109-13.

<sup>20</sup> Bezemer, *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij*, 57.



getroffen, maar konden dit nog compenseren door devaluaties in eigen land. Echter, voor Belgische en Nederlandse reders die gebukt gingen onder dure goudfranken of -gulden, stond hier geen navenante kostendaling tegenover. Tot overmaat van ramp konden buitenlandse mededingers door de muntontwaardingen aanzienlijk goedkoper concurreren. Deze onhoudbare situatie, die 'het concurrentievermogen tot in den wortel aantastte' werd nog verder scheefgetrokken door een tweede devaluatie van de pond in 1934, samen met de dollar, die bijna 41% in waarde prijs gaf.<sup>21</sup>

In principe werden de koloniale rederijen afgeschermd van de ergste effecten van de crisis door de vaart op de overzeese gebieden en hun voorkeurspositie als vervoersbedrijven voor de overheid. In de praktijk stelde dit echter weinig voor. De vaart op de Belgische en Nederlandse koloniën was compleet vrij. Beide regeringen konden en wilden geen volledige bezetting van de beschikbare schepen garanderen. En zelfs al was dit het geval, dan waren zowel de CMB als de Indische rederijen ook actief op andere lijnen dan die tussen de koloniën en het moederland. Ook de in de lijnvaart gebruikelijke conferences boden minder bescherming dan vaak wordt aangenomen.<sup>22</sup> De koloniale rederijen moesten dus absoluut rekening houden met concurrenten. Misschien nog belangrijker was dat zowel Belgisch-Congo als Nederlands-Indië door hun afhankelijkheid van de uitvoer van landbouwproducten en ruwe grondstoffen zeer hard getroffen werden door de omslag op de wereldmarkten. Terwijl de export op een paar jaar tijd volledig in elkaar stortte, zag men zich geconfronteerd met een explosief stijgende schuldenberg, als reactie waarop men duchtig begon te besparen.<sup>23</sup>

Die besparingen kwamen overigens niet uit de lucht gevallen. De eigen logica van de goudstandaard maakte beide regeringen, traditioneel al sterk vrijhandelsgezind, heel onwillig om in te grijpen. De markten konden zich slechts herstellen indien vertrouwen en stabiliteit terugkeerden. Enkel de goudstandaard kon hiervoor zorgen. Een sluitende overheidsbegroting en fiscale discipline, dé garantie voor vertrouwen in het financiële systeem, werden van primair belang. Net op het moment dat het bedrijfsleven door de deflatie volledig ontwricht werd, waren beleidsmakers weinig geneigd hulp te bieden. De markt moest zich op een 'natuurlijke' manier aanpassen. Overheidsinterventie diende zich te beperken tot het ondersteunen van de goudpariteit. In de plaats werden besparingen, belastingen en *nog* meer deflatie de pijlers van het economisch beleid. Het zou een zelfvernietigende politiek blijken waar beleidsmakers, toenemend protest ten spijt, tot het bittere eind in volhardden.<sup>24</sup> België

---

<sup>21</sup> Voor het citaat zie Kuin en Keuning, *Het vervoerswezen*, 33-34. Voor de effecten van buitenlandse devaluaties op de Belgische economie, zie Veraghtert, "Het economische leven in België," 81.

<sup>22</sup> Conferences boden vooral bescherming tegen plotselinge vrachtenschommelingen. Op de lange termijn volgden zij altijd de evolutie op de vrachtenmarkt. Wegens de vertraagde reactie was de lijnvaart zelfs slechter af dan de trampvaart, die gevoeliger was voor marktfluctuaties, maar ook sneller kon profiteren van economische oplevingen. Zie Sturmeij, *British Shipping*, 271-99.

<sup>23</sup> Voor de gevolgen van de crisis voor Congo, zie Buelens, *Congo, 1885-1960*, 235-38 en 270-78. Voor de invloed op Nederlands-Indië zie Lindblad, "The late colonial state" en Howard, "Formation of the nation-state."

<sup>24</sup> van Zanden, *The Economic History of the Netherlands*, 114 en Vanthemsche, "De economische actie van de Belgische staat," 137-38.

devalueerde pas in maart 1935. De Nederlandse lijdensweg duurde tot september 1936. De enige toegeving aan de kreunende economie was het opwerpen van invoerbarrières, wat de scheepvaart, die leefde van de internationale handel, nog dieper in het dal duwde.<sup>25</sup>

### **Nederland en België gaan hun eigen weg**

De scheepvaart van goudbloklanden maakte een langere en diepere crisis door dan in landen die devalueerden. De meeste goudbloklanden schoten hun koopvaardij daarom te hulp door het kostenverschil met het buitenland te helpen overbruggen.<sup>26</sup> België en Nederland waren de enigen die vasthielden aan de goudstandaard *en* hun scheepvaart amper steunden. Dit lijkt een goede verklaring voor de gelijkaardige evolutie in beide landen. Het verklaart waarom de koopvaardij zo hard getroffen werd. Het verklaart waarom de koloniale rederijen – die in beide landen tot de grootste en belangrijkste scheepvaartmaatschappijen behoorden – amper hulp kregen. Het verklaart het protest vanuit de scheepvaartwereld, en het verklaart de weinig flatterende historiografische kritiek. Althans, in theorie.

In Nederland bleek dit inderdaad het geval. Pas na lang aandringen bood de regering schoorvoetend minimale financiële steun; hulp die bovendien bijna meteen werd stopgezet na het loslaten van de goudstandaard. In België gebeurde echter iets heel anders. Daar kwam een grootschalig hulpprogramma van ‘genereuze leningen’ van de grond.<sup>27</sup> De CMB ontving tussen 1934 en 1936 aan vaarkredieten alleen reeds meer dan de twee Indische rederijen samen. Daarnaast stak de Belgische staat een aanzienlijk handje toe in de vlootvernieuwing. Van de negen schepen die de maatschappij in de tweede helft van de jaren '30 aanschafte, kwam de Belgische regering voor 80 miljoen frank tussen, goed voor vier nieuwe vaartuigen. Daarenboven werd in 1939 bijkomend 84 miljoen vrij gemaakt voor de bouw van nog eens drie schepen, wat de Compagnie toestond een vloot op te bouwen die 35% efficiënter was dan degene waarmee ze de crisis was ingegaan.<sup>28</sup> Alles samen werd zo twaalf keer meer geld beschikbaar gesteld dan in Nederland. Daarenboven was de regering de rederij welgezind. Ondanks het protest van de scheepvaartwereld, spreken Devos en Elewaut van een ‘welwillende houding.’<sup>29</sup>

Ondanks hun gelijkaardige positie als kleine, koloniale grootmachten met internationaal georiënteerde economieën, ondanks het vasthouden aan de goudstandaard en ondanks de gelijkaardige kritiek op dat beleid, was er dus sprake van een opvallend verschil tussen België en Nederland. In weerwil van de aanvankelijk trage reactie kwam in België tussen 1934 en 1939 een omvattend

---

<sup>25</sup> Voor een goede uiteenzetting over de psychologie van beleidsmakers onder de goudstandaard zie Eichengreen en Temin, “The Gold Standard and the Great Depression.” De stelling dat de goudstandaard de crisis nodeloos verergerde sluit goed aan bij de terechte (zij het wat onfaire) these dat de tussenoorlogse economische problemen vooral het gevolg waren van slecht beleid. Zie Feinstein, Temin en Toniolo, *The European Economy Between the Wars*.

<sup>26</sup> Sturmey, *British Shipping*, 57-8.

<sup>27</sup> Mommen, *The Belgian Economy*, 57-9.

<sup>28</sup> ARA, BZW, 3475, Nota van Henry De Vos voor de minister, 13.1.1939, 2-3.

<sup>29</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 109-11.

hulpprogramma tot stand waardoor de CMB vele keren meer geld ontving dan de Indische rederijen. Dit gebeurde daarenboven ondanks het opvallend gelijkaardige verloop van de regeringssteun. Zowel de CMB als de Indische rederijen ontvingen van 1934 tot '36 kredieten om schepen in de vaart te houden. In beide landen werd aangedrongen aan op kwijtschelding van deze schulden, en in beide landen verzocht men om bouwsteun.

## **Onderzoeksvraag**

In deze scriptie wordt onderzocht waarom er sprake was van een verschillende evolutie in de steunverlening aan de koloniale rederijen in België en Nederland tijdens de jaren '30. Waarom overtrof de steun aan de CMB in dergelijke mate wat de Nederlandse overheid deed voor de Indische rederijen? En waarom bleek nieuwbouwfinanciering wél mogelijk in België, maar niet in Nederland? De centrale deelvragen zijn: wat was de positie van de koloniale scheepvaartmaatschappijen in de vaart op Congo en Indië? Hoe evolueerde deze? Welke invloed had de crisis op de CMB en de Indische rederijen? Welke maatregelen troffen zij om die te boven te komen? Waarom en hoe werd de overheidshulp georganiseerd? En hoe was de verhouding met de overheid?

Het historiografische debat over de scheepvaart in de Lage Landen wordt voornamelijk binnen de landsgrenzen gevoerd. Vergelijkingen tussen België en Nederland worden zelden of niet gemaakt. Nochtans vormen beide landen hiervoor uitgelezen voorbeelden. Tijdens de crisis van de jaren '30 wordt de gelijkenis enkel versterkt door de perverse rol van de goudstandaard. Door de twee met elkaar te vergelijken kan het historische debat over de steunverlening aan de industrie in beide landen aangescherpt worden.

## **Onderzoeksopzet**

Om antwoord te geven op de onderzoeksvragen werd de scriptie onderverdeeld in drie delen. Om de crisisjaren in hun historische context te schetsen, wordt in een eerste luik gekeken naar de jaren 1920. Hoe verging het de koloniale scheepvaartmaatschappijen na WO I en de crisis van begin jaren '20? Welke positie namen zij in de koloniale vaart in? Hoe verhiel men zich tot de overheid? Het antwoord op deze vragen laat toe de invloed van de crisis op het rederijbedrijf beter in te schatten. Hoewel zeker stilgestaan wordt bij de voornaamste ontwikkelingen, dient dit deel vooral als opmaat voor de jaren '30. Het is geen exhaustief verslag over het wedervaren van de maatschappijen in de eerste helft van het interbellum, waarvoor men best de rederijgeschiedenissen raadpleegt.

Het tweede luik behandelt de gebeurtenissen tijdens de crisisjaren, waarmee het meteen het grootste deel is, en samen met het derde luik de focus vormt van de scriptie. Onder meer de strategieën om de recessie het hoofd te bieden, de hulpverzoeken en het verloop van de politieke besluitvorming in beide landen worden uitvoerig behandeld. Met name wordt stil gestaan bij de interactie tussen bedrijfsleven en overheid. Wat vond men in België en Nederland van het regeringsoptreden? Waar schortte het, en wat wilde men dat eraan werd

gedaan? Hoe reageerde de overheid? In beide landen werd door reders veel kritiek geuit op de politiek, de een al beter onderbouwd dan de andere, maar buiten Leleux gaan weinig auteurs hier dieper op in.

De eerste twee delen onderzoeken de historische gebeurtenissen in zowel Nederland als België (in die volgorde) en verschillen daarmee in opzet van het derde deel. Doel is door de nationale evolutie in haar eigenheid te schetsen, en zowel de belangrijkste gelijkenissen als verschillen aan te stippen, antwoord te geven op de deelvragen. Het derde luik is meer analytisch van aard, en focust zich vooral op de hoofdvraag. Waarom overtrof de steunverlening aan de CMB die aan de Indische rederijen? De aparte historische beschrijving wordt losgelaten, en door middel van directe vergelijking wordt nagegaan welke factoren beslissend waren voor deze uiteenlopende evolutie. Tenslotte worden in de conclusie de voornaamste bevindingen nog eens overlopen en op een rijtje gezet.

Als primair bronnenmateriaal werd gebruik gemaakt van een aantal Belgische en Nederlandse archieven. De klemtoon lag op overheidsinstellingen direct verbonden aan de steunverlening, maar werd her en der aangevuld met materiaal uit relevante bedrijfsarchieven. In België werd de steunuitvoering toevertrouwd aan het Bestuur van het Zeewezen, onderdeel van het Ministerie van Verkeerswezen. De archieven van het BZW bevatten waardevolle informatie, maar kennen ook belangrijke lacunes. Zijn er lijvige dossiers bewaard gebleven over het handelsbeleid met betrekking tot de CMB, de kredietverlening vanaf 1939 en de terugbetalingsregeling, dan zijn de stukken betreffende de kredieten verleend van 1934 tot 1938 verloren gegaan. Om deze gaten aan te vullen werd gebruik gemaakt van materiaal uit de archieven van de CMB, die deze periode wel dekken.

Voor Nederland werd gekeken naar de archieven van de Maatschappij ter Behartiging van de Nationale Scheepvaartbelangen, oftewel de Benas. Dit was een kredietverlenende vennootschap die in 1932 werd opgericht als samenwerkingsverband tussen de regering en de rederijen. Bedoeling was een eenzijdige overheidsinmenging te vermijden.<sup>30</sup> Desalniettemin lag de eigenlijke macht bij de regering, die ook over een meerderheidsaandeel beschikte. Omdat de Benas meer een uitvoerend dan een beslissend orgaan was, vormen de archieven van het departement Handel & Nijverheid van het Ministerie van Economische Zaken - dat in samenspraak met Financiën de feitelijke hulpverlening coördineerde - een belangrijke aanvulling op de politieke besluitvorming. Met uitzondering van enkele rederijgeschiedenissen werd dusver in de historische literatuur weinig van deze archieven gebruik gemaakt. Voor zover dat wel gebeurde was dit nooit in het kader van een onderzoek naar het regeringsbeleid. Dit leidde tot veel kritiek op het overheidshandelen, terwijl zelden de vraag werd gesteld *waarom* de overheid deed wat ze deed. Door te vertrekken van de overheidsarchieven kan ook hier het debat scherper gesteld worden.

Nog een laatste woord over de rederijen. Een van de opvallendste verschillen tussen de koloniale geschiedenis van beide landen is de fysische geografie. Congo was een immense, maar voornamelijk landinwaarts gelegen

---

<sup>30</sup> Nationaal Archief te Den Haag, Maatschappij ter Behartiging van de Nationale Scheepvaartbelangen, 1, Memorandum getiteld 'Benas,' s.d., 1.

kolonie, met een kustlijn van nog geen veertig kilometer. Daartegenover stond Indië, een niet minder uitgestrekte archipel met wel tienduizenden kilometers kustlijn. Dit verschil wordt weerspiegeld in het aantal rederijen. Tegenover de CMB stonden vier Nederlandse scheepvaartmaatschappijen die op Indië voeren. Naast de Stoomvaart Maatschappij Nederland (ook wel bekend als de 'Nederland') en de Rotterdamsche Lloyd, waren ook De Koninklijke Paketvaart Maatschappij en de Java-China-Japan Lijn, die zich respectievelijk toelegden op de interinsulaire en regionale vaart, actief in de koloniën. Omdat de CMB, de SMN en de RL als enige nationale maatschappijen instonden voor de vaart tussen de koloniën en het moederland ligt een vergelijking tussen deze drie voor de hand. Ondanks de hechte banden met de Indische rederijen worden de KPM en de JCJL hier buiten beschouwing gelaten. Zij kenden tijdens het interbellum geen Belgische tegenhangers en werden door de Nederlandse regering ook op andere voet behandeld dan de SMN en de RL. Het verhaal van de steunverlening aan de Indische scheepvaart wijkt af van dat van de rest van de Nederlandse scheepvaart en verdient een aparte studie. Ook met de Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij Oceaan wordt geen rekening gehouden. Deze rederij, die tussen Amsterdam en Indië voer, was eigenlijk een buitenlandse onderneming en werd door de regering van steun uitgesloten.

\*  
\* \*

## DEEL 1

### De koloniale scheepvaart voor de crisis

### **Boom, bust en consolidatie: de SMN en de RL**

**D**e oorlogservaringen van de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Rotterdamsche Lloyd werden in grote mate bepaald door de Nederlandse neutraliteit. Beide maatschappijen werkten sinds de jaren tachtig van de negentiende eeuw nauw samen in de vaart op Nederlands-Indië. Vanuit Amsterdam en Rotterdam werd via het Suezkanaal beurtelings een wekelijkse dienst verzorgd op de voornaamste Indische havens. In theorie kon men deze dienst bij het uitbreken van de oorlog in 1914 onderhouden zoals voordien. Nederland stond buiten het conflict. Bevoorradingsmoeilijkheden, oorlogsescalatie en de opvordering van scheepsruimte door de Nederlandse en geallieerde overheden maakten het echter steeds moeilijker dit vol te houden. Onder druk van de vijandelijkheden werd de route naar Indië achtereenvolgens verlegd van het Suezkanaal naar Kaap de Goede Hoop en het Panamakanaal. Toen een rechtstreekse maildienst tenslotte door de onbeperkte duikbootoorlog in 1917 onmogelijk werd gemaakt, werd een gecombineerde dienst tussen Indië en de Amerikaanse westkust opgericht. Vandaar ging het na een overlandse reis vanuit New York verder aan boord van schepen van de Holland-Amerika Lijn.<sup>31</sup> Toch kon dit verliezen door keldering of opvordering niet voorkomen. Met name de RL verloor verscheidene schepen aan torpederingen of ongelukken.

Het is echter niet zo, zoals soms wordt voorgesteld, dat de twee maatschappijen zich 'opofferden' om de verbinding met Indië te garanderen. De oorlog creëerde evenveel kansen als gevaren. De enorme vraag naar scheepsruimte joeg de vrachten de hoogte in. De neutrale scheepvaart, niet onderworpen aan langdurige contracten of opvordering, stond klaar om hiervan te profiteren. Ook de Nederland en de Lloyd konden een graantje meepikken. Nu Europa tijdelijk uitgeschakeld was, werden de VS de belangrijkste economische grootmacht, en producten als kapok, hennep, rubber, copra en klapperolie lagen goed in de markt.<sup>32</sup> De vaart op Amerika werd zeer lucratief. Niet toevallig werden net tijdens de oorlogsjaren de Java-New York en de Java-Pacific Lijnen opgericht. Ook de in 1906 gezamenlijk opgerichte Java-Bengalen Lijn, waarlangs suiker, molasse, rijst en jute verhandeld werden, boerde goed.<sup>33</sup> Zoals blijkt uit figuur 6, konden beide maatschappijen in deze jaren dividenden van 25% of meer uitkeren. Voortbouwende op dit elan werden tijdens en vlak na de oorlog, toen de hoogconjunctuur zich krachtig leek voort te zetten, vele bodems bijbesteld. Met name op de route tussen Nederland en Indië waren in 1918, door de verstoorde dienstregeling, grote overschotten ontstaan die weggewerkt moesten worden. Door de grote vraag in Europa verdriedubbelde bijna de waarde van de Indische uitvoer tussen 1918 en 1920. De prijs van rubber steeg van 0,57 naar 1,43 gulden per pond, terwijl copra van 15,25 naar 35,12 gulden

---

<sup>31</sup> Mulder et al., *De eeuw van de 'Nederland,'* 18-9.

<sup>32</sup> Brugmans, *Van Chinavaart tot oceaavaart,* 114.

<sup>33</sup> Mulder et al., *De eeuw van de 'Nederland,'* 20.

per pikol ging. Koffie deed het nog beter en verviervoudigde bijna in waarde op een jaar tijd.<sup>34</sup> Het niet voor winstuitkering gebruikte geld werd door de rederijen op deze manier in de reserves en vlootuitbreiding gestoken.

De situatie op de wereldmarkten sloeg midden 1920 om en maakte plaats voor een pijnlijke crisis die tot het midden van het decennium zou aanhouden. Aan de Indische hausse kwam een abrupt einde. Het moeizame economische herstel in Europa werd vertraagd door de Belgisch-Franse bezetting van het Ruhrgebied en de instabiliteit in Duitsland. Tot overmaat van ramp bleek al snel een overaanbod aan tonnage te bestaan. De hoge vlucht van de vrachtenmarkt in de voorgaande jaren had aan de basis gelegen van grootschalige bouwprogramma's die de oorlogsverliezen ruimschoots compenseerden. De wereldhandelsvloot was gegroeid van 42,5 miljoen ton in 1914 tot 56,8 miljoen ton in 1922.<sup>35</sup> Alleen al de Amerikaanse koopvaardij was tussen 1914 en 1920 verzesvoudigd, van 2 tot 12,4 miljoen ton.<sup>36</sup> Dit onevenwicht - dat nog verergerd werd door de opkomst van de efficiëntere motorvaart, waardoor minder schepen nodig waren om eenzelfde volume te vervoeren - zou de internationale scheepvaart de hele tussenoorlogse periode achtervolgen.<sup>37</sup> De vrachten ondervonden als eerste het effect van de gewijzigde marktomstandigheden en moesten snel terrein prijs geven. Onder andere dankzij het gouvernementsvervoer wist het passagiersvervoer op Indië langer stand te houden, maar in 1923 begon ook dit terug te lopen en tegen '24-'25 bereikte het een dieptepunt.

Opvallend verschijnsel, dat ook in de jaren '30 beide rederijen parten zou spelen, was het ongelijke ladingaanbod. De Europese export zakte weg terwijl het ladingaanbod in Indië redelijk stabiel bleef. Dit dwong de Nederland en de Lloyd herhaaldelijk schepen in ballast uit te zenden, wat de omzet verder drukte. Ook de buitenlijnen kregen het hard te verduren. De Amerikanen, die zich massaal op de handel met Indië wierpen, drukten de vrachten dermate dat de JPL door aanhoudende verliezen in 1923 moest opgedoekt worden. Tegelijkertijd moest men de Java-New York Lijn terugschroeven van een tweewekelijkse naar een driewekelijkse, en uiteindelijk maandelijks dienst.

Verrast door de conjunctuurwending bezuinigde de SMN op de exploitatiekosten en werden lonen verlaagd en schepen opgelegd.<sup>38</sup> Ook bij de RL zag men zich genoodzaakt schepen op te leggen.<sup>39</sup> Toch bleven beide rederijen dividend uitkeren. Hun grootte en reserves stonden in grote mate toe 'de storm over hen heen te laten waaien.'<sup>40</sup> Als koloniale rederijen wisten ze het langst weerstand te bieden en namen zij ook het voortouw bij het Nederlandse herstel in de tweede helft van de jaren '20.<sup>41</sup>

Tegen 1925, toen er weer duidelijk sprake was van economische groei, stelden beide maatschappijen hun positie veilig door investeringen in

---

<sup>34</sup> Gonggrijp, *De sociaal-economische betekenis van Nederlands-Indië*, 7-8.

<sup>35</sup> Leleux, *La marine marchande*, 162.

<sup>36</sup> Sturmey, *British Shipping*, 32.

<sup>37</sup> Kuin en Keuning, *Het vervoerswezen*, 10-11.

<sup>38</sup> Mulder et al., *De eeuw van de 'Nederland'*, 26-7.

<sup>39</sup> Leeman, *Van barkschip tot "Willem Ruys"*, 185.

<sup>40</sup> *Ibid.*, 183.

<sup>41</sup> Kuin en Keuning, *Het vervoerswezen*, 29-31.



vlootvernieuwingen en walfaciliteiten in Nederland en Indië. Om mee te blijven met de laatste ontwikkelingen werden verscheidene motorschepen in dienst genomen, hoewel met name de SMN bleef kampen met overcapaciteit.<sup>42</sup> De terugkeer naar de normaliteit werd verder gestimuleerd door vrachtovereenkomsten met de voornaamste concurrenten op de routes tussen Indië en Amerika en het hervatten in 1926 van het pelgrimvervoer na de burgeroorlog op het Arabische schiereiland. De islamitische *hadj* was op jaarbasis goed voor tienduizenden passagiers en de Nederland en de Lloyd richtten samen met de Britse Blue Funnel Line de Kongsji Tiga op om dit transport naar zich toe te trekken.<sup>43</sup> De JNL bloeide terug op door de verbeterde conjunctuur en de frequentie werd in 1928 opgedreven tot een wekelijkse dienst. Daarnaast werd de JPL terug in het leven geroepen. In 1927 liet de US Shipping Board de markt weer over aan vrije concurrentie, waarop de Kerr Line een dienst opende tussen Calcutta en de Amerikaanse westkust, over Indië. De twee Nederlandse rederijen, die hierdoor bedreigd werden op de JBL, heropenden daarop hun oude dienst op Amerika en na een korte strijd kwam het tot een vergelijk met de concurrent. De hernieuwde lijn werd behouden en was aanvankelijk tweemaandelijks opgevat, maar al in 1929 bleek genoeg vraag te bestaan voor een driewekelijkse afvaart. Ook op de JBL bleef het vervoer in stijgende lijn gaan.<sup>44</sup>

Reeds sinds het begin van hun samenwerking stonden beide ondernemingen in voor het postvervoer tussen Nederland en Indië. Het eerste overheidscontract ging uit van een vaste vergoeding per kilogram post, met een minimumvergoeding van f 3.000 per reis in ruil voor bepaalde verplichtingen omtrent de reisduur, frequentie en aan te lopen havens. Deze opzet werd behouden in latere contracten, hoewel in ruil voor steeds kortere overtochten en hogere frequenties de minimumtarieven werden opgetrokken. In 1924 werd dit systeem afgevoerd en werden de vergoedingen voortaan gebaseerd op de Internationale Conventie van Madrid, die in 1920 was afgesloten. In ruil voor de eenvoudiger regeling - er moest enkel nog een geregelde dienst onderhouden worden tussen Nederland, Genua, Marseille, Sabang, Belawan, Singapore en Batavia - kwamen de minimumvergoedingen te vervallen.<sup>45</sup>

Ondanks deze positieve ontwikkelingen vertoonden zich barsten onder de oppervlakte. Er was regelmatig sprake van onenigheid in de op Indië varende conferences en goederen glipten in toenemende mate aan de twee rederijen voorbij, ofwel omdat ze in Duitse havens verwerkt werden of omdat ze in gecharterde schepen werden getransporteerd. Dat was een probleem omdat de herwonnen rentabiliteit niet zozeer te danken was aan gestegen tarieven dan wel aan omzetstijgingen en kostenbesparingen, waardoor de nadruk op het aantrekken van klanten en lading kwam te liggen.<sup>46</sup> Tevens werd met argusogen gekeken naar de ontwikkelingen in de luchtvaart. De KLM was in 1919 opgericht. Vijf jaar later vond de eerste vlucht tussen Nederland en de kolonie plaats. De oprichting van de KNILM volgde in 1928, en de tarieven voor eersteklaspassage

---

<sup>42</sup> Mulder et al., *De eeuw van de 'Nederland,'* 28.

<sup>43</sup> Leeman, *Van barkschip tot "Willem Ruys,"* 190.

<sup>44</sup> Mulder et al., *De eeuw van de 'Nederland,'* 28-9.

<sup>45</sup> *Ibid.*, 29.

<sup>46</sup> *Ibid.*, 28.

en postvervoer naderden snel die van de scheepvaart. Hoewel de luchtverbinding met Indië niet meteen een bedreiging vormde was het van groot belang deze nauwgezet op te volgen, en beide bedrijven vertoonden veel belangstelling voor de luchtvaart.<sup>47</sup>

Aan de vooravond van de crisis was de Nederland een onderneming met een kapitaal van f 40 miljoen en een vloot van 41 schepen, voor een grootte van zo'n 327.000 brt. Met een eigen kapitaal van f 30 miljoen was de Lloyd een iets kleinere, maar nog steeds indrukwekkende rederij. De vloot bestond uit 38 schepen, voor een gezamenlijke grootte van 276.000 brt.

\*  
\* \*

---

<sup>47</sup> Mulder et al., *De eeuw van de 'Nederland,'* 36-7. Zie ook Leeman, *Van barkschip tot "Willem Ruys,"* 206-7.

### **Van nichespeler tot marktreus: de CBMC**

**D**e geschiedenis van de CMB vóór de jaren 1930 verschilt op enkele belangrijke punten van die van de Indische rederijen. Met een vloot die tot 1929 amper boven de 41.000 brt uitkwam was de Compagnie Belge Maritime du Congo, zoals ze toen nog heette, een naar Nederlandse normen piepkleine rederij. Haar omvang was enerzijds een reflectie van haar nicherol als maatschappij die zich volledig toelegde op de vaart tussen Antwerpen en Belgisch-Congo. Anderzijds weerspiegelde ze de geringe economische ontwikkeling van de kolonie, die pas na de Eerste Wereldoorlog van de grond kwam.

Door de val van Antwerpen in oktober 1914 werd de nationale koopvaardij gedwongen uit te wijken naar het buitenland. Onder leiding van een geïmproviseerd directiecomité streek de CBMC neer in Londen. In tegenstelling echter tot de Indische rederijen, voor wie de oorlog een tijd van voorspoed was, kon de rederij geen gebruik maken van de voordelige situatie op de vrachtenmarkten. Zelfs nu de voornaamste nationale havens in Duitse handen waren gevallen, was zij aan overheidscontracten gebonden, en kon zij niet vrij beschikken over haar schepen. Ook al werden haar pakketboten nooit formeel opgevorderd, toch moest de maatschappij het bedrijfsbeheer gedurende de hele oorlog in nauw overleg met de regering coördineren.

Bijgevolg werd begin 1915 besloten de maildienst vanuit Engeland verder te zetten. De dienst werd maandelijks opgevat - voor de oorlog was ze nog driewekelijks geweest - maar zelfs deze gereduceerde frequentie leverde heel wat hoofdbrekens op. Naast het feit dat het ladingsaanbod sterk schommelde en de lonen, brandstof- en verzekeringskosten fors gestegen waren, kreeg men met een steeds nijpender tonnagetekort te kampen. Naast het gewone passagiers- en handelsverkeer, dat groeide nu de kolonie volop werd ingeschakeld in de oorlogsproductie, stond de Compagnie ook in voor de bevoorrading van de Force Publique.<sup>48</sup> Naarmate de oorlog vorderde werden tevens steeds meer geallieerde schepen ingezet in de Europese wateren. Het was duidelijk dat de Compagnie, die in 1917 op de koop toe een van haar drie pakketboten verloor, de vraag niet alleen afkon. Ondanks verscheidene pogingen extra scheepsruimte te voorzien stapelden de goederen te Matadi zich torenhoog op.<sup>49</sup> Toch wist men de oorlogsjaren positief af te sluiten. Hoewel in de literatuur het grote onrecht van de opvordering, waardoor Belgische reders verhinderd werden te profiteren van de hoge vrachten, vaak wordt benadrukt, lagen de overheidstarieven boven het marktniveau van 1914. Zelfs de CBMC, die met minder genoeg moest nemen, wist op alle reizen winst te maken.<sup>50</sup> Het was vooral in vergelijking met de

---

<sup>48</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 55-6.

<sup>49</sup> Ibid., 64.

<sup>50</sup> De Belgische overheid hanteerde de blue book rates, die aan het begin van de oorlog door de Britse reders in samenspraak met de regering waren vastgelegd en boven het marktniveau lagen. Het was vooral de latere vrachtenstijging op de open markt, die aan de basis lag van heel wat

buitensporige dividenden die in Nederland en elders uitbetaald werden, dat de winstuitkeringen van 6% maar karig leken.

De naoorlogse hausse was te kort, en de vervoerscontracten te strikt, om te profiteren van de hoge vrachten. Voor de CBMC kwam hierbij de monetaire instabiliteit en het feit dat de exploitatiekosten niet daalden. Om de oorlogsverliezen te compenseren moest men echter nieuwe schepen hebben. Toen pogingen deze als herstelbetaling los te krijgen op niets uitdraaiden, werden twee nieuwe bodems besteld bij Cockerill. Deze kwamen pas na veel vertraging klaar in 1922, toen al enige tijd een economische crisis woedde. Na een kortstondig experiment met een tweewekelijkse dienst Antwerpen-Matadi, dat niet de verhoopte resultaten opleverde, werd een van de oudste pakketboten afgevoerd en schakelde men weer over op een driewekelijkse dienst.<sup>51</sup> Wegens de scherpe verliezen van de gecharterde vrachtschepen werden daarnaast alle winstuitkeringen stopgezet. Wel kon men zich optrekken aan de maildienst, die gedurende de hele crisis winstgevend bleef, zij het niet zonder stevige kortingen om de concurrentie van zich af te houden.<sup>52</sup>

De CBMC was in 1895 gestart als dochterbedrijf van het Britse Elder Dempster, en sindsdien had ook de Duitse Woermann Linie aandelen verkregen. De Compagnie was hierdoor een feitelijk buitenlandse onderneming. Na de dood van het hoofd van het moederbedrijf, Alfred Jones, in 1909, hadden de Belgen een meerderheidsaandeel van 60% weten te verkrijgen. Nu anti-Duitse gevoelens hoogtij vierden in de nasleep van de oorlog werd de gelegenheid aangegrepen om de volledige controle over het bedrijf te vestigen. Het Duitse aandeel werd geliquideerd en de Britten werden buitenspel gezet door middel van aandelen met meervoudig stemrecht waarvoor enkel landgenoten in aanmerking kwamen. Het buitenlandse aandeel in de Agence Maritime Walford, de vaste cargadoor van de CBMC, werd gesekwestreerd en de operaties werden onder de naam Agence Maritime Internationale voortgezet.<sup>53</sup>

De zwaarste crisisjaren waren ongetwijfeld 1922 en '23, toen de verliezen meer dan twee miljoen Bfr. bedroegen. De slechte cijfers waren nochtans niet het gevolg van een gebrek aan werk. Om de oorlogsachterstand weg te werken was men al een jaar zoet. Daarnaast vertienvoudigde de Congolese uitvoer in deze periode, van 20.000 ton in 1913 naar 200.000 ton in 1925.<sup>54</sup> De opmerkelijke stijging was niet toevallig. In de voorafgaande jaren had men het buitengewone economische potentieel van de kolonie ontdekt. Congo, dat tot dan nog afhankelijk was geweest van een primitieve rooibouweconomie, bleek fabelachtig rijk aan grondstoffen. Onder meer tin, koper, kopal, kobalt, radium, goud en diamant werden in grote hoeveelheden aangetroffen. Tevens zag men aanzienlijke landbouwmogelijkheden. Koffie, cacao, katoen, tabak en andere gewassen konden allemaal gemakkelijk geteeld worden. Plannen om deze rijkdom te ontginnen hadden door de oorlog vertraging opgelopen, maar in 1921 werd een tienjarenplan uitgewerkt, waarin de klemtoon op

---

misnoegen. Dat men geen winst kon maken tijdens de oorlogsjaren is echter onzin. Sturmeij, *British Shipping*, 42-4.

<sup>51</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 74.

<sup>52</sup> *Ibid.*, 75 en 90.

<sup>53</sup> Buelens, *Congo, 1885-1960*, 163 en Devos en Elewaut, *CMB 100*, 74 en 83.

<sup>54</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 68.

infrastructuurwerken kwam te liggen. Havens, spoor- en waterwegen werden verbeterd en uitgebreid. Daarnaast moedigde men investeringen op alle mogelijke manieren aan. De Belgische industrie, die met de val van tsaristisch Rusland een belangrijk activiteitsgebied had verloren, hapte wat graag toe. Onder invloed van de enorme sommen geld die binnenstroomden kende Congo een stormachtige ontwikkeling. De productie van de basissectoren steeg met gemiddeld 10,8% per jaar.<sup>55</sup> Voor de CBMC, die zich aan de terminus van het koloniale transportsysteem bevond, betekende de *boom* gouden tijden. Had men de torenhoge vrachten tijdens de oorlog moeten derven, dan kon men dit nu ruimschoots goed maken. Vanaf 1925, toen men weer uit de rode cijfers raakte, bleef de winst ononderbroken stijgen tot een hoogtepunt van meer dan negentien miljoen Bfr. in 1929. De dividenden stegen navenant, van 6% in 1925 naar 15% twee jaar later, en 20% in 1928 en '29; de hoogste uitkeringen sinds de oprichting van het bedrijf (zie fig. 6).

Om het stijgende vervoer in goede banen te leiden werden schepen bijbesteld en de frequentie van de maildienst opgedreven tot een afvaart elke elf à twaalf dagen.<sup>56</sup> Tevens werd in 1920 een dochterbedrijf opgericht, de Compagnie Africaine de Navigation. Oorspronkelijk had men met deze nieuwe maatschappij de activiteiten willen uitbreiden naar Zuid- en Oost-Afrika, maar tot 1926 werden de vaartuigen vooral ingezet op de toenemende Congovaart. Met de opening van haar succesvolle rond-Afrikadienst in datzelfde jaar begon de CAN evenwel snel te groeien, en al gauw overtrof ze de moedermaatschappij in omvang.<sup>57</sup> De CBMC wist ondertussen haar positie in de Congovaart te verstevigen door middel van concurrentieovereenkomsten. In ruil voor het laten vallen van alle West-Afrikaanse havens lieten de Fransen Matadi links liggen. Terwijl had men de Nederlanders zo ver gekregen zich tijdelijk van alle vaart op Congo te onthouden. De concurrentie werd verder aan banden gelegd toen vanaf 1927 vijf Britse, Franse en Duitse lijnen hun belangen lieten behartigen door de cargadoor van de Belgische rederij.<sup>58</sup>

Het groeiende verkeer, de gestegen exploitatiekosten en de devaluatie van de Belgische frank in 1926 lagen aan de basis van verscheidene tariefverhogingen. Voor de regering, die aan de constante wijzigingen paal en perk wilde stellen, vormde dit in 1927 aanleiding om de vervoerscontracten te heronderhandelen. Uitgangspunt bleef de - feitelijk achterhaalde - driewekelijkse frequentie uit het contract van 1911. Ook op andere punten bleef de oude overeenkomst behouden, zij het dat de tarieven werden opgetrokken. Het bleef de staat vrij staan om goederen met andere lijnen te verschepen, maar net als zestien jaar eerder mocht maximaal een op tien ambtenaren met andere maatschappijen reizen. In ruil werd de staatskorting verhoogd van 10 naar 15%. Daarnaast slaagde men erin een postvergoeding los te krijgen. Voordien had de rederij de post altijd gratis vervoerd. Deze anomalie was nog een erfenis uit de tijd van de Kongo-Vrijstaat, toen het koloniaal bestuur te arm was geweest om hiervoor te betalen. De financiële druk tijdens de crisis van de jaren '20 maakte

---

<sup>55</sup> Buelens, *Congo, 1885-1960*, 18, 234-35 en 261-64.

<sup>56</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 75 en 78.

<sup>57</sup> *Ibid.*, 87.

<sup>58</sup> *Ibid.*, 91. Vermoedelijk bestond de Nederlandse concurrentie uit de Holland-Afrika en de Holland-West-Afrika Lijnen, waarin de Indische rederijen aandeelhouders waren.

dit echter onhoudbaar en onder dreiging van contractopzegging stemde Koloniën ermee in jaarlijks 400.000 Bfr. te betalen voor het postvervoer. Met de overeenkomst van 1927 werd dit zelfs een minimumvergoeding. Ook elders wist men z'n slag thuis te halen. Het oude vervoerscontract stipuleerde dat indien het uitgekeerde dividend twee jaar achtereen hoger dan 7 of lager dan 5,5% was, de tarieven respectievelijk verlaagd of verhoogd moesten worden. Deze clausule bleef geldig, maar de grens werd opgetrokken naar respectievelijk 8,5 en 7%. De nieuwe overeenkomst kon in principe jaarlijks herzien worden, maar omdat beide partijen zich erin konden vinden was hier lange tijd geen reden toe.<sup>59</sup>

De Belgische overheid trachtte in het interbellum door concentratie en rationalisatie de concurrentiekracht aan te scherpen. Een van de manieren waarop dit werd aangemoedigd was door de belastingen op bedrijfskapitaal na fusies te herzien.<sup>60</sup> Geprikkeld door de fiscale voordelen fuseerde de CBMC achtereenvolgens met de CAN in 1929, en met de Lloyd Royal Belge in 1930. De Belgische Lloyd, zoals de LRB ook wel werd genoemd, was geen onbekende. Tijdens de oorlog had de regering, zeer tegen de zin van de Compagnie, een oplossing gezocht voor het tonnagetekort in een samenwerking tussen de twee bedrijven. Door voortdurende ruzies was hier niets van terecht gekomen, maar sindsdien waren de relaties wel aanmerkelijk verbeterd. De CBMC charterde geregeld schepen van de Lloyd, en in 1926 sprak men af elkaars werkgebied te respecteren. In 1929 nam de LRB dan weer haar intrek in de kantoren van de AMI. Niet vreemd aan de toenadering waren de gemeenschappelijke bestuursleden en het feit dat de Société Générale zich sinds de oorlog had opgewerkt tot voornaamste aandeelhouder in beide maatschappijen.<sup>61</sup>

Door de fusies wist de CBMC zich in korte tijd op te werken tot onbetwiste marktleider. Na de samensmelting met de Lloyd bezat de rederij, die haar naam veranderde in Compagnie Maritime Belge, plotsklaps de helft van de Belgische tonnenmaat, en strekten haar lijnen zich uit naar alle hoeken van de wereld. Van de LRB werden onder meer diensten op New York, Brazilië, de Plata-rivier en zelfs een rond-de-werelddienst via het Verre Oosten overgenomen, naast de Afrikaanse lijnen die men had geërfd van de CAN. Maar de snelle groei maakte het bedrijf ook kwetsbaar. Op amper twee jaar tijd vervijfvoudigde ze in omvang, terwijl de bestuursraad aanzwol tot niet minder dan zesentwintig leden en elf commissarissen. Naast de vaarroutes en schepen werden ook wereldwijd agentschappen overgenomen. Voor de Compagnie, die zich voordien uitsluitend met de Afrikavaart had ingelaten, betekende dit een totale reorganisatie net op het moment dat een nieuwe crisis zich aandeede.<sup>62</sup> Met een kapitaal van 165 miljoen Bfr. (zo'n f 58 miljoen) en een vloot van 42 schepen voor bijna 223.000 brt, doorstond de CMB begin 1930 de vergelijking met de Indische rederijen. De kans echter dat de maatschappij een reus op lemen voeten zou blijken was reëel.

\*

\* \*

---

<sup>59</sup> Ibid., 45-8 en 90-4.

<sup>60</sup> Veraghtert, "Het economische leven in België," 73.

<sup>61</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 97-8.

<sup>62</sup> Ibid., 100-2.

## DEEL 2

### De crisis van de jaren '30

### **Subsidiëring tegen wil en dank: de SMN en de RL**

**D**e Nederland en de Lloyd waren sinds het begin van hun samenwerking nauw met elkaar verbonden. Ze deelden hetzelfde vaargebied, legden zich toe op dezelfde markten en sloten dezelfde contracten. Het is dan ook weinig verwonderlijk dat hun ervaringen tijdens de jaren '30 elkaar nauw weerspiegelden. Het verloop van de crisis kende enkele opvallende gelijkenissen met die van begin jaren '20. De economische malaise trof beide maatschappijen echter veel harder dan tien jaar voordien. Hoewel geen van beide - zoals heel wat andere rederijen - direct in hun voortbestaan bedreigd zou worden, zagen ook zij op het hoogtepunt zich genoodzaakt beroep te doen op regeringssteun. De langdurige wurggreep van structurele overcapaciteit, moordende concurrentie en een onoverkomelijke kostenhandicap ging daarenboven gepaard met een deels onomkeerbare verzwakking van hun positie in het overheidsvervoer op Nederlands-Indië.

### **Vechten tegen de bierkaai**

Het drama van de koloniale vaart was dat economische omwentelingen het armere Indië doorgaans eerder en harder troffen dan elders. Waren de Nederland en de Lloyd in 1920 bij de eersten geweest om de crisis aan den lijve te ondervinden, dan behoorden zij ook nu tot de voorhoede. Ten gevolge van de beurscrash ging de Indische economie op enkele jaren tijd volledig onderuit. De waarde van de koloniale uitvoer, die vooral bestond uit landbouwproducten, daalde tussen 1929 en 1933 van f 1,99 miljard naar f 723 miljoen. In het eerste crisisjaar alleen werd al een vermindering van 28,5% genoteerd ten opzichte van 1929.<sup>63</sup> De omvang van het vervoer naar Nederland liep tegen 1931 met een kwart terug. Richting Indië bedroeg de achteruitgang zelfs meer dan de helft.<sup>64</sup> Om klanten aan te trekken voerde men vrachtverlagingen tot 30% door, maar deze konden maar weinig doen om de neerwaartse tendens te keren, die nog verergerd werd door de Britse devaluatie. Hoewel de Indische vrachten in guldens verrekend werden, waren deze gebaseerd op de vrachten in ponden die gehanteerd werden door de concurrentie, waardoor ook de koloniale rederijen direct in hun omzet getroffen werden.<sup>65</sup>

Het minder conjunctuurgevoelige passagiersvervoer wist op de waardevermindering van de pond na langer stand te houden, maar werd in 1932 eveneens gevoelig getroffen door overheidsbesparingen. Met haar financiën onder loodzware druk besloot het Indische Gouvernement tot ingrijpende bezuinigingen. Ambtenaren werden vervroegd met pensioen gestuurd, lonen werden verlaagd, en verloven ingetrokken of uitgesteld. Daarnaast werd de

---

<sup>63</sup> Gonggrijp, *De sociaal-economische betekenis van Nederlands-Indië*, 11-2.

<sup>64</sup> NA, BENAS, 57, Nota van de NRV aan de regering, (?).1.1932, 6-7.

<sup>65</sup> NA, BENAS, 6, Notulen van de 83<sup>ste</sup> commissarissenvergadering, 21.10.1936, 6-7.



ondergrens voor eersteklaspassage opgetrokken. Voor de scheepvaartmaatschappijen betekende dit minder passagiers, die in grotere mate in tweede klasse of lager reisden. Ook nu werden, zonder succes, tariefverlagingen doorgevoerd in een poging meer klanten aan te trekken.<sup>66</sup>

Omdat het vervoer richting Indië sneller kromp dan andersom werd men opnieuw met een ongelijk ladingaanbod geconfronteerd, dat ditmaal bovendien hardnekkig zou aanhouden tot het eind van het decennium. De reden was dat de waarde van de Indische uitvoer sneller daalde dan van de invoer, waardoor de binnenlandse koopkracht systematisch werd uitgehold. Consumenten in Indië zochten massaal naar goedkopere, vaak Japanse alternatieven voor dure, Europese producten. Zeker na de devaluatie van de yen met 60% in 1931 werden Nederlandse producten volledig verdrongen van de koloniale markt.<sup>67</sup> In 1932 sloten de SMN en de RL daarom een akkoord om slechts zoveel vrachtschepen uit te sturen als waar in Europa uitgaande lading voor te verkrijgen viel. Voor zover men hier in Indië niet genoeg aan had werden bijkomend schepen in ballast uitgestuurd via de Kaap om de hoge kanaalrechten in Suez te vermijden. Het aantal uit te sturen koopvaarders werd gebaseerd op maandelijkse schattingen van de KPM over de te verwachten lading voor Europa. Hoewel het aantal afvaarten hierdoor kon ingekrompen worden, moesten beide maatschappijen nog steeds op jaarbasis tientallen lege schepen uitsturen. De Lloyd alleen al zond tussen 1932 en '34 eenenvijftig schepen in ballast uit.<sup>68</sup>

De situatie op de buitenlijnen was inmiddels amper fraaier. De omvang van het vervoer tussen Indië en de Amerikaanse oostkust was op twee jaar tijd teruggelopen met wel een vijfde in de uitgaande, en 40% in de thuiskomende richting. Het pelgrimvervoer in de Indische Oceaan was volledig ineengestort en bedroeg nog geen kwart van wat het in normale jaren had bedragen.<sup>69</sup> De anders lucratieve Java-Bengalen Lijn kreeg dan weer af te rekenen met imports substitutie, die de export van suiker naar Zuid-Azië zwaar belemmerde.<sup>70</sup>

De JPL had in vergelijking minder te lijden onder de crisis, zij het dat de ongehoord lage vrachten ook hier drukten op de omzet. Wat niet bepaald hielp was de concurrentieslag die men begin 1930 moest uitvechten met de Kerr Line. Uit onvrede met het feit dat petroleum vrijgesteld was van tariefafspraken binnen het Atlantische vervoer op Amerika, maar niet in de Stille Oceaan, had de rederij eigenhandig de vrachten gewijzigd. De twee Nederlandse maatschappijen, die niet konden toelaten dat de JPL op deze manier concurreerde met de JNL, hadden daarop de overeenkomst opgezegd, waarop een pijnlijke tarievenoorlog was losgebarsten. Op een moment dat de vrachten in vrije val verkeerden was de wil om tot een compromis te komen gelukkig niet ver te zoeken. Al na enkele maanden kon men een overeenkomst bereiken, zij het niet vooraleer beide partijen hevige verliezen hadden geleden. De JPL en de noodlijdende JBL werden samengevoegd tot één lijn, de Pacific-Java-Bengalen

---

<sup>66</sup> Mulder et al., *De eeuw van de 'Nederland,'* 33.

<sup>67</sup> Howard, "Formation of the nation-state," 158.

<sup>68</sup> Leeman, *Van barkschip tot "Willem Ruys,"* 207-13.

<sup>69</sup> NA, BENAS, 57, Nota van de NRV aan de regering, (?).1.1932, 6-7.

<sup>70</sup> Leeman, *Van barkschip tot "Willem Ruys,"* 212.

Lijn, die vervolgens opging in een gezamenlijke Nederlands-Amerikaanse dienst tussen Brits-Indië en de westkust van de VS.<sup>71</sup>

Geschat werd dat de totale ontvangsten tegen 1931 met 30% gedaald waren (en onafgebroken bleven dalen) ten opzichte van het begin van de crisis.<sup>72</sup> Nu de bodem onder de markt was weggeslagen kwam het erop aan zich zo goed mogelijk in te graven. Na onderling overleg kwamen de Nederland en de Lloyd tot een indrukwekkende reeks besparingen. De rationalisatie van de afvaarten en de totstandkoming van de PJBL werden reeds vermeld. Daarnaast werd de snelheid van de traagste pakketboten opgevoerd, zodat het aantal schepen op de maildienst kon teruggebracht worden. Dit kon in 1932 verder gereduceerd worden door na elk derde passagiersschip een gemengd vrachtschip in te zetten. Toch moest de frequentie uiteindelijk teruggebracht worden tot een afvaart om de anderhalve week, wilde men het slinkende aanbod bijhouden.<sup>73</sup> De JNL werd ondertussen terugschroefd tot een tweemaandelijks dienst. Door deze lijn eind 1931 op Brits voorstel te combineren met de Straits-Amerikadienst van de Blue Funnel Line kon het ladingaanbod verder geoptimaliseerd worden.<sup>74</sup>

Net als op de hoofdlijn kampte men op de Amerikaanse lijnen met een ladingonevenwicht. Het vervoer was ook hier omvangrijker in de uitgaande richting, waardoor men na het lossen in de Amerikaanse havens met een tonnageoverschot zat. Onder de omstandigheden kon men het zich moeilijk veroorloven deze vaartuigen leeg terug te sturen, en de noodzaak om toch ergens retourlading te vinden leidde tot een van de opmerkelijkste maatregelen van de hele Depressie. De PJBL werd in westelijke richting opgeheven en de vrijkomende schepen werden via het Panamakanaal omgeleid naar de Golf van Mexico waar ze lading zochten voor Zuid- en Oost-Afrika. Vandaar werd vervolgens verder gevaren naar Colombo, Calcutta en Indië. Zo belandden beide maatschappijen in hun zoektocht naar inkomsten in de cross-trades. De vrachten op deze rond-de-wereld-dienst waren verre van schitterend, maar de relatief grote hoeveelheid lading betekende toch een versteviging van de lijn als geheel. Met name op het traject Mexico-Afrika bleek het aanbod zo groot te zijn dat men de frequentie in 1934 moest optrekken. Een ander voordeel was dat schepen uit Nederland en de Amerikaanse oostkust, die anders leeg naar Indië moesten varen, op deze lijn konden ingezet worden.<sup>75</sup>

De bodems die niet in de hernieuwde dienstregeling pasten werden opgelegd of, in het geval van de passagiersschepen, gebruikt voor cruises. De toerisme-industrie was, vreemd genoeg, een van de weinige groeisectoren in deze jaren, en beide maatschappijen zetten hun passagiersschepen meermaals in voor populaire pleziertochtjes naar Scandinavië en de Middellandse Zee.<sup>76</sup> Een verdere optimalisering kreeg men door een efficiëntere indeling van de walfaciliteiten, onder andere in de binnenhaven van Tandjong Priok.<sup>77</sup> Om de uitgaven te dekken waren echter drastischere maatregelen nodig. Voor de eerste

---

<sup>71</sup> Ibid., 203-4.

<sup>72</sup> NA, BENAS, 57, Nota van de NRV aan de regering, (?)1.1932, 6-7.

<sup>73</sup> NA, BENAS, 76, Notulen van de commissie, 3.4.1936, 8.

<sup>74</sup> Leeman, *Van barkschip tot "Willem Ruys,"* 206.

<sup>75</sup> Mulder et al., *De eeuw van de 'Nederland,'* 35.

<sup>76</sup> Ibid., 34.

<sup>77</sup> Brugmans, *Van Chinavaart tot oceaavaart,* 142-43.

keer in hun geschiedenis hielden beide maatschappijen alle winst in het bedrijf. Daarnaast betekende de inkrimping door het opleggen en verkopen van schepen een hele besparing. Het varend personeel van de SMN slonk tegen 1934 met een kwart. De resterende zeelui werden over de hele lijn teruggesteld in rang en zowel varend als walpersoneel moest tot 20% loon inleveren. Daarnaast kwamen alle premies en bijkomende vergoedingen te vervallen.<sup>78</sup>

Door deze combinatie van rationalisatie, efficiëntie en brute besparingen wisten de twee maatschappijen als bij wonder positieve exploitatiesaldo's te verkrijgen.<sup>79</sup> Toch was het overduidelijk dat het zo niet lang verder kon. Sprekend voor de ernst van de inzinking was de beursevolutie. Geïndexeerd op de periode '21-'23 waren de aandelen van de SMN en de RL weggegeden van respectievelijk 197 en 179  $\frac{3}{4}$  in 1929 naar 62 en 53 in 1931.<sup>80</sup> Na amper twee jaar crisis was men al harder getroffen dan op het hoogtepunt van de recessie tien jaar voordien. En als op de kapitaalmarkt mocht afgegaan worden was het eind nog lang niet in zicht. Jaar na jaar trok de crisis verder aan en volgden de ene na de andere vrachtenverlaging elkaar op. Ondanks alle besparingen moest de Lloyd vanaf 1931 haar reserves aanspreken om de afschrijvingen te dekken. Twee jaar later volgde de Nederland.<sup>81</sup> In 1934 moesten de twee maatschappijen opnieuw opdoffers incasseren na nieuwe devaluaties van de pond en de dollar, en invoerbepalingen in de VS die met name de JNL en de PJBL troffen. Ondertussen waren alle investeringen, onmisbaar voor een actieve bedrijfspolitiek, stil komen te liggen. Afgeschrikt door onzekerheid en het uitblijven van verbetering, en terwijl de concurrentiepositie dag na dag verder werd uitgehold, bleven beide bedrijven ter plaatse trappelen.

### **Onoverkomelijke bezwaren**

Al moesten ze teren op hun reserves, toch behoorden de SMN en de RL tot een selecte club rederijen. Voor het gros van de Nederlandse scheepvaart was het kritieke punt bereikt met de eerste Britse devaluatie en de reeks buitenlandse muntontwaardingen die daarop volgde. De gelijktijdige inkomstenvermindering en goedkope concurrentie had de Nederlandse koopvaardij, die gebukt ging onder torenhoge loonlasten, ei zo na genekt. Terwijl de scheepvaart aandelen kelderden en de hoeveelheid opgelegde tonnage tot het dubbele van het wereldgemiddelde opliep, wendde de Nederlandse Redersvereniging zich tot de

---

<sup>78</sup> Mulder et al., *De eeuw van de 'Nederland,'* 35. Loonsverlagingen door de RL worden minder beschreven in de literatuur. Het is onwaarschijnlijk (al was het maar omdat opleggen van schepen onvermijdelijk ontslag van zeelui inhield) dat de Lloyd niet bespaarde op het personeel. Toch is het mogelijk dat deze lacune wijst op een voorkeur de werknemers te ontzien. Nog in 1934 kwam de Benas na een doorlichting van het bedrijf tot het besluit dat de lonen te hoog waren in vergelijking met andere rederijen. NA, BENAS, 4, Notulen van de 58<sup>ste</sup> commissarissenvergadering, 28.11.1934, 14.

<sup>79</sup> NA, BENAS, 76, Financiële overzichten van de SMN en RL, briefbijlage van Hirschfeld aan Zaalberg, 1.4.1936.

<sup>80</sup> NA, BENAS, 57, Nota van de NRV aan de regering, (?).1.1932, 11.

<sup>81</sup> NA, BENAS, 76, Financiële overzichten van de SMN en RL, briefbijlage van Hirschfeld aan Zaalberg, 1.4.1936.

regering om hulp.<sup>82</sup> Ondanks de erkenning dat buitenlandse subsidies en nadelige wisselkoersen een molensteen vormden rond de nek van de nationale scheepvaart, kwam deze met een heel eigen initiatief aanzetten. Er zou door Economische Zaken en Financiën een vennootschap worden opgericht: de Maatschappij ter Behartiging van de Nationale Scheepvaartbelangen, die rentedragende kredieten zou verlenen aan noodlijdende rederijen. Door deze leningen afhankelijk te maken van inkrimping, concentratie, sanering en loonsverlaging kon dan getracht worden de concurrentiekracht aan te scherpen.

In rederskringen werd gemord. Wat men kreeg week danig af van wat men had gevraagd, zijnde een tegemoetkoming in de oplegkosten. De verhoogde inzet op efficiëntie leek twijfelachtig op z'n best. Nederland was voor de crisis al competitief genoeg gebleken. Bovendien werd gevreesd voor vergaande regeringsbemoeiing in het eigen bedrijf. De grootste klacht echter was dat de kredieten, hoewel voordeliger dan op de kapitaalmarkt, de vaste lasten enkel verhoogden en de rederijen dieper in de miserie duwden.<sup>83</sup> Er kon hoogstens sprake zijn van een tijdelijke maatregel. Het bleken profetische woorden. Reeds een jaar na de oprichting van de vennootschap moest men overgaan tot het verstrekken van gagekredieten om de structurele kostenkloof met het buitenland dicht te rijden. Toen dit verschil ten gevolge van nieuwe devaluaties in 1934 verder opliep werden deze uitgebreid. Om de oplegkosten, die voor steeds meer rederijen onbetaalbaar werden, te helpen dragen werden eveneens oplegkredieten voorzien. Tegelijkertijd nam de rente op de leningen gestaag af, van 5 naar 4¼% voor de gewone kredieten en 1% voor de gagekredieten.<sup>84</sup>

Geen van deze maatregelen vermocht het tij te keren. In mei 1934, met de koopvaardij op het punt van instorten, klopte de NRV opnieuw aan bij de overheid. Nu haar voorspellingen waren uitgekomen werd aangedrongen op een andere koers. Kredietverlening werkte de financiële ondergang enkel verder in de hand. De Nederlandse koopvaardij verschilde van de buitenlandse in dat zij noch gesubsidieerd werd, noch kon terugvallen op een gedeprecieerde munt. Enkel dankzij haar efficiëntie had ze dusver weten overleven. Maar nu was de grens bereikt. Omdat de kostenkloof onmogelijk gedicht kon worden vroeg men een algemene toelage op de dagelijkse exploitatie-uitgaven, gebaseerd op het wisselkoersverschil met de pond. Omdat men wijselijk voorzag dat tegen directe subsidiëring grote bezwaren zouden bestaan stelde men voor dit te doen in de vorm van renteloze voorschotten, die terugbetaald moesten worden indien een rederij in het jaar van steunverlening winst had gemaakt.<sup>85</sup> Dit 'tussenstelsel,' dat de steunbedragen tot een minimum beperkte en in het buitenland niet als subsidie zou gezien worden, vormde het beste compromis tussen de bezwaren van de reders en de regering, zo meende men. In het verzoekschrift, dat

---

<sup>82</sup> Keesing, *De conjuncturele ontwikkeling*, 121-22.

<sup>83</sup> Kuin en Keuning, *Het vervoerswezen*, 35-7.

<sup>84</sup> *Ibid.*, 37-9.

<sup>85</sup> Het voorgestelde systeem was simpel. Men had gemerkt dat er een verband bestond tussen de tonnenmaat van een schip en de uitbetaalde lonen. Door de loonkosten per schip terug te brengen tot 1% en te vermenigvuldigen met de som van het procentuele loonkosten- en algemene onkostenvoordeel van de gedeprecieerde pond ten opzichte van de gulden kon men een schaal opstellen met de bijhorende maandelijkse uitkeringen per scheepsgrootte. Dit had met name het voordeel dat al naargelang de wisselkoers schommelde, steunbedragen makkelijk herberekend konden worden.

onderschreven werd door de twee koloniale rederijen, werd het belang van de lijnvaart en de verbinding met de overzeese gebieden in het bijzonder nog eens onderstreept. Indien niet gehandeld werd liepen deze en andere lijnen, die 'in tegenstelling tot hetgeen in andere landen het geval pleegt te zijn [...] ten onzent niet gesubsidieerd word[en],' grote risico's, met alle economische gevolgen van dien.<sup>86</sup>

Het verzoek werd niet zonder scepsis onthaald. Dat een 'valutatoeslag' niet als subsidie zou worden beschouwd viel zeer te betwijfelen. Verkapte subsidiëring was het hoe dan ook. Als de situatie dermate verslechterd was dat zelfs de kapitaalkrachtige Indische rederijen beroep moesten doen op overheidssteun, was het duidelijk dat van terugbetaling weinig verwacht moest worden. Maar vooral werd gestruikeld over het principe van de valutatoeslag zelf, dat werd opgevat als kritiek op het economische beleid. Volgens directeur-generaal H.M. Hirschfeld was het voorstel 'onverenigbaar met de politiek die de Nederlandsche regeering steeds [...] heeft gevolgd.'<sup>87</sup> Tegelijkertijd echter moest men erkennen dat kredietverlening een doodlopende straat vormde. En het was ook zo dat het voordeliger was bijkomende maatregelen te baseren op het wisselkoersverschil dan op de daadwerkelijke verliezen, die veel hoger uitvielen. Indien men opgelegde schepen en tankers uitsloot kon het benodigde bedrag nog verder worden gedrukt.<sup>88</sup>

Uiteindelijk werd besloten het voorstel van de NRV over te nemen, mits enkele aanpassingen. De voornaamste betrof de politiek gevoelige terminologie, waartegen 'onoverkomelijke bezwaren' bestonden.<sup>89</sup> Alle wisselkoersverwijzingen werden geschrapt en in de plaats werd de steunverlening gemotiveerd door het belang van de scheepvaart als nationaal handelsinstrument.<sup>90</sup> Daarnaast werd de 'Benasteun,' zoals deze inmiddels werd genoemd, aan strenge voorwaarden verbonden, die in overleg met Financiën werden bepaald. Samen met de berekening van de bedragen nam dit de meeste tijd in beslag, en het zou anderhalf jaar duren vooraleer de Nederland en de Lloyd hun eerste uitkeringen konden ontvangen. Als overbruggingsmaatregel werden de gagekredieten, die beide rederijen nu ook ontvingen, verlengd. Zoals te zien in figuur 9, kregen de SMN en de RL in 1935, van een totaalbedrag van f 8,2 miljoen Benasteun, respectievelijk f 1.171.206 en f 1.037.692.

De voorwaarden die hiermee gepaard gingen waren niet van de poes. Hoewel minder streng dan sommige eerdere leningen, moesten beide rederijen een hoge mate van toezicht aanvaarden. Voor de berekening van de steunbedragen was een hoop informatie nodig. Scheepsposities, kas- en exploitatiegegevens, reisrekeningen en afvaartschema's moesten geregeld doorgespeeld worden aan de Benas. Bovendien kreeg deze inspraak in de bestuursvergaderingen en het vaststellen van de jaarbalans en de winst- en verliesrekeningen. Het meest draconische echter waren de maatregelen die

---

<sup>86</sup> NA, EZ/H&N, 2392, Brief van de NRV aan de minister van Staat en EZ, 22.5.1934, 7.

<sup>87</sup> Ibid., Brief van Hirschfeld aan de minister van HN&S, 2.7.1934, 2.

<sup>88</sup> Ibid., Notulen van de 49<sup>ste</sup> commissarissenvergadering, 30.5.1934, 10.

<sup>89</sup> NA, BENAS, 54, Notulen van de 58<sup>ste</sup> commissarissenvergadering, 28.11.1934, 1.

<sup>90</sup> Ibid., 2-3. De manier van berekening bleef echter behouden. Het oorspronkelijke idee hiervoor kwam van Hirschfeld.

eenzijdig opgelegd konden worden. De noodzaak zich te onthouden van onderlinge concurrentie of loonsverhogingen was geen probleem. Maar men kon tevens verplicht worden tot het opleggen en verkopen van schepen, naast het aangaan van fusies.<sup>91</sup>

Er bestaat geen briefwisseling waaruit de mening van de twee maatschappijen over de genomen maatregelen blijkt. De NRV onderhield echter regelmatig contact met de regering om de steunverlening te helpen coördineren. De SMN en RL waren twee van de grootste nationale rederijen, en het lijkt onwaarschijnlijk dat zij in deze correspondentie niet gekend werden. Toen de steun voor 1936 verlengd werd wilde de NRV de daaraan verbonden voorwaarden afzwakken. Concreet wilden de reders de pretentie van renteloze voorschotten volledig loslaten, en het geld als subsidie verstrekt zien. Gezien de Indische rederijen, laat staan andere maatschappijen, in 1935 geen winst hadden gemaakt, en niets moesten terugbetalen, maakte dit in de praktijk toch weinig verschil uit. Ging men hier op in dan viel alvast de noodzaak weg tot controle van de jaarcijfers en bedrijfsgegevens, die slechts leidden tot een 'noodeloze verzameling van documenten ter kantore van de Benas.' Al helemaal buitensporig vond men de unilaterale maatregelen, die het niet aan de regering toekwam om over te beslissen. Gezien de noodzaak aan staatssteun voortkwam uit het gevoerde economische beleid en niet een of ander vermeend gebrek aan competitiviteit, was er sowieso geen aanleiding geweest het complete bedrijfsbeheer onder regeringscontrole te brengen. Men wilde van deze verplichtingen af.<sup>92</sup>

De vraag van de NRV viel niet in goede aarde. De tegenzin in bedrijfsinmenging kwam volgens de directeur van de Benas, C.J.Ph. Zaalberg, voort uit de foute opvatting dat de externe oorzaken van de benarde situatie van de rederijen hen ontsloeg van de verantwoordelijkheid zich hieraan aan te passen, wat net het doel was van de regering. De SMN en de RL moesten inkrimpen en besparen om overeind te blijven. Steun kon slechts een middel zijn om dit te bereiken, niet het doel op zich.<sup>93</sup> Bij Financiën was men formeler. 'Principieel onaannemelijk,' werd geschreven.<sup>94</sup> Hoogstens was men bereid de eis tot fusie te vervangen door doorgedreven samenwerking. Een bijkomend verzoek voor f 4 miljoen extra, dat zowel de Indische als de andere maatschappijen nodig hadden om de afschrijvingen te dekken, was minister van Economische Zaken Henri Gelissen veel gunstiger gezind. Maar ook hier wilde Financiën, die vreesde de volledige begroting op de helling te zetten, niet van weten.<sup>95</sup>

Het was niet de eerste keer dat de twee ministeries van mening verschilden. In feite hadden de SMN en de RL het jaar voordien niet de volledige som ontvangen die hen toekwam. Omdat men bevreesd was anders te weinig te hebben had men minder dan de geraamde bedragen uitgekeerd, waardoor aan het eind van het jaar ongeveer f 1,6 miljoen overbleef. Bij Financiën wilde men

---

<sup>91</sup> NA, BENAS, 55, Overeenkomst betreffende Benas-steun 1935.

<sup>92</sup> NA, BENAS, 57, Memorandum van de NRV aangeboden aan de Benas, 23.12.1935, 2.

<sup>93</sup> Ibid., Brief van Zaalberg aan de commissarissen van de Benas, 10.1.1936.

<sup>94</sup> NA, BENAS, 62, Nota van van Doorninck betreffende het verzoekschrift van de NRV, 14.1.1936, 1.

<sup>95</sup> NA, EZ/H&N, 2393, Brief van de minister van Financiën aan de minister van HN&S, 27.2.1936.

dit geld voor nieuwbouw blokkeren, terwijl Economische Zaken en de NRV er meer voor voelden het bedrag, zoals oorspronkelijk bedoeld, uit te keren en bijkomend geld beschikbaar te maken voor eventuele bouwplannen. De kwestie lag beide ministers nauw aan het hart en over het verloop van de zomer van 1936 werd een verhitte pennenstrijd uitgevochten. Op een gegeven moment dreigde minister van Financiën P.J. Oud daarbij zelfs zijn medewerking volledig op te zeggen.<sup>96</sup> Het nieuwbouwidee – waarvoor het overschot toch te gering was – werd uiteindelijk verlaten, maar het kwam niet tot een akkoord vooraleer Gelissen, zeer tegen zijn zin, ermee moest instemmen deel van het geld uit te trekken voor de armlastige Koninklijke Hollandsche Lloyd, die buiten de Benassteun was gehouden.<sup>97</sup> De rest kon worden uitgekeerd, maar Oud kreeg het toch gedaan dat het restant voor 1936 geblokkeerd werd. Door de hele affaire liepen de uitkeringen enorme vertraging op. Daarnaast verzuurden de relaties met de Indische rederijen en hun collega's, die een deel van het in het vooruitzicht gestelde geld moesten inleveren kort nadat een verzoek tot steunverhoging was afgewezen geweest.

### **Een overhaaste afhandeling**

In 1936 ontvingen de SMN en de RL respectievelijk f 941.947 en f 855.038 (zie fig. 9). Naast het feit dat men voor dat jaar volledig afstand had moeten doen van het overschot, moesten beide rederijen nog eens een kwart miljoen inleveren nadat de regering de steunregeling vroegtijdig stopzette. Het goudblok, dé rots van het monetaire beleid, desintegreerde volledig. België had reeds het jaar ervoor noodgedwongen gedevalueerd, en in september 1936 volgden Frankrijk en Zwitserland. Twee dagen later liet ook Nederland, als laatste, de goudstandaard los. Door de waardevermindering van de gulden en een gelijktijdige opleving van de vrachtenmarkt herleefde de koopvaardij.<sup>98</sup> Op bijna alle scheepsroutes overtrof de vraag naar scheepsruimte plots het aanbod. De beurskoers van de Indische rederijen verdubbelde op twee maanden tijd.<sup>99</sup>

Nu het onmiddellijke behoud van de nationale scheepvaart niet langer op het spel leek te staan en de meeste rederijen het boekjaar voor het eerst in jaren afsloten met winst, of alleszins zonder verlies, werden de financiële reddingslijnen doorgesneden. Wat de regering betrof was aan haar rol een einde gekomen. Alle bedrijven dienden zo snel mogelijk terug op eigen benen te kunnen staan. De steunverlening werd voor het laatste kwartaal met de helft verminderd, terwijl de rest - in de hoop sneller aansluiting te vinden bij de kapitaalmarkt - werd kwijtgescholden. Dit had het onverhoedse gevolg dat scheepvaartmaatschappijen die het jaar nog steeds met verlies afsloten en anders geld hadden gekregen, werden benadeeld. Het betrof een achttal rederijen, waaronder de Nederland en de Lloyd. De regering werd nu voor de

---

<sup>96</sup> NA, BENAS, 62, Brief van de minister van Financiën aan de minister van HN&S, 24.7.1936.

<sup>97</sup> Ibid., Brief van de minister van HN&S aan de minister van Financiën, 4.8.1936.

<sup>98</sup> Naast een algemeen economisch herstel was de opleving vooral een gevolg van conjuncturele factoren, zoals de slechte oogsten in Europa, de Spaanse burgeroorlog en de Tweede-Italiaans Ethiopische oorlog die de vraag naar scheepsruimte de hoogte indreven.

<sup>99</sup> Zij het dat de aandelen nog steeds beneden pari stonden. NA, BENAS, 62, Artikel in Amsterdamsch Effectenblad, 17.11.1936.

vraag gesteld of men deze maatschappijen nog moest steunen over de laatste anderhalve maand van het jaar. Er was alvast sprake van een enorm onevenwicht. De zes overige, kleinere bedrijven maakten samen aanspraak op f 60.000, terwijl de SMN en de RL recht hadden op f 265.000. Besloten werd het geld aan de kleintjes uit te keren, maar de Indische rederijen, voor wie het bedrag 'in vergelijking met de tijdens de crisisjaren verloren miljoenen verdwijnend klein [is] en geen merkbare invloed [zal] hebben op [...] dezer grote ondernemingen,' wandelen te sturen.<sup>100</sup> Beiden bedrijven werden, vrij arbitrair, gezond genoeg geacht om hun eigen weg te gaan. Het was uitgerekend minister Oud die met verbazing, maar zonder veel protest, de willekeurigheid van de regeling opmerkte.<sup>101</sup>

Met het afsluiten van de algemene steunverlening moesten enkel nog de gagekredieten afgehandeld worden. Net als de Benassteun was besloten deze kwijt te schelden. Omdat hiervoor echter, in tegenstelling tot de Benassteun, toestemming gevraagd moest worden aan het parlement, verkoos men geld vrij te maken dat aan de rederijen verleend kon worden om de leningen terug te betalen, wat op hetzelfde neerkwam.<sup>102</sup> De Nederland en de Lloyd konden zo f 259.949,87 en f 185.103,65 binnen het bedrijf houden. Eén lichtpuntje in de hele regeling; nu formeel werd afgezien van terugbetaling herwonnen beide bedrijven hun vrijheid. Men moest niet langer verslagen en reisrekeningen doorsturen, of verantwoording afleggen tegenover de Benas. Evenmin werden de bestuursvergaderingen nog langer bijgewoond. 'Dit zal hen nog duidelijker doen beseffen, dat aan de hulp van de Staat een einde is gekomen,' schreef Zaalberg.<sup>103</sup>

### **Wie geld heeft bouwt, wie geen geld heeft bouwt ook**

Meer nog dan de geleden verliezen was de heersende onzekerheid het grote probleem. Door verkoop en sloop was de vloot van de Nederland tegen 1935 met 105.000 ton gekrompen ten opzichte van 1930, toen deze nog 379.000 brt bedroeg. De inkrimping van de Lloyd, die van zo'n 298.000 naar 241.000 brt ging, was minder indrukwekkend, maar nog steeds bijzonder ernstig. Daarnaast was de verkleinde vloot er door het uitblijven van nieuwbouw niet jonger op geworden. Nochtans was vernieuwing meer dan ooit nodig nu enkel de modernste vaartuigen nog konden meedingen op de wereldmarkt. Door een doorgedreven verkooppolitiek wisten beide rederijen de gemiddelde leeftijd te drukken, maar men kon moeilijk vermijden steeds oudere schepen te moeten inzetten. Zeker na het verlies door brand in 1932 van een van de jongste pakketboten, de *Pieter Corneliszoon Hooft*, werd de vlootvernieuwing een steeds prangender probleem. Eind 1935, op een moment dat de zaak niet langer uitstel kon dulden, trok de SMN, die eigenaar van de *Hooft* was geweest, naar Den Haag.

Daar betoogde men dat men moeilijkheden had nieuwbouw te financieren. Na zes jaar crisis waren de inkomsten gedaald van 45 naar f 24 miljoen, en de reserves van 63 naar 28 miljoen gulden. Dankzij ingrijpende besparingen had

---

<sup>100</sup> NA, BENAS, 53, Brief van Zaalberg aan de commissarissen van de Benas, 25.5.1937, 3.

<sup>101</sup> NA, EZ/H&N, 2393, Brief van de minister van Financiën aan de minister van HN&S, 23.6.1937.

<sup>102</sup> NA, BENAS, 62, Brief van Hirschfeld aan Zaalberg, 21.11.1936.

<sup>103</sup> NA, BENAS, 53, Brief van Zaalberg aan de commissarissen van de Benas, 27.1.1937, 1.



men de uitgaven kunnen terugdringen van 38 naar f 21 miljoen, maar daar had men dan ook de grens mee bereikt. Toch was het benodigde kapitaal niet zozeer het probleem. Een nieuwe pakketboot met een capaciteit van 600 passagiers en een snelheid van 21 mijl - wat men nodig achtte om zich te weren tegenover de concurrentie - kostte ongeveer f 9 miljoen, tegenover f 15 miljoen aan liquide middelen en een schuldenberg van f 25 miljoen. Men beschikte over de middelen om te bouwen. Zorgwekkender was de rentabiliteit. De inkomsten uit het postvervoer waren de laatste jaren sterk gedaald. Sinds het afschaffen van de minimumvergoedingen in 1924 was de deur wijd open gezet voor de verschuiving van dit transport naar de snellere luchtvaart. Deze evolutie was in een stroomversnelling geraakt tijdens de crisisjaren en zou zich in de toekomst waarschijnlijk onverminderd voortzetten. (De postinkomsten liepen tussen 1930 en 1939 inderdaad met de helft terug.<sup>104</sup>) Het passagiersvervoer had dan weer te lijden onder de driedubbele dreiging van de luchtvaart, buitenlandse concurrentie en de besparingen in Indië. Hoewel het niet om grote aantallen ging had dit vooral het eersteklassevervoer getroffen, waar men de hoogste winstmarge genoot. Gezien beide rederijen op jaarbasis nog geen 1.600 eersteklassepassagiers vervoerden betekende elke klant die men zo verloor een gevoelige klap voor de omzet.<sup>105</sup>

Tegelijkertijd voorzag men voor nog zeker tien jaar nood aan een scheepvaartverbinding met Indië. Een schip was echter een investering voor twintig jaar. Men vreesde met een vaartuig te komen zitten dat lang voor de afschrijving niet meer winstgevend was. Men wilde daarom niet aan de bouw beginnen zolang er geen zekerheid was over de rentabiliteit. Omdat de maildienst onder overheidscontract werd onderhouden keek men hiervoor in de eerste plaats naar de regering. Zowel de SMN als de RL, die de *démarche* van haar collega steunde, verlangden een heronderhandeling van de vervoerscontracten. Men vroeg tot 1950 het monopolie op het transport van overheidspassagiers en -lading, naast een minimumvergoeding van f 10.000 per rondreis voor het postvervoer en een gelijktrekking van de Gouvernementsstarieven, die altijd een speciale korting hadden genoten, met de particuliere tarieven.<sup>106</sup>

Het verzoek leidde tot enkele onthullende discussies over de koloniale vervoerspolitiek. In het voorjaar van 1936 werd een interdepartementale commissie op poten gezet om zich over het vraagstuk te buigen. Al na een eerste bijeenkomst concludeerde deze dat de staat dreigde belazerd te worden. De kritiek spitste zich met name toe op het postvoorstel. Elk contract waarin de staat zich op lange termijn verbond tot een bepaalde minimumvergoeding, zonder de marktomstandigheden te kunnen voorzien, kon weleens heel nadelig uitdraaien. Het voorgestelde minimumbedrag zou neerkomen op een onnodige meerkost van f 34.000 per jaar. Maar gezien meer en meer per vliegtuig werd vervoerd, zou dit al snel oplopen tot een jaarlijkse subsidie van 157.000

---

<sup>104</sup> Mulder et al., *De eeuw van de 'Nederland,'* 43.

<sup>105</sup> NA, BENAS, 76, Notulen van de vergadering van de commissie, 3.4.1936, 6-7.

<sup>106</sup> Ibid., Memorandum van de SMN, 21.11.1935. De SMN had er natuurlijk belang bij de situatie zo slecht mogelijk voor te stellen. Toch kan het memorandum naar waarde geschat worden als men weet dat de overheid via de Benas goed op de hoogte was van de financiële situatie van beide rederijen. Het is onwaarschijnlijk dat de nota sterk werd aangedikt.

gulden.<sup>107</sup> De verhoging van de tarieven strookte daarenboven niet met de beoogde prijsverlagingen.<sup>108</sup> Ook bij Koloniën, waar men de Indische staatskas wilde sparen, toonde men zich weinig enthousiast. Er was berekend dat het monopolie van beide bedrijven een jaarlijkse meerkost betekende voor Indië van een miljoen gulden. Konden de rederijen niet fuseren als ze geld nodig hadden? Tenslotte waren er geen twee maatschappijen nodig om dezelfde lijn te onderhouden.<sup>109</sup>

Om de opdracht voor Nederlandse werven veilig te stellen kon misschien iets gedaan worden. Maar men had nooit gedreigd naar het buitenland te gaan. Integendeel, indien de overheid niet wilde meewerken moest de bouw worden uitgesteld wat, dixit de rederijen, ten koste zou gaan van de nationale vlag in de vaart op Indië.<sup>110</sup> Los van het bedenkelijke verzoek, was verlies van marktaandeel inderdaad niet denkbeeldig. De Norddeutscher Lloyd had nog maar net nieuwe schepen in de vaart gebracht op Oost-Azië met het doel klanten af te snoepen van de Nederlandse lijnen. Iets waar de directeur van de maatschappij openlijk voor uitkwam.<sup>111</sup> Ook de Italianen en Denen concurreerden fel. Meer au fond echter diende steunverlening om een bedrijf te helpen een mindere periode te overbruggen, tot het weer beter ging. Wat werd voorgesteld was net het omgekeerde, subsidiëring omdat de toekomst onheilspellend bood. Wilde men zich hier wel aan verbinden? Door de toekomst zo zwart mogelijk te schetsen, en te wijzen op het hiermee gemoeide staatsbelang, had men wellicht gedacht makkelijker geld los te krijgen. Maar het was niet zeker of die onheilsvoorspellingen ook bewaarheid zouden worden. En zelfs al was dat het geval kon men ook achteraf nog hulp bieden.<sup>112</sup>

Om hun nota toe te lichten werden vertegenwoordigers van beide maatschappijen uitgenodigd. Deze erkenden dat de kaspositie goed was, maar wezen erop dat beide rederijen - tegenover zulke financiële verplichtingen - huiverig waren het merendeel van hun middelen in een onzekere investering te pompen. Door de concurrentie werd men gedwongen te bouwen, en men hoopte dit zelf te kunnen financieren. Maar lukte dit niet, dan was overleg met de regering aangewezen om te bepalen wat men moest doen om de zeeverbinding met de koloniën te behouden.<sup>113</sup> De ernst en duur van de recessie had de scheepvaart zwaar op de proef gesteld en het zag er niet naar uit dat de vrachten in afzienbare tijd verhoogd konden worden, integendeel. Zelf meende men al genoeg ingeleverd te hebben. Beide partijen haalden verschillende argumenten aan en de discussie ging heen en weer, maar de vertegenwoordigers overspeelden hun hand door wisselend de nadruk te leggen op de concurrentie en de onzekere vooruitzichten. Het ene moment beweerde men niet aan de bouw te willen beginnen, terwijl men zich het andere moment liet ontvallen dat de plannen al lang klaarlagen. Eén opmerking was met name onthullend. Gevraagd waarom men zoveel belang hechtte aan de vervoerscontracten, werd verteld dat

---

<sup>107</sup> Ibid., Notulen van de commissie, 24.6.1936, 5.

<sup>108</sup> Ibid., Notulen van de commissie, 3.4.1936, 9-10.

<sup>109</sup> Ibid., Notulen van de commissie, 20.3.1936, 7-8.

<sup>110</sup> Ibid., 10-11.

<sup>111</sup> Ibid., 3.

<sup>112</sup> Ibid., 9-10.

<sup>113</sup> Ibid., Notulen van de commissie, 3.4.1936, 8.

een eerder plan om de bouwkosten te delen met de overheid was afgeschoten geweest. Daarop had men het huidige, vertrouwelijke voorstel uitgewerkt. Maar toen dit onverhoeds was uitgelekt had men zich hier volledig achter moeten scharen, bezwaarlijk de beste basis om onderhandelingen te voeren. Hoe dan ook deden de details er niet zo veel toe, als er maar iets werd gedaan aan de heersende onzekerheid.<sup>114</sup> Zonder de kwestie te hebben beslecht gingen de partijen uiteen.

Een tiental dagen voor de laatste vergadering hadden de voorzitter van de commissie, Hirschfeld, en vertegenwoordigers van de Nederland en de Lloyd een gesprek achter gesloten deuren. Er bestaan geen notulen van deze bijeenkomst, en het is niet geweten wat er precies werd besproken. Wel is duidelijk dat men de directeur-generaal, die zich tot dan tegen het voorstel had gekant, volledig wist te overhalen, getuige een nogal aanmatigende brief die hij achteraf naar de commissieleden stuurde. Het schrijven bevatte weinig nieuwe elementen. Er werd vooral herhaald wat al eerder besproken was. De financiële verplichtingen van beide bedrijven vertekenden de liquiditeitspositie, waardoor men best over zekerheid beschikte. Steunverlening in de vorm van subsidies, kredieten of preferente aandelen was geen van allen verantwoord of gepast. Bleef over de originele optie van contracteronderhandeling, waar de voorzitter openlijk op aanstuurde. Wat mogelijk had bijgedragen tot diens volte face waren vage beloftes over een mogelijke terugbetalingsregeling. Pikant detail: ongeacht de regeling waar men toe kwam, was het van belang dat niet langs de Staten-Generaal moest gepasseerd worden, wat enkel tot vertraging zou leiden. Snelheid was van essentie. Men wilde zo snel mogelijk weten of de regering kon bijspringen. Anders moest de bouw, ten voordele van de concurrentie, uitgesteld worden.<sup>115</sup> Hirschfelds brief maakte kennelijk weinig indruk. In de marge had alvast een commissielid 'wie gelooft dit?' genoteerd.

Ook tijdens de laatste vergadering waren de posities amper gewijzigd. Namens Economische Zaken bekende de voorzitter kleur voor regeringsinterventie, maar de andere departementen waren nog steeds niet overtuigd van de merites van het voorstel, of überhaupt de noodzaak tot steun. De vergoedingen en wijze van het postvervoer tot 1950 vastleggen stond voor de Posterijen haaks op het beleid om het snelste en meest economische transportmiddel te kiezen. Bij voorkeur gebeurde dit onder Nederlandse vlag, maar dat was geen bindende voorwaarde.<sup>116</sup> Koloniën sloot zich hierbij aan. Voor het transport van Indische ambtenaren leek er evenmin aanleiding tot hulp. De vervoerscapaciteit was er, of men nu nieuwe schepen bouwde of niet. '[Onze] passagiers worden [...] wel vervoerd. Met meer of minder luxe doet er weinig toe.'<sup>117</sup> Ook voormalig thesaurier-generaal en Benas-commissaris Anton van Doorninck kon zich maar moeilijk achter het idee scharen. 'Het wil er [...] toch altijd nog niet in, dat deze scheepvaartmaatschappijen het landsbelang niet op [...] onjuiste wijze naar voren schuiven om daaraan een argument voor steunverlening te ontleenen.'<sup>118</sup>

---

<sup>114</sup> Ibid., 13-4.

<sup>115</sup> Ibid., Nota van de voorzitter aan de leden, 18.6.1936.

<sup>116</sup> Ibid., Notulen van de commissie, 20.3.1936, 6.

<sup>117</sup> Ibid., 15-6.

<sup>118</sup> Ibid., Notulen van de commissie, 24.6.1936, 3.

Enkel de marine, die de waarde van de schepen als hulpkruisers hoog inschatte, toonde zich voorstander. Verdere discussie was echter overbodig. De beslissing om al dan niet steun toe te kennen maakte weinig verschil uit. Men zou de schepen toch bouwen. 'Wie geld heeft bouwt. Maar wie geen geld heeft, bouwt ook, omdat men de noodzaak voelt,' werd geconcludeerd.<sup>119</sup> Overtuigd dat de rederijen blufte, bracht de commissie een negatief advies uit. Men moest geen subsidies verwachten. In 1937 liet de Nederland de kiel leggen van haar nieuwste mailschip, de *Oranje*. De Lloyd volgde twee jaar later met de *Willem Ruys*.

\*  
\* \*

---

<sup>119</sup> Ibid., 15.

### Geven en nemen: de CMB

**E**venmin als de Indische rederijen wist de CMB te ontsnappen aan de snel om zich heen grijpende crisis. Na de beurscrash in 1929 kreeg het aan groeistuipen lijdende bedrijf de volle laag op de snel afbrokkelende vrachtenmarkten. De omwenteling kwam zelfs relatief harder aan doordat de hoogste winsten in de geschiedenis van de rederij op slechts enkele jaren tijd baan moesten ruimen voor de slechtste resultaten ooit. Door een combinatie van besparingen, het terugvallen op de kernactiviteiten en omvangrijke maar controversiële overheidssteun kon de Compagnie het hoofd boven water houden. Die hulp was echter niet vrijblijvend. Wist men door onderhandelingen soms grootmoedige toegevingen los te krijgen, dan moest evenzeer erkend worden dat de regering op andere punten voet bij stuk hield.

### Van kwaad naar erger

Achteraf bekeken had het tijdstip voor de fusie met de Belgische Lloyd moeilijk slechter gekozen kunnen worden. Op een moment dat de Compagnie amper bekomen was van haar samensmelting met de CAN, en de markten een dramatische wending namen, haalde de rederij zich een hele reeks nieuwe en riskante verplichtingen op de hals door met de LRB in zee te gaan. Riskant omdat men op de nieuwe lijnen naar Zuid- en Noord-Amerika en het Verre Oosten veel minder ervaring had dan in de Afrikavaart. Het waren deze lijnen waar men het eerst en het meest verliezen leed.

De Zuid-Amerikadienst moest er als eerste aan geloven. In maart 1930, amper een maand na de inlijving van de Lloyd, leed de vaart op Brazilië sterk onder de neerwaartse conjunctuur. Binnen twee jaar slonk het vervoerde volume met een vijfde in de uitgaande, en bijna een derde in de thuiskomende richting. Toch was deze evolutie lang niet zo verontrustend als de daling van het vrachtniveau, dat tegen 1932 onder invloed van politieke moeilijkheden, de devaluatie van de pond en felle concurrentie tot de helft was gereduceerd. De vrachten voor koffie waren met meer dan 42% gedaald.<sup>120</sup> Ook de Aziatische verbinding dook begin 1930 in de rode cijfers. De Noord-Amerikalijn bleef aanvankelijk winstgevend, zij het dat de omzet onder zware druk kwam te staan na een vermindering van het uitgaande vrachtvolume met 40% en het thuiskomende met 18%. De ongelijke daling was in de eerste plaats te wijten aan protectionistische maatregelen in de VS. Het duurde niet lang eer deze dienst de Zuid-Amerikalijn achterna ging.<sup>121</sup>

De slechte situatie elders kon niet de aandacht afleiden van de ramp die zich ondertussen in Afrika voltrok. De Congolese economie, die kort daarvoor zulke hoge toppen had gescheerd, stortte aan een schrikbarend tempo ineen. Met een

---

<sup>120</sup> ARA, BZW, 3440, Memorandum van de CMB aan De Vos, 17.11.1934, 3.

<sup>121</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 104.

daling van 'slechts' 17,5% in het eerste crisisjaar leek de koloniale uitvoer beter stand te houden dan in Indië. Maar dit veranderde snel naarmate de crisis escaleerde. Tegen 1932 was de waarde van de export gezakt tot 735 miljoen Bfr. In 1929 had deze nog 2,35 miljard bedragen.<sup>122</sup> Met een daling van bijna 70% op drie jaar tijd deed de kolonie het zo mogelijk nog slechter dan haar Nederlandse evenknie. De economische implosie had ook zijn weerslag op het Congolese handelsverkeer. Opvallend was de onevenredige impact op de invoer. Tegen 1932 waren de uitladingen op de Matadilijn met wel de helft teruggelopen, tegenover 6% in de richting van België.<sup>123</sup> Vrachtverlagingen van 10 tot 15% werden doorgevoerd, maar het was onduidelijk wat deze konden uitrichten tegen zo'n geweld.<sup>124</sup>

Onder de omstandigheden kon moeilijk verwacht worden dat concurrenten zich nog aan gemaakte afspraken zouden houden. Met de vrachten op historisch lage peilen en lading schaarser dan ooit, streken Franse, Portugese en Duitse koopvaarders neer op Midden-Afrika. Mededingers in Matadi en Boma waren echter het minste van de CMB haar problemen. Bedreigender was de vaart op het naburige Pointe-Noire en Lobito. De Fransen, die al langer verlegen zaten om een degelijke verbinding tussen de hoofdstad van hun equatoriale koloniën en de zee, zetten zich in 1921 aan de bouw van een spoorlijn tussen Brazzaville en Pointe Noire. Hoewel ze maar traag gereedkwam, trok de Congo-Océanspoorweg vanaf haar opening in 1934 vele goederen aan uit het achterland. Omdat de meeste lading in de Belgische kolonie eerst naar Léopoldville werd gebracht - recht tegenover Brazzaville, aan de andere oever van de Congorivier - vanwaar het per spoor naar Matadi en andere havens werd vervoerd, vormde de alternatieve route een ernstige bedreiging. Om dezelfde reden wisten concurrenten die aan bijzonder lage tarieven werkten, goederen uit Zuid-Congo af te tappen via Lobito. De Belgische rederij antwoordde door de Angolese haven eveneens op te nemen in de dienstregeling.<sup>125</sup>

Op het elan van de fusies en lopende opdrachten kon 1930 nog positief afgesloten worden. Dit was echter weinig meer dan schijn. De neerwaartse conjunctuur was onmiskenbaar. Tegen het eind van het jaar stond de beurskoers op 900 frank per aandeel, komende van een hoogtepunt van 2.900 twee jaar eerder. In 1931 noteerde het bedrijf een nettoverlies van bijna 3,5 miljoen. Het jaar erop steeg dit tot 6,79 miljoen.<sup>126</sup> De beurskoers was inmiddels gezakt tot 320 frank, waarmee het onder de nominale waarde dook.<sup>127</sup> En dit was nog maar het begin. In 1933 trok de storm pas echt goed aan. Onder druk van het buitenlandse kostenvoordeel, protectionisme en aanhoudende, zelfs toenemende concurrentie liep het verlies op tot 15,45 miljoen Bfr., los een verdubbeling ten opzichte van het voorgaande jaar en het slechtste resultaat sinds vier

---

<sup>122</sup> Buelens, *Congo, 1885-1960*, 278.

<sup>123</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 104. In de literatuur wordt geen gewag gemaakt van eenzelfde ladingonevenwicht als in Nederland. Er wordt wel vermeld dat de schepen in de late jaren '20 meer gevuld waren op de heen- dan op de terugreis. Maar omdat deze grafieken enkel rekening houden met de vaart op de Afrikaanse westkust, terwijl grote hoeveelheden koper werden geëxporteerd via Oost-Afrika, kunnen hier geen conclusies uit getrokken worden. Ibid., 95.

<sup>124</sup> Ibid., 116-17.

<sup>125</sup> Ibid., 104-5.

<sup>126</sup> Archief CMB, Deel 8, 79/5-8, Jaarverslag 1931 en '32.

<sup>127</sup> *Le recueil financier*, 1932.

decennia.<sup>128</sup> Alle voor de crisis geboekte vooruitgang dreigde volledig weggevaagd te worden.

Was de raad van bestuur door het opsorpen van twee maatschappijen uitgegroeid tot enorme proporties, dan leek dit alvast niet de daadkracht te beïnvloeden. Om het onweer het hoofd te bieden werd een hele rist maatregelen getroffen. Eind 1931 werden de meest verlieslatende lijnen opgedoekt, waaronder alle diensten op Azië en Oost-Afrika. De opschorting van deze laatste zat er al enige tijd aan te komen. Door de verwezenlijking van betere verbindingen met Port Francqui in Centraal-Congo, en de Benguelaspoorweg in Angola, vloeiden sinds de late jaren '20 steeds meer goederen naar de Atlantische havens. Hierdoor werd de Oost-Afrikaanse vaart reeds voor de crisis minder interessant.<sup>129</sup> Met het schrappen van de rond-de-wereld-dienst op het Verre Oosten werd ook de lijn op Noordwest-Amerika twijfelachtig. De resterende routes in de Stille Oceaan sneuvelden kort daarop. In de vaart op Zuid-Amerika probeerde de CMB eerst te bezuinigen door de diensten op Brazilië en Rio de La Plata te combineren tot één lijn, maar na klachten van klanten diende men hier op terug te komen. In de plaats trachtte men voet aan de grond te krijgen in het fruittransport, waartoe twee schepen werden uitgerust met koelruimtes. De deficitaire New Yorkroute werd dan weer teruggebracht van een tiendaagse naar een tweewekelijkse dienst.<sup>130</sup>

Daarnaast werd bespaard door de vloot te moderniseren. Men schakelde over van kolen naar olieaandrijving, terwijl de snelheid van de mailschepen werd opgedreven. In combinatie met een reductie van het aantal afvaarten tot om de veertien dagen in 1932, en om de drie weken vanaf 1935, had men hierdoor op de maildienst genoeg aan vier pakketboten.<sup>131</sup> Om te vermijden dat een vijfde schip opgelegd moest worden, werden vanaf 1933 cruises georganiseerd naar bestemmingen in Scandinavië en de Middellandse en Baltische zeeën. Het idee was allesbehalve nieuw. Onder meer in Nederland en Frankrijk was men de CMB voorgegaan. De reizen werden daarenboven steevast tegen verlies georganiseerd. Omdat dit echter minder bedroeg dan de oplegkosten hield men de cruises toch vol tot het eind van het decennium, toen de frequentie op de maildienst weer verhoogd werd.<sup>132</sup> Ondanks het terugbrengen van de afvaarten, bleef de Congolijn met vier pakketboten en negen vrachtschepen, voor een tonnenmaat van 89.720 ton, de belangrijkste dienst van de rederij.<sup>133</sup>

Een andere manier om de kosten te drukken was het sluiten van de vele agentschappen die waren overgenomen van de LRB. Door de vertegenwoordiging in New York toe te vertrouwen aan een externe agent kon men nog eens 700.000 Bfr. besparen.<sup>134</sup> Tevens werden niet langer dividenden uitgekeerd. Geringe steun was dat de regering hierdoor vanaf 1933 contractueel hogere tarieven betaalde. De grootste bezuiniging kwam er echter door

---

<sup>128</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 108.

<sup>129</sup> *Ibid.*, 85.

<sup>130</sup> *Ibid.*, 105.

<sup>131</sup> *Idem.*

<sup>132</sup> *Ibid.*, 106-8.

<sup>133</sup> *Ibid.*, 290.

<sup>134</sup> *Ibid.*, 106.

inkrimping van het bedrijf. Tussen 1930 en 1939 werden maar liefst vierentwintig overtollige, voornamelijk oudere, stoomschepen verkocht. Hierdoor slonk de vloot van zo'n 223.000 brt in 1930 naar 168.000 brt in 1936. Dit mes sneed echter aan twee kanten. De verkoop van scheepsmateriaal voor een appel en een ei betekende verder kapitaalverlies.

Door het terugtrekken uit de Indische en Stille Oceaan plooidde de Compagnie zich volledig terug op haar Atlantische kerngebieden. De beslissing kan geen eenvoudige zijn geweest. Vooral in de handel tussen Amerika, Afrika en Europa moest met gesubsidieerde concurrentie rekening worden gehouden.<sup>135</sup> Waarom men net aan deze lijnen vasthield is op de Afrikavaart na niet duidelijk. Een mogelijke verklaring ligt in het belang van Noord- en Zuid-Amerika voor de Belgische industrie. Naar Argentinië en Brazilië werden spoorwegmaterieel, lucifers en cement geëxporteerd, terwijl graanproducten uit beide Amerika's verwerkt werden in Antwerpen.<sup>136</sup> Hoe het ook zij, enkel de schepen op de Congolijn wisten met winst te blijven varen.<sup>137</sup> Op de andere diensten werd geld verloren, en veel ook. In 1934 bereikte het deficit met 23,26 miljoen Bfr. een triest dieptepunt.<sup>138</sup> Dezelfde Amerikaanse devaluatie en importrestricties die de PJBL en de JNL van de Indische rederijen hadden getroffen, troffen ook de CMB. Met lede ogen moest het bedrijf een bijkomende inkomstenvermindering van 41% noteren op de Noord-Amerikaanse vaart. De aandelen stonden ondertussen 84% beneden pari. Het aantal opgelegde schepen was opgelopen van negen in 1932 naar twaalf een jaar later. De helft van de bedrijfsvloot zat zonder werk.<sup>139</sup> Zelfs op de vertrouwde Congolijn had men zich niet staande kunnen houden zonder bijkomende vrachtenverlagingen, en reducties tot 32,5% voor passagiers en ambtenaren.<sup>140</sup>

## Met het water aan de lippen

Het gebrek aan een gedegen maritieme politiek vormde in België al langer een heet hangijzer. Sinds de oorlog was de nationale koopvaardij er systematisch op achteruit gegaan. Waar andere handelsvloeden waren gegroeid, was de Belgische in omvang gekrompen van 543.711 brt in 1923 tot 452.892 brt eind '28.<sup>141</sup> Het aandeel in het Antwerpse havenverkeer, dat rond de 6 à 7% schommelde, was er evenmin op vooruitgegaan.<sup>142</sup> Het ontbrak de reders aan financiële slagkracht om de situatie te keren, en het gebrek aan investeringen had op haar beurt de verdere neergang in de hand gewerkt.<sup>143</sup> Toen na de uitbraak van de crisis de faillissementen elkaar opvolgden, en banken extreem behoedzaam werden, was de scheepvaart helemaal in een neerwaartse spiraal gevangen geraakt. De

---

<sup>135</sup> Sturmeij, *British Shipping*, 79.

<sup>136</sup> Mommen, *The Belgian Economy*, 41, 47 en 52-3.

<sup>137</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 104.

<sup>138</sup> Archief CMB, Deel 8, 79/5-8, Jaarverslag 1934.

<sup>139</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 103.

<sup>140</sup> *Ibid.*, 116-17.

<sup>141</sup> *Rapport du Comité*, 1923 en '28.

<sup>142</sup> Leleux, *La marine marchande*, 342-43.

<sup>143</sup> *Ibid.*, 180-81.



verkoop van schepen was vaak nog de enige manier om de verliezen te dekken. Met uitzondering van een kortstondige groei in 1929 nam de vloot verder af tot 378.932 brt in 1933.<sup>144</sup> Het aandeel in de nationale haventrafiek daalde tot een dieptepunt van 4,2%.<sup>145</sup> De CMB was slechts een van een aantal maatschappijen die hand over hand verlies leden. Velen waren er zelfs nog erger aan toe omdat zij sinds de oorlogsjaren nooit reserves hadden kunnen aanleggen. Had de Compagnie de helft van haar bedrijfsvloot moeten opleggen, dan was dit voor de twee andere grootste rederijen, Deppe en Dens-Océan, opgelopen tot 60 en 88%.<sup>146</sup> Symptomatisch voor de onderliggende problematiek was de hoge vlootleeftijd. Met een gemiddelde leeftijd van twintig jaar in 1932, behoorde de Belgische handelsvloot tot de oudste ter wereld. Bijna de helft van de schepen was rijp voor onmiddellijke sloop.<sup>147</sup> De Belgische gages bedroegen ongeveer 60% van de Nederlandse, en waren ook in vergelijking met andere landen aan de lage kant.<sup>148</sup> Door de goudpariteit kon hier echter niet optimaal op ingespeeld worden. Elk voordeel dat de reders toch wisten te behalen werd onmiddellijk teniet gedaan door de torenhoge onderhoudskosten. Met een vloot die, in de woorden van een auteur, 'stierf aan verwaarlozing en aftakeling' kon men onmogelijk concurreren.

De schuld voor deze wantoestanden kwam, wat de reders betrof, aan de overheid toe. Het was de overheid geweest die door opvoeding verhinderd had dat de Belgische scheepvaart van de hoge vrachten had kunnen profiteren tijdens de oorlog. Het was zij geweest die door haar geklungel had verhinderd dat de koopvaardij afdoende herstelbetalingen had ontvangen. Zij had mee aan de basis gelegen van herhaalde kostenverhogingen in de jaren '20. En zij had sinds jaar en dag nagelaten een consequent beleid uit te werken, terwijl in het buitenland de scheepvaart geholpen werd met subsidies, premies en garanties. De koopvaardij had zich in de oorlog ten dienste gesteld van het vaderland. Maar wanneer deze zich op haar beurt op dat vaderland beriep, keerde het haar de rug toe. De Hogere Zeevaartraad - een raadgevend orgaan dat de regering adviseerde over scheepvaartkwesties - had sinds 1922 drie rapporten geschreven waarin werd opgeroepen tot omvangrijkere overheidsbijstand, waaronder voordelige leningen en lastenverlagingen.<sup>149</sup> Telkens weer had de regering dit advies naast zich neergelegd, waardoor de situatie verder was geëscaleerd. Zelfs het initiatief in 1931 van minister Maurice Lippens, om een scheepvaartkredietfonds op te richten, was een stille dood gestorven door eindeloze vertragingen binnen de

---

<sup>144</sup> *Rapport du Comité*, 1933.

<sup>145</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 104.

<sup>146</sup> Devos en Hooydonk, *100 jaar KBRV*, 67.

<sup>147</sup> Tankers en lichters niet inbegrepen. De dienstleeftijd van een schip ligt rond de twintig jaar. Voor een goede uiteenzetting over de leeftijdsopbouw van de Belgische vloot, zie Leleux, *La marine marchande*, 351-61.

<sup>148</sup> Een nota uit het voorjaar van 1933 vermeldt een Nederlands maandloon van 10,14 pond versus 6,16 pond in België. Zie NA, BENAS, 73, Nota over de Economische Wereldconferentie, s.d., 1. Na de Belgische devaluatie liep dit verschil op tot het dubbele. Uiteraard is niet alleen de hoogte van de lonen belangrijk, maar ook de verhouding tot het geheel van de bedrijfskosten. Voor België zou dit rond de 10-11% gelegen hebben. Ik heb voor Nederland geen informatie kunnen vinden. Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1 SC/17E, Memorandum betreffende loonsverhoging, (?).2.1936, 1-2.

<sup>149</sup> Devos en Hooydonk, *100 jaar KBRV*, 62 en 75.

behandelende Kamercommissie.<sup>150</sup> De Belgische redersvereniging, de BRV, had voortdurend gehamerd op de nood aan steun. Nu de crisis ongenadig hard toesloeg verdubbelde ze haar inspanningen om de overheid tot handelen te bewegen. Regeringsleden werden bestookt met nota's en memoranda. Artikels verschenen in kranten en tijdschriften.<sup>151</sup>

De publiciteitscampagne was nodig. De publieke opinie was een overheidsinterventie in volle crisis vijandig gezind. Hoeveel miljoenen moest zoiets kosten? Kon België dit als klein land met grote verplichtingen in Afrika wel opbrengen? In tijden van besparingen en overaanbod kon men toch niet de koopvaardij overeind houden? De reders moesten maar rationaliseren en inkrimpen. Iedereen had het uiteindelijk moeilijk, niet alleen zij. Was hun benarde parket daarenboven niet hun eigen schuld? Als ze meer initiatief en ondernemingsgeest hadden getoond, waren ze er misschien beter aan toe geweest.<sup>152</sup>

### **Une conception fausse**

Gelukkig voor de CMB zag de regering het voor eens anders. Het buitensporige aantal opgelegde schepen had de tewerkstelling in de koopvaardij hard getroffen. In december 1933, op het moment dat de handelsvloot volledig dreigde te verdwijnen, stemde het parlement op aandringen van minister van Verkeerswezen Pierre Forthomme een budget van 35 miljoen Bfr. om de koopvaardij te hulp te schieten. Met het geld zouden toelagen verleend worden van een halve frank per dag, per ton draagvermogen (dwt) om opgelegde schepen terug in de vaart te brengen.<sup>153</sup>

Blij als men was met de langverwachte tussenkomst, zo verbijsterd was men over de concrete uitwerking. Begin 1934, ongeveer een maand na de stemming in de Kamer, liet Forthomme zijn voorwaarden weten aan de CMB. De maatschappij kon een maximumbedrag van 8 miljoen Bfr. ontvangen, indien zij alle op dat moment varende tonnage in dienst hield. De helft van het budget zou hiervoor voorbehouden worden. De andere vier miljoen kon dan gebruikt worden om opgelegde bodems te reactiveren. De staat zou zo tussenbeide komen voor een maximum van 44.000 dwt. De toelagen, verleend als krediet, moesten vanaf 1939 na afschrijving uit de winst terugbetaald worden. Om de uitkeringen op te volgen achtte de minister het nodig dat hij over alle relevante informatie beschikte. Zijn departement moest voortdurend ingelicht worden over de vaarroutes en -schema's, het aantal en de omvang van de ingezette schepen en de vervoerde lading. Daarnaast moest het bedrijf voldoen aan een

---

<sup>150</sup> Ibid., 72-4.

<sup>151</sup> Deze en andere argumenten werden tot vervelens toe aangehaald om iedereen die het wilde horen te overtuigen van de oneerlijke behandeling van de koopvaardij. Zie Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, Rapport over het overheidsbeleid, 15.5.1934; Nota van de BRV over de overheidsinterventie, 25.10.1934 (briefbijlage aan eerste minister, 26.11.1934); Nota van de BRV over de overheidssteun, 30.11.1934 en Nota voor de minister van VW, 15.4.1935. Voor de klaagzang van de Belgische koopvaardij in het interbellum, zie ook Devos en Hooydonk, *100 jaar KBRV* en Leleux, *La marine marchande*.

<sup>152</sup> Devos en Hooydonk, *100 jaar KBRV*, 71-2 en 76.

<sup>153</sup> Leleux, *La marine marchande*, 362-64.

aantal randvoorwaarden. Schepen mochten enkel door Belgen bemand worden en men moest steeds de laagste vrachten aanrekenen voor nationale producten. Er werd zelfs een verbod opgelegd om lagere tarieven te hanteren in buitenlandse havens dan in Belgische.<sup>154</sup>

Afgaande op de stroom schrijfsels die volgden moeten de regeringsvoorwaarden de raad van bestuur zowat in de gordijnen hebben gejaagd. In een vermoedelijk door Alex Van Opstal geschreven nota werden talrijke bezwaren geuit. Allereerst was er het uitgangspunt van de regeling. Opgelegde schepen terug in de vaart brengen ging in tegen elk gezond verstand. De vaartuigen waren opgelegd met een reden. Er viel geen lonend werk voor te vinden. Ze in weerwil hiervan reactiveren betekende gegarandeerde verliezen. Een dergelijke regeling, gebaseerd op 'une conception radicalement fausse au point de vue économique,' kon niet anders dan contraproductief zijn.<sup>155</sup> Daarnaast werd het aantal opgelegde schepen onderschat. Dit kwam omdat er met een vaste referentiedatum werd gewerkt. De varende tonnage was door de overheid vastgesteld op basis van cijfers van 15 november het jaar ervoor. Sindsdien had men echter nog schepen uit dienst moeten nemen, die niet als opgelegd werden erkend, maar wel terug in de vaart moesten worden gebracht om aanspraak te kunnen maken op de uitkeringen.

De verplichting om varende tonnage in dienst te houden stelde de rederij voor nog meer problemen. De staat van de markt was zo dat men eigenlijk meer tonnage wilde opleggen dan reeds het geval was. Men werd dus niet alleen verplicht om verlieslatende schepen terug in dienst te nemen, maar ook om verlieslatende schepen die men uit de vaart wilde nemen in dienst te houden. De toelagen dekten in de verste verte niet de kosten die hiermee gepaard gingen. Hoe de regering precies aan het cijfer van 44.000 dwt was gekomen was onduidelijk (hoewel men vermoedde dat dit was berekend op basis van het maximumbedrag) maar de varende vloot was heel wat groter.<sup>156</sup> Zoveel groter in feite dat, indien zij volledig in dienst moest gehouden worden, de werkelijke toelage op 12 cent per dwt kwam te liggen.<sup>157</sup> Volgens de regering lag de vergoeding alvast hoger, omdat zij de koloniale vaart uitsloot van de regeling. De Congolijn kon nog steeds positieve cijfers voorleggen en was dus, wat haar aanging, niet hulpbehoevend.<sup>158</sup> Tijdens een eerder onderhoud was hier nog tegen geprotesteerd, maar de minister had er niet op willen terugkomen.

De felste kritiek werd evenwel bewaard voor de vorm van de toelagen. Niet alleen werd men verplicht verliezen te maken die niet werden gedekt door de uitkeringen, maar door het geld te verlenen in de vorm van kredieten moest men hier nog eens zelf voor opdraaien ook. Men had gerekend op steun à fonds perdu. Wat men kreeg was net het tegenovergestelde. Zag men dan niet in dat dit geld enkel naar derden ging, in de vorm van lonen, brandstof, uitrusting, haven- en loodsgelden? Niets kwam ten goede aan de rederij zelf. Als deze 'subsidie,' zoals

---

<sup>154</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17C, Brief van de minister van VW aan Félicien Cattier, 16.1.1934.

<sup>155</sup> Ibid., Brief van de CMB aan de minister van VW, 26.1.1934, 1.

<sup>156</sup> Ibid., Nota aan Cattier, 19.1.1934, 1.

<sup>157</sup> Leleux, *La marine marchande*, 368-69. Leleux vermeldt als enige het probleem van de referentiedatum. Hoewel dit bijdroeg tot het verschil tussen de beweerde en de werkelijke toelage, was het vooral de verplichting tot het in dienst houden van de vloot die hiervoor zorgde.

<sup>158</sup> ARA, BZW, 3435, Nota van De Vos aan de minister van VW, 23.11.1935, 2.

de regering het noemde, gedurende vijf jaar werd voortgezet zou men voor 40 miljoen aan schulden maken.<sup>159</sup>

Eigenlijk kon men zich buiten het engagement om Belgische bemanningen te gebruiken - wat men zo al deed - met geen enkele voorwaarde verenigen. De eis om de laagste vrachten te hanteren betekende dat de rederij verplicht werd de prijzen te volgen van eender welke concurrent, wat tegen conferenceafspraken inging.<sup>160</sup> De regering inzage geven in de bedrijfsgegevens - nochtans in veel mindere mate dan in Nederland gebeurde - zag men nog veel minder zitten. 'Il doit être bien entendu [...] qu'il ne peut être accordé au Gouvernement aucun droit de regard sur l'exploitation [...].'<sup>161</sup> 'Nous devons être très ferme sur cette question, quand même ce serait au risque de nous voir retirer les avances, dont l'avantage avec l'obligation de remboursement [...] me paraît bien mince.'<sup>162</sup> Met haar kritiek plaatste de Compagnie zich volledig op dezelfde lijn als de BRV. In een commentaar dat door de redersvereniging werd beaamd schreef men, '[...] nous voyons [...] non un système d'octroi de subside [...] mais bien un système d'avances remboursables [...], ayant pour but d'alléger les charges que le chômage maritime impose au Gouvernement, plutôt que de venir en aide à une industrie qui, dans aucun pays, ne peut vivre en ce moment sans l'appui du Gouvernement.'<sup>163</sup>

De begrijpelijke onvrede leidde tot een uitvoerige briefwisseling met de regering. Herhaaldelijk werd om verduidelijkingen gevraagd. Maar vooral werd er geprotesteerd. Men tekende verzet aan tegen zowat elke modaliteit, waaronder de terugbetaling, de terugbetalingsvoorwaarden, de verplichting lage vrachten aan te rekenen, de erkende opgelegde tonnage (die men te laag vond) en de inzage in het bedrijf. Toen werd geïnformeerd naar de resultaten van twee trampschepen die met overheidssteun in de vaart waren gebracht weigerde men deze voor te leggen.<sup>164</sup> Enkel het bezwaar tegen de uitsluiting van de Congoschepen had het bestuur stilletjes laten vallen. Door verder protest, besepte men, konden de exploitatieresultaten wel eens publiekelijk bekend raken, wat geen goede indruk zou maken. '[...] il serait impolitique d'insister sur cette exclusion, car elle ne pourrait se justifier que par les résultats positifs de l'exploitation de cette ligne, résultats que nous n'avons pas d'intérêt à dévoiler ouvertement.'<sup>165</sup>

Ondanks de soms aanmatigende houding stelde de regering zich begrijpend op. Zeker Verkeerswezen kon zich inleven in de situatie van de rederij. Over het verloop van tijd wist de CMB dan ook enkele concessies uit de brand te slepen. De regering hield vast aan haar referentiedatum van 15 november 1933 - wat volgens het bedrijf kant noch wal raakte - maar stelde de op die datum varende tonnage wel (iets) naar beneden bij. Evenmin moest men nog op de hoogte gehouden worden van de vervoerde lading, hoewel het bedrijf zich er bij moest neerleggen inzage te verschaffen in de vaarroutes, dienstregelingen en ingezette

---

<sup>159</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17C, Nota aan Cattier, 19.1.1934, 2-3.

<sup>160</sup> Ibid., 3.

<sup>161</sup> Ibid., 3-4.

<sup>162</sup> Ibid., Nota aan Cattier, 10.4.1934, 1.

<sup>163</sup> Ibid., Brief van de CMB aan de minister van VW, 26.1.1934, 1.

<sup>164</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 109-11.

<sup>165</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17C, Nota aan Cattier, 19.1.1934, 2.

schepen.<sup>166</sup> Het bedrijf werd tevens ontslagen van de 'laagste-vrachten-eis,' in ruil voor een verklaring geen hogere tarieven aan te rekenen voor Belgische producten dan voor gelijksoortige buitenlandse goederen.<sup>167</sup>

De regering wilde echter niet afzien van terugbetaling. Zelfs na herhaaldelijke pogingen ving de CMB bot. De rederij kon zich slechts troosten met de voorwaarden, die zo soepel mogelijk waren gemaakt. De renteloze kredieten vereisten geen hypothecaire garanties.<sup>168</sup> De terugbetaling kon gespreid worden over de maximale levensduur van de vennootschap, en diende pas te gebeuren na vaststelling van de afschrijvingen.<sup>169</sup> Men kreeg het zelfs gedaan dat het minimaal jaarlijks te betalen bedrag verlaagd werd naar 500.000 Bfr., in plaats van de helft van de winst.<sup>170</sup> Ongetwijfeld betere voorwaarden dan een lening van 60 miljoen die de maatschappij nog het jaar ervoor had afgesloten.

Reeds in de jaren '30 werd de vraag gesteld waarom de Belgische reders, indien ze zoveel kritiek hadden, toch de overheidssteun aanvaardden. De waarheid was dat de meesten, met de rug tegen de muur, geen keuze hadden. Dit gold te meer daar men beseftte dat een weigering onbegrijpelijk zou zijn voor het grote publiek, dat sinds jaren wist van de noodtoestand van de koopvaardij, maar weinig van de precieze steunregeling.<sup>171</sup> Waarschijnlijk speelde een soortgelijke redenering voor de CMB. Met stijgende verliezen enerzijds, en weinig uitzicht op verbetering anderzijds, zat zij gevangen tussen hamer en aambeeld. Door de hulp te aanvaarden kon men alvast op korte termijn de uitgaven helpen financieren, terwijl later nog geprobeerd kon worden toegevingen af te dwingen. Van Opstal zelf gaf zoveel toe, toen hij erop wees dat men zich er slechts van had weerhouden de opgelegde schepen te verkopen, in de hoop dat lopende onderhandelingen tot een betere regeling zouden leiden.<sup>172</sup>

Zo ontving de Compagnie 8.017.250 Bfr. in 1934 (fig. 8), wat meteen werd uitgegeven om de exploitatiekosten te dekken. In 1935 veranderde de situatie door de Belgische devaluatie. Na de beurscrash waren veel banken die grote kredieten hadden toegekend aan bedrijven, in de problemen gekomen toen deze failliet gingen. Om het bankroet van hun klanten te vermijden hadden vele hun leningen omgevormd tot permanente beleggingen. De deflatiepolitiek vereiste begin '35 echter een dermate grote kredietcontractie dat veel bedrijven, en met hen de banken, alsnog over kop dreigden te gaan. Omdat de hele Belgische economie meegesleurd zou worden liet de regering in maart van dat jaar noodgedwongen de goudstandaard los.<sup>173</sup> Het effect van de muntontwaarding op de bedrijfsresultaten van de CMB liet zich meteen voelen. Hoewel men pas het jaar erop weer winst maakte, werden de verliezen meer dan gehalveerd ten

---

<sup>166</sup> Ibid., Brief van de minister van VW aan de CMB, 18.6.1934.

<sup>167</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17D, Brief van Van Opstal aan minister van VW, 1.10.1934.

<sup>168</sup> ARA, BZW, 3435, Nota van De Vos aan het secretariaat-generaal, 26.4.1934, 1-2.

<sup>169</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17D, Brief van de minister van VW aan de CMB, 18.6 en 2.7.1934.

<sup>170</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17E, Brief van de CMB aan de minister van VW, 14.5.1934, 1-2.

<sup>171</sup> Leleux, *La marine marchande*, 369.

<sup>172</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17C, Nota aan Cattier, 10.4.1934, 5.

<sup>173</sup> Vanthemsche, "De economische actie van de Belgische staat," 138 en 142-43.

opzichte van 1934, tot 10,05 miljoen Bfr. Zeker aan het eind van het jaar was er sprake van een positieve evolutie.<sup>174</sup> Toch volstond de toelage van 8.030.000 Bfr. (zie fig. 8) dat jaar niet om het tekort te dekken. Omdat dit moest terugbetaald worden, vergrootte het zelfs de schuldenberg van het bedrijf.

De terugbetaling was een doorn in het oog. Van Opstal, die ook voorzitter was van de BRV, drong voortdurend aan op kwijtschelding. In een artikel in *La dépêche coloniale belge*, eind dat jaar, verdedigde hij het overheidsingrijpen. Beschuldigingen alsof de Belgische koopvaardij, die met bijna een derde was gekrompen sinds de jaren '20, en slechts 0,4% van de wereldtonnenmaat uitmaakte, niet genoeg had gedaan om zich aan te passen, wees hij van de hand. Eerder was de handelsvloot - tijdens de oorlog verjaagd, en niet in staat tot het vervangen van schepen noch het verdienen van dezelfde vrachten als neutrale landen - geheel door niet te voorziene gebeurtenissen tot de bedelstaf veroordeeld. Interventie was hoogstnodig geweest en stond boven alle kritiek.

Tegelijkertijd zag de voorzitter ruimte voor verbetering. In het buitenland werd de scheepvaart steevast gesubsidieerd. De ernst van de crisis dwong hiertoe. Zelfs in het liberale Nederland zag men hetzelfde gebeuren. Al sinds 1932 verstrekke de overheid daar leningen. Geleidelijk echter had men deze opzet moeten loslaten. Het was zelfs zover gekomen dat de Nederlanders recent, als deel van een algemene steunregeling, terugbetaling afhankelijk hadden gemaakt van eventuele winst. Als de Nederlandse scheepvaart - die alle kans had gehad financiële buffers aan te leggen - zo geholpen moest worden, wat betekende dit dan niet voor de Belgische? Bedrijfssector die, zo vermeldde hij fijntjes, zich moest tevreden stellen met kredieten. Als men om geld vroeg was dat ook enkel omdat de nationale vloot, klein en weerloos, anders volledig dreigde te verdwijnen. (Dat de CMB enkele jaren eerder zelf op een goudmijn had gezeten, vertelde Van Opstal er wijselijk niet bij.)

De voorzitter hoopte dan ook dat de regeringsbijstand een eerste stap zou blijken naar een omvattend maritiem beleid, dat de Belgische koopvaardij toestond zich te versterken. 'La marine marchande belge ne doit plus se sentir la Cendrillon des industries belges. Il faut qu'elle puisse dire [...] 'actuellement nous avons notre Gouvernement derrière nous.'<sup>175</sup>

### **Des concessions mutuelles**

De crisis had de CMB al even hard, zelfs erger, getroffen dan de Indische rederijen. Hoewel de inkrimping ten opzichte van hun hoogtepunt vergelijkbaar was (24,8% voor de CMB tegenover 27,6 en 19,2% voor de SMN en de RL) was de bedrijfsploot van de Belgische rederij sneller verouderd. Met een gemiddelde leeftijd van 9,57 jaar in 1930 sloeg de Compagnie nochtans geen slecht figuur. De grootste rederij vormde een uitzondering op de nationale koopvaardij. Dit cijfer steeg echter snel naarmate de verliezen toenamen en alle nieuwbouw werd geannuleerd, zoals blijkt uit figuur 3. Eind 1933, aan de vooravond van de regeringsinterventie, bedroeg de gemiddelde leeftijd 11,85 jaar. Nog eens drie jaar later was dit 14,63. Voor de SMN en de RL bedroeg dit respectievelijk 11,32

---

<sup>174</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 116.

<sup>175</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17E, Artikel in *La dépêche coloniale belge*, 27.10.1935.

en 11,3. De werkelijke situatie was zelfs slechter dan dit gemiddelde deed vermoeden. Zeker de helft van de vloot was ouder dan 17 jaar.

Oorspronkelijk was het de bedoeling geweest om met het gestemde budget van 35 miljoen ook nieuwbouw te financieren.<sup>176</sup> De Compagnie wilde alvast deel van haar materiaal vernieuwen. Toen bekend werd dat de regering aan bouwsteun dacht, nam zij contact op met Verkeerswezen. Men was vooral geïnteresseerd in de voorwaarden die beleidsmakers in gedachten hadden. Er lagen alvast enkele interessante voorstellen op tafel. Er werd onder meer gespeeld met het idee een kwart van de bouwkosten intrestloos te financieren, en 65% aan de lage rente van 2%.<sup>177</sup> Later werd dit zelfs respectievelijk à fonds perdu en intrestloos. In een zoveelste poging van de vaarkredieten af te raken liet de CMB echter weten dat ze, 'om de schatkist te ontzien,' ook genoeg kon nemen met een integrale lening aan 1% rente, mits kwijtschelding van eerder genoemde leningen. Het gewonnen geld kon dan besteed worden aan de terugbetaling van de bouwkredieten.<sup>178</sup>

Uiteindelijk kwam van de plannen weinig terecht. Het uitgetrokken bedrag was gewoon te klein. In feite volstond het amper voor de vaarkredieten zelf. Al snel echter boden nieuwe kansen zich aan. Wensend wat te doen aan de malaise, had het socialistische boegbeeld Hendrik de Man een plan uitgewerkt om de economie te stimuleren en de werkloosheid te bestrijden. In dit *Plan van den Arbeid*, zoals het genoemd werd, riep hij op tot *deficit spending*, grootschalige publieke werken en een fiscaal expansief beleid. Toen naar aanleiding van de nakende devaluatie een regering van nationale eenheid werd gevormd, had de Man, nu minister van Openbare Werken, zijn project doorgedrukt. Onder leiding van het kersverse Office de Redressement Economique, of OREC, zou getracht worden de werkgelegenheid te stimuleren. Een van de industrieën die al snel in het vizier kwam was de scheepsbouw. De twee grootste scheepswerven van het land waren sedert jaren gesloten, wat duizenden mensen hun baan had gekost. Nu de Compagnie en haar collega's aandrongen op vlootvernieuwing, greep de regering deze kans met beide handen.<sup>179</sup> Er werden aanzienlijke middelen voor nieuwbouwhulp ingeschreven op de begroting. Tevens werden de vaarkredieten verlengd. De toenmalige minister van Verkeerswezen, Paul-Henri Spaak, werd nadrukkelijk de vrijheid gelaten om de modaliteiten te bepalen.

Op vraag van Verkeerswezen stelde de CMB, uitgaande van kredieten voor de volle prijs en een rente van 1%, een bouwplan op ter waarde van 240 miljoen Bfr. De rederij, die zich gereed verklaarde om meteen te beginnen bouwen, wilde zeker drie à vier vrachtschepen, naast een tweetal pakketboten voor de Congolijn op stapel zetten. Spaak vond dit echter veel te duur, en wees het voorstel af. Hij wou zich beperken tot een bouwprogramma van 160 miljoen, gespreid over drie jaar, voor de gehele koopvaardij. De CMB had zich met zo'n 87 miljoen, goed voor een à twee vrachtschepen en een passagierschip, tevreden te stellen. Daarnaast verhoogde hij de rente tot 3%.<sup>180</sup>

---

<sup>176</sup> Leleux, *La marine marchande*, 363-64.

<sup>177</sup> ARA, BZW, 3405, Brief van CMB aan De Vos, 29.6.1934.

<sup>178</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie E, 27/28, 232A, Brief van de CMB aan de minister van VW, 30.8.1935, 1-2.

<sup>179</sup> Leleux, *La marine marchande*, 385-92.

<sup>180</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie E, 27/28, 232A, Nota voor Cattier, 25.10.1935.

In tegenspraak met haar stelling dat de Congolijn zelfbedruipend was, zag de regering de bouw van een pakketboot wel zitten. De Man wilde er zelfs twee laten bouwen.<sup>181</sup> De CMB diende echter aan haar eigen belangen te denken. Nu het bedrag tot een derde was gereduceerd moesten de ambities bijgesteld worden. In principe kon men op alle lijnen nieuw materiaal gebruiken. Verreweg het dringendste was echter een vrachtschip voor de New-Yorkdienst. De bodems die ingezet werden waren niet ontworpen voor de veeleisende Noord-Atlantische route, en versleten snel.<sup>182</sup> Nieuwe Congoschepen drongen zich ook op. Een motorvrachtschip van 7.500 dwt, in staat om 1.100 ton palmolie te laden, was nodig voor de vrachtdienst, terwijl een nieuwe, snellere pakketboot vereist was om de concurrentie het hoofd te kunnen bieden. Maar een passagiersschip was duur, en kostte bijna evenveel als twee à drie vrachtschepen. Ondertussen had men ook op de verlieslatende Zuid-Amerikalijn dringend behoefte aan nieuwe koopvaarders. De vaart op Brazilië en Argentinië was al sinds het begin een zorgenkind geweest. De groeiende emigratie, en de fruitimport boden echter perspectief om eindelijk uit de rode cijfers te raken, mits men over het vereiste materiaal beschikte, te weten drie gemengde vrachtschepen met koelruimtes. Gezien de Congolijn voorlopig gedekt kon worden met de gemoderniseerde pakketboten werden de vrachtschepen voorrang gegeven.<sup>183</sup>

Met de bijgeschaafde plannen bleef er nog één probleem over. De Belgische reders werden onder het OREC-programma verplicht te bouwen op nationale werven. Die waren echter tot een derde, 10 miljoen Bfr. per schip, duurder dan buitenlandse werven.<sup>184</sup> Tenzij de regering dit verschil op de een of andere manier kon compenseren, koesterde de Compagnie weinig ambitie om in België te bouwen. Het bestuur vroeg onder meer een lagere rentevoet en een langere terugbetalingstermijn, naast een garantie dat de kredieten niet jaarlijks goedgekeurd moesten worden door het parlement. Spaak verlaagde de rente tot 2½% en trok de terugbetalingstermijn op van 15 tot 17 jaar, maar dit kon het bedrijf niet bekoren.<sup>185</sup> Men bleef weigeren. Het conflict werd op de spits gedreven toen men dreigde twee vrachtschepen op een Deense werf te bestellen, die in Spaaks ogen aan prijsdumping deed. Tijdens een vergadering op diens kabinet met enkele vertegenwoordigers dreigde hij zowel de vaar- als bouwkredieten op te schorten, als de onmiddellijke terugbetaling van de eerste te eisen, indien de maatschappij volhardde in haar voornemen. In niet mis te verstane termen voegde hij daaraan toe, 'il me serait difficile d'intervenir encore en faveur de la CMB auprès du Gouvernement, puisque cet armement ne donnerait de la sorte aucun concours à l'Etat en vue d'aider à la résorption du chômage.'<sup>186</sup>

Félicien Cattier was de beweegredenen van de regering best genegen, maar een prijsverschil van 20 miljoen was buiten alle verhouding tot de overheidssteun. Tenzij betere voorwaarden werden aangeboden, kon hij dit

---

<sup>181</sup> Ibid., Brief van Cockerill aan Cattier, 19.9.1935.

<sup>182</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 111. Voor de opmerking over slijtage zie Archief CMB, Deel 1, Sectie E, 27/28, 232B, Nota voor Cattier, 4.12.1938, 2.

<sup>183</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie E, 27/28, 232A, Notulen van de bestuursvergadering, 25.3.1936.

<sup>184</sup> Ibid., Nota aan Cattier, 9.3.1934.

<sup>185</sup> Ibid., Brief van de CMB aan de minister van VW, 21.1.1936.

<sup>186</sup> Ibid., Notulen van vergadering met de minister van VW, 9.4.1936, 1.



nooit verantwoord en tegenover de aandeelhouders. Diens woorden wikkend, deed Spaak een ultiem voorstel. Indien de CMB de hogere binnenlandse prijzen voor lief nam, verklaarde hij zich bereid de rente te verlagen tot 2%, de terugbetalingstermijn op te trekken naar twintig jaar en het steunplafond van de vaarkredieten voor 1936 te verhogen tot 10 miljoen. Daarenboven zou hij zich binnen de regering engageren voor de kwijtschelding van genoemde leningen, en de bouwkredieten, die inmiddels verder verlaagd waren naar 80 miljoen, verhogen met eventueel ongebruikte overschotten. Cattier zag zijn kans schoon. De bestuursvoorzitter stemde toe maar stond erop het Noord-Amerikaanse schip nog steeds in Denemarken te bestellen, waar het goedkoper, sneller en beter gebouwd kon worden. In ruil zou Cockerill, met steun van de regering, het eenvoudigere Congoschip krijgen en de drie vrachtschepen voor Zuid-Amerika. Zo werd de reputatie van de werf hoog gehouden, terwijl 'penibele indrukken' als gevolg van een buitenlandse bestelling werden vermeden. Spaak ging akkoord. De bestuursleden en de minister klopten zich op de borst. 'La solution adoptée [...] a tenu à s'inspirer de considérations nationales, et si elle comporte des concessions mutuelles, elle concilie d'une manière satisfaisante les intérêts [du] Ministère des Transports, [de] la CMB et [...] Cockerill.'<sup>187</sup>

Cattier had het spel slim gespeeld. In één klap had hij betere voorwaarden weten te bereiken én toezegging verkregen voor kwijtschelding van de vaarkredieten. Tegelijkertijd kon de CMB op eigen kosten in het buitenland bouwen zonder de overheidssteun in gevaar te brengen. Nu alles geregeld was ontving Cockerill bestellingen voor vier vaartuigen, waaronder de *Moanda*, ter waarde van 120 miljoen Bfr. De staat kwam voor tweederde tussenbeide (fig. 8). Toen de vrachtenmarkt weer opleefde, kende de Compagnie de werf ook de bouw toe van een nieuwe pakketboot, de *Baudouinville*, terwijl ze nog eens drie vrachtschepen voor de Congolijn aankocht in het buitenland.<sup>188</sup> De hernieuwde activiteit stond Cockerill toe de deuren weer te openen en duizenden tewerk te stellen.

Zowel de reders als de Hogere Zeevaartraad hadden over de jaren meermaals aangedrongen op de oprichting van een bouwfonds, om het bereikte elan erin te houden. Na de positieve ervaringen van het OREC-programma ging de regering hier in 1938 op in. Met een fonds van 375 miljoen Bfr. zou voortaan de vlootvernieuwing, bij voorkeur op nationale werven, voortgezet worden. Wel trok de staat zich terug als bankier. In haar plaats zouden parastatale kredietinstellingen, onder staatsgarantie, geld verstrekken. Zo kon de CMB in 1939, op de valreep voor een nieuwe oorlog, nog een lening van 84 miljoen Bfr. aangaan om drie bijkomende vrachtschepen te bouwen bij Cockerill.<sup>189</sup> Door de nieuwbouw kon men de gemiddelde vlootleeftijd tegen het eind van het decennium met enkele jaren drukken.

\*

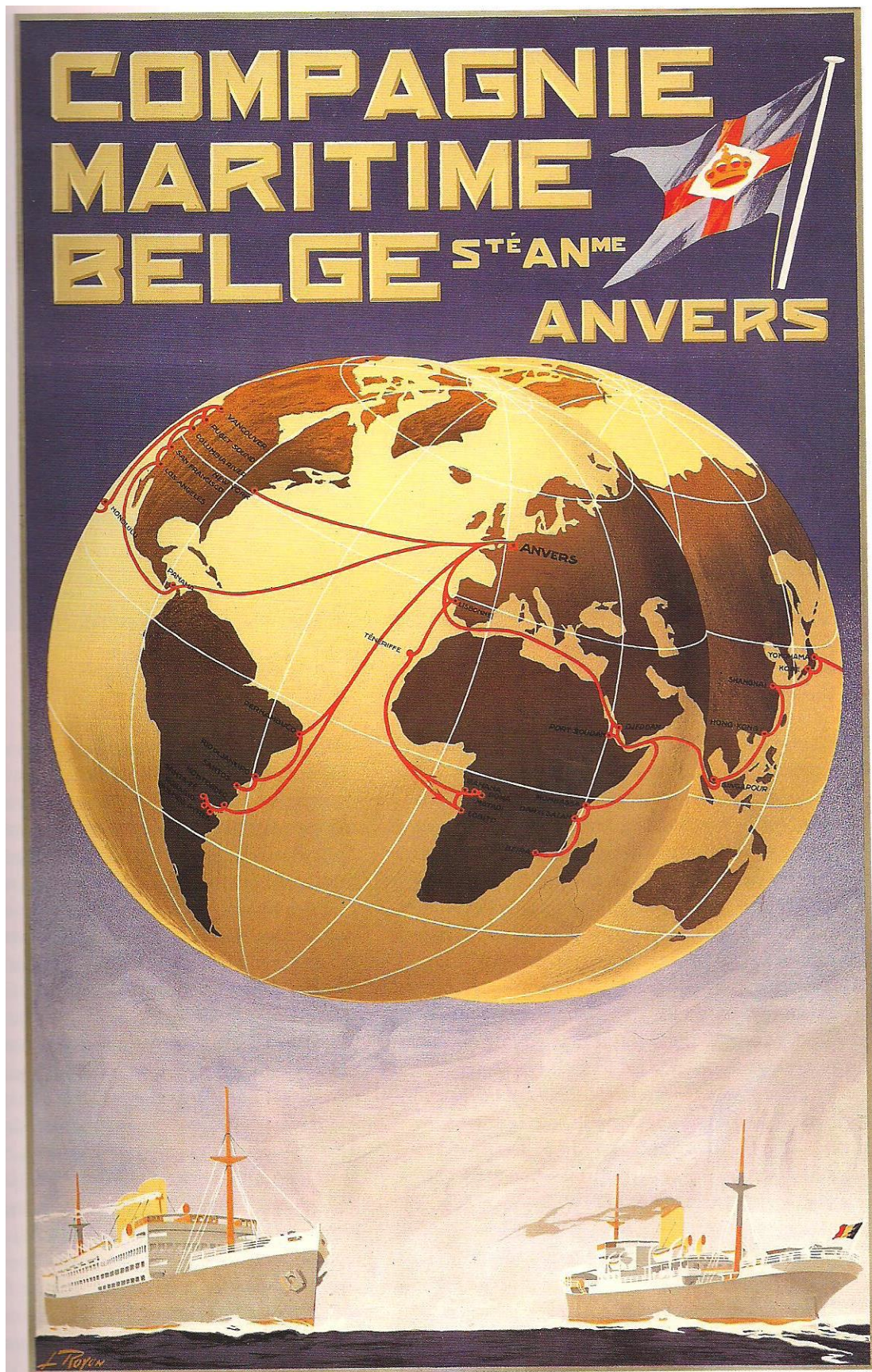
\* \*

---

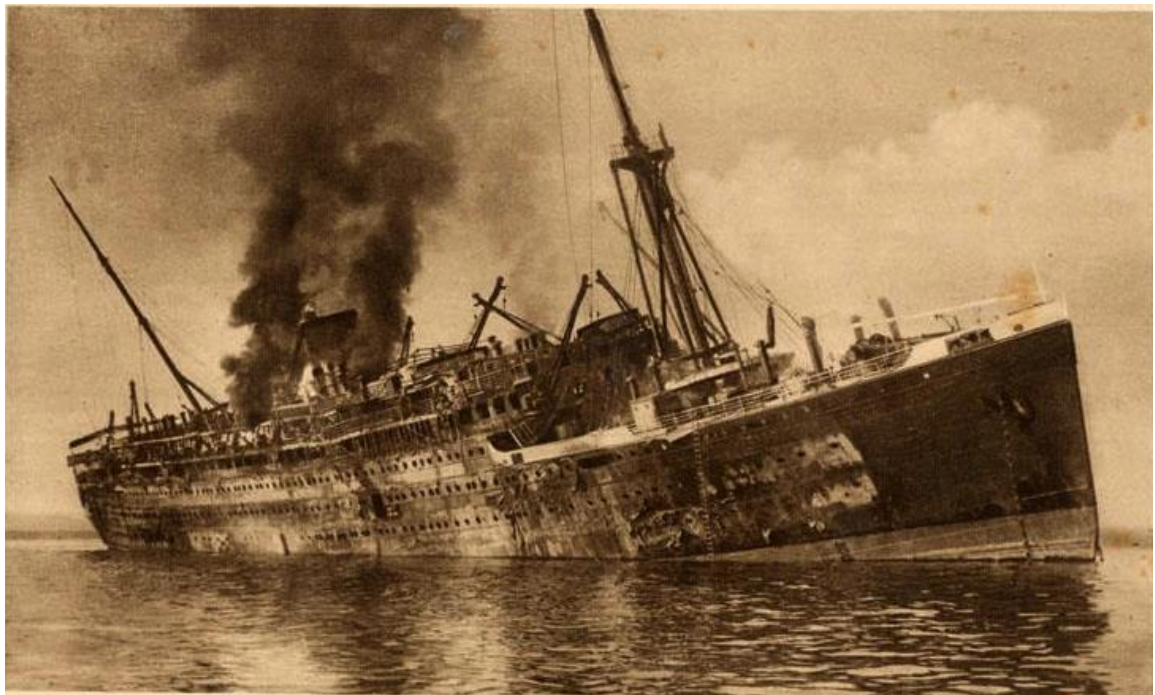
<sup>187</sup> Ibid., 3.

<sup>188</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 111-12.

<sup>189</sup> Ibid., 119.



Affiche van de CMB, omstreeks 1930. Door de achtereenvolgende fusies groeide de rederij op korte tijd uit haar voegen. Op twee jaar tijd vervijfvoudigde de vloot en strekten haar lijnen zich uit naar alle hoeken van de wereld. Devos en Elewaut, CMB 100.

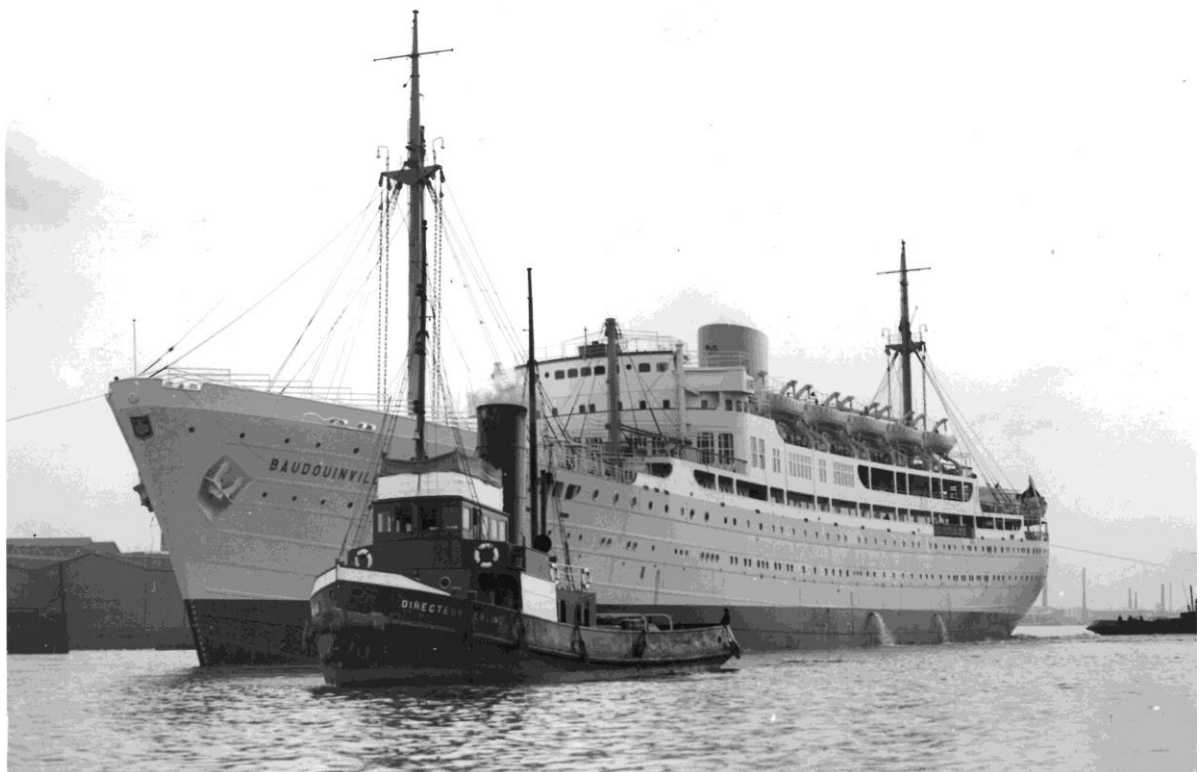
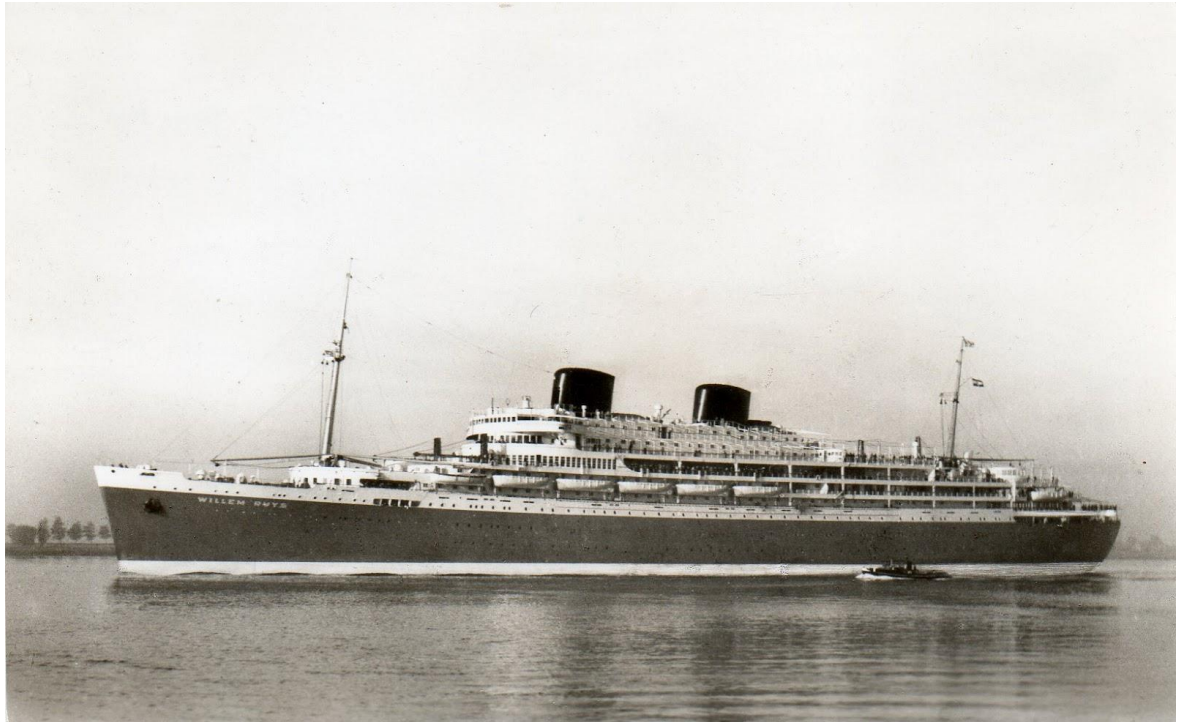


*De Pieter Corneliszoon Hooft in betere (boven) en slechtere tijden (onder). Het verlies van de Hooft aan brand, in volle crisis, verergerde de vlootveroudering voor de Nederland en de Lloyd. Stoomvaartmaatschappijnederland.nl en maritiemdigitaal.nl.*



*Directeur-generaal bij Economische Zaken, dr. H.M. Hirschfeld. Hirschfeld kantte zich tegen het idee van een valutatoeslag en bouwsteun voor de Indische rederijen, maar kwam hier later op terug. Hij werkte tevens samen met Financiën de voorwaarden uit voor de Benassteun. Parlement.com.*





*De Oranje van de SMN (vorige pagina), de Willem Ruys van de RL (boven) en de Baudouinville van de CMB (onder). Tegen het eind van het decennium zetten de drie maatschappijen zich aan de hoognodige vlootvernieuwing. De Belgische overheid wou vooral de bouw van pakketboten bekostigen, maar de CMB verkoos dit zelf te doen. In de plaats werden tussen 1936 en '38 vier vrachtschepen gebouwd met overheidssteun. [Ssmaritime.com](http://Ssmaritime.com), [lmcpostcards.blogspot.be](http://lmcpostcards.blogspot.be) en Archief CMB.*



Photo Hersleven J.

*De Moanda loopt van stapel, 1937. De regeringsinterventie stond niet alleen de vlootvernieuwing van de CMB toe, maar ook de heropening van de Belgische scheepswerven, waardoor duizenden tewerk gesteld werden. Archief CMB.*



*Afgevaardigd bestuurder Alex Van Opstal. Van Opstal uitte felle kritiek op de steunregeling en pleitte voor een kwijtschelding, zoals in Nederland gebeurde. Een jaar na zijn dood, in 1936, zag de CMB, die af wilde van de verguisde regeringscontrole, af van verdere staatssteun. Archief CMB.*



*Bestuursvoorzitter van de CMB en vice-gouverneur van de Société-Générale, Félicien Cattier. Cattier speelde een prominente rol in de onderhandelingen met de regering. Archief CMB.*

## DEEL 3

### Vergelijking



### De alleengang van de Belgische regering

**A**lles bij elkaar ontving de CMB tussen 1934 en 1939 het equivalent van f 57,58 miljoen aan staatssteun, ruwweg twaalf keer meer dan de Nederlandse koloniale rederijen samen. Indien we het bouwkrediet van 84 miljoen Bfr. niet meerekenen - omdat dit onder staatsgarantie, en niet door de overheid zelf werd verstrekt - is dit zes à zeven keer meer. Als we enkel rekening houden met de vaarkredieten ontving de CMB nog steeds anderhalve keer zoveel als de Indische rederijen over dezelfde tijdspanne. In weerwil van hun gelijkaardig financieel-economisch beleid, verleende de Belgische staat dus vele keren meer steun aan haar koloniale scheepvaartmaatschappij, dan Nederland deed voor de Indische rederijen. Een verklaring aanwijzen voor dit frappante verschil is moeilijker dan op het eerste zicht lijkt. Het bronnenmateriaal wijst wel in een bepaalde richting, maar omdat dusver nooit systematisch onderzoek werd gedaan naar de crisissteun is het niet makkelijk de vinger op de precieze oorzaak te leggen. Rond de acties van de Belgische staat, die op meerdere manieren uitgelegd kunnen worden, blijft onduidelijkheid hangen. Het archiefmateriaal gaat vooral over de uitwerking van de staatshulp en minder over de principiële beslissing tot steunverlening. De literatuur, voor zover ze de crisisjaren behandelt, biedt evenmin houvast. De Belgische staatssteun wordt toegeschreven aan een moeilijk te ontwarren samenloop van omstandigheden, waaronder de lobbyactiviteiten van de BRV, de gestage vlootachteruitgang, de werkloosheid en het OREC-programma.<sup>190</sup> De enige methode die overblijft om de precieze oorzaak te achterhalen is directe vergelijking.

### Methodologische problemen

België en Nederland vertoonden veel gelijkenissen. Zoals we zagen waren beide kleine, koloniale grootmachten met een open, geïnternationaliseerde economie. Beide hielden koppig vast aan de goudpariteit. De zelfopgelegde kostenhandicap die daarvan het gevolg was verergerde de zo al rampzalige crisis, waardoor de CMB en de Indische rederijen, ondanks vergaande besparingen, tussen 1934 en '36 beroep moesten doen op overheidshulp om hun vloot in de vaart te houden. Steun die slechts traag, en in weerwil van veel tegenstand, op gang kwam. Niet in het minst hierdoor was de hulpverlening in beide landen een geïmproviseerde bedoening, getuige de onderhandelingen in België en de escalatie van regeringsmaatregelen in Nederland. Zowel in België als Nederland werd gebruik gemaakt van kredietsteun, en in beide landen lag de kwijschelding hiervan politiek gevoelig. In beide landen tenslotte werd de devaluatie, die meer nog dan de staatssteun de rederijen hielp hun rentabiliteit te herwinnen, opgelegd door externe ontwikkelingen. Noch de Belgische, noch de Nederlandse regering wilde

---

<sup>190</sup> Het recentste voorbeeld is *100 jaar KBRV* van Devos en Hooydonk. Elke auteur echter sinds de jaren '30, waaronder Leleux, Janssens en Van Walle halen meerdere oorzaken aan.

de goudstandaard loslaten. Toen dit toch gebeurde, was dat zeker niet uit bezorgdheid om de koopvaardij.

Tegelijkertijd waren er belangrijke verschillen. De steunregeling kwam in beide landen binnen een eigen context tot stand. Nederlandse reders kampten met verpletterende loonkosten, terwijl de Belgische handelsvloot een van de meest aftandse ter wereld was. Zowel de CMB als de Belgische handelsvloot waren veel kleiner dan hun Nederlandse tegenhangers. En in Nederland lijkt dan weer geen sprake te zijn geweest van publieke weerstand, maar des te meer van de kant van het ministerie van Financiën.

De analyse van de omstandigheden die ertoe leidden dat België en Nederland hun eigen weg gingen, wordt verder bemoeilijkt door enerzijds de versnippering van de politieke besluitvorming - tussen 1934 en 1940 zetelden in Nederland vijf verschillende regeringen, en maar liefst negen in België - en anderzijds de lacunes in de Belgische archieven. In tegenstelling tot Nederland, zijn belangrijke archiefstukken over de kredietverlening verloren gegaan. Deze gaten kunnen tot op zekere hoogte aangevuld worden door de archieven van de CMB, maar omdat deze het verhaal vanuit haar standpunt vertellen stoot ook deze methode op fundamentele beperkingen. Evenmin mag het onderscheid tussen exploitatie- en nieuwbouwsteun uit het oog verloren worden. Hoewel de twee nauw met elkaar verbonden waren, werden ze in beide landen apart afgehandeld.

Elke mogelijke verklaring moet met al deze factoren rekening houden, en berust noodzakelijkerwijze op een zekere mate van speculatie. Indien we gemakshalve ervan uitgaan dat gelijke omstandigheden tot gelijke uitkomsten leiden, kunnen we de analyse alvast beperken tot de verschillen tussen beide landen. Niet elk verschil biedt echter een antwoord op de onderzoeksvraag, of is zelfs maar relevant. Men moet niet alleen kunnen verklaren waarom in België veel steun verleend werd, maar ook waarom dit *niet* gebeurde in Nederland. Misschien de beste manier is om alle verschillen die een mogelijke rol speelden een voor een tegen het licht te houden, tot door middel van eliminatie een aannemelijke verklaring gevonden kan worden.

### **Publieke opinie, vlootomvang, en vlootleeftijd**

Eén factor die makkelijk te elimineren valt is de publieke opinie. Uit het Belgische bronnenmateriaal blijkt een grote maatschappelijke tegenkanting. Velen vonden dat de scheepvaart haar eigen boontjes moest doppen. Dit had een impact op de regeringsonderhandelingen, maar eerder in de zin dat de steunverlening erdoor beperkt dan verruimd werd, bvb. toen de CMB aanvaardde dat de Congovaart niet gesteund werd, of genoeg moest nemen met slechte kredietvoorwaarden. Hoewel het niet op basis van het archiefmateriaal te bewijzen valt, is het redelijk te veronderstellen dat de publieke mening ook een rol speelde in de regeringshouding tegenover een mogelijke kwijtschelding. Ook dan echter zou dit meer een ontradend dan een aanmoedigend effect moeten gehad hebben.

Noch uit de literatuur, noch uit het archiefmateriaal valt op te maken hoe de Nederlandse bevolking stond tegenover de steunoperatie aan de Indische rederijen. Indien afgegaan mag worden op de behandeling van de Benassteun in

de Staten-Generaal was dit echter positief. De scheepvaartsteun werd zonder hoofdelijke stemming aangenomen, en de Kamercommissie die zich over het wetsontwerp had gebogen liet weten dat - beseffende dat men niets van het geld zou terugzien - het op 'algemeene instemming' kon rekenen.<sup>191</sup> Verscheidene parlamentsleden, waaronder W.C. Wendelaar en J. Brautigam bekritiseerden de regering zelfs omdat zij niet meer deed. Brautigam drong aan op de creatie van een bouwfonds dat het Belgische OREC-programma verreweg overtroffen zou hebben.<sup>192</sup> Had dit een rol gespeeld, dan ligt het in de lijn der verwachtingen dat er meer, niet minder, zou zijn gedaan voor de Indische rederijen. Dit kan dus niet verklaren waarom de CMB meer steun ontving.

Een relevanter verschil lijkt de vlootgrootte. Hoewel de CMB ongeveer vergelijkbaar was met haar Nederlandse tegenhangers was de Belgische koopvaardij dat veel minder. Zelfs op haar hoogtepunt in 1923 bedroeg de nationale handelsvloot niet meer dan een fractie van de Nederlandse, die meer dan 2 miljoen brt bedroeg. Met de Indische vloot erbij steeg dit tot bijna 2,5 miljoen brt. Met de opkomst van nazi-Duitsland, het Italiaans-Ethiopische conflict en de Spaanse burgeroorlog raakte de internationale situatie in de jaren '30 in toenemende mate gespannen. Met haar beperkte tonnenmaat kon België in geval van een internationale crisis nooit voorzien in haar eigen bevoorrading. De oorlogsdreiging kan aansporing geweest zijn om de handelsvloot te ondersteunen; enerzijds door middel van vaarkredieten om de verdere verkoop van schepen door de CMB en haar collega's tegen te gaan, en anderzijds door middel van een grootschalig bouwprogramma om de vloot uit te breiden. Nederland, met haar veel grotere vloot, zou hier geen nood toe gevoeld hebben, waardoor de Indische rederijen niet in dezelfde mate geholpen werden als de CMB.

Hoewel de Belgische reders dit argument inderdaad gebruikten om de regering tot actie aan te sporen, sorteerde dit weinig effect. Pas eind 1939, verontrust door de oorlogsdreiging en een rapport waaruit bleek dat men 2 miljoen ton scheepsruimte tekort kwam, probeerde men doelbewust de koopvaardij uit te breiden.<sup>193</sup> De lening van 84 miljoen Bfr., die de CMB dat jaar aanging, was al goedgekeurd vóór de oorlog uitbrak of het rapport was uitgekomen. De verhoogde spoed zorgde hoogstens voor een versnelde afhandeling van de formaliteiten.<sup>194</sup> Nochtans waren hooggeplaatste ambtenaren zoals directeur-generaal van het Zeewezen, Henry De Vos, zich al langer bewust van het probleem. Als lid van de Hogere Zeevaartraad had hij reeds in de jaren '20 hierop gewezen.<sup>195</sup> Ook binnen militaire kringen had men al eerder z'n bezorgdheid uitgesproken over de hachelijke bevoorradingssituatie. Hierop hadden beleidsmakers zich echter - tot woede van de reders - beperkt tot een verbod op de verkoop van schepen zonder regeringstoestemming.<sup>196</sup> De

---

<sup>191</sup> NA, BENAS, 57, Behandeling van de Scheepvaartsteun 1935, verslag van de Kamercommissie, 1.7.1935, 1.

<sup>192</sup> Ibid., 2149.

<sup>193</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 120-21.

<sup>194</sup> ARA, BZW, 3475, Notulen van de vergadering van het raadgevend comité, 21.9.1939.

<sup>195</sup> Devos en Hooydonk, *100 jaar KBRV*, 62.

<sup>196</sup> Ibid., 76.

staatssteun werd niet verhoogd, noch werden bijkomende maatregelen getroffen.

Evenmin strookt een bezorgdheid om de tonnenmaat met de overheidshouding in het OREC-programma. De Belgische rederijen wilden eind 1935 voor 396 miljoen Bfr. aan schepen op stapel zetten. De CMB nam 240 miljoen hiervan voor haar rekening. De regering reduceerde dit echter tot minder dan de helft. De Compagnie moest zich zelfs met maar een derde tevreden stellen. Was de regering daarenboven werkelijk begaan met de ravitaillering, dan zou zij niet aangedrongen hebben op de bouw van pakketboten, die duurder waren en minder konden vervoeren dan vrachtschepen. Tegen het eind van het decennium waren zowel de CMB als de Belgische koopvaardij slechts gering gegroeid ten opzichte van het dieptepunt van de crisis. Indien men de vloot had willen vergroten zou men anders gehandeld hebben.

Indien vlootuitbreiding niet aan de basis lag van de hogere staatssteun, kon de vlootleeftijd dat dan wel gedaan hebben? De CMB, wiens bedrijfsvloot snel verouderde ten gevolge van de crisis, moest handenvol geld uitgeven om haar afgeleefde schepen in de vaart te houden. De kostelijke reparaties en onderhoudsbeurten, verergerd door de goudpariteit, maakten het de maatschappij onmogelijk om te concurreren. De Belgische regering zag zich genoodzaakt in te grijpen door middel van vaarkredieten en een vlootvernieuwingsprogramma. Dit lijkt te verklaren waarom men in België wél en in Nederland, waar de Indische rederijen over jongere vloten beschikten, géén bouwsteun verleende. De hypothese past ook bij de bewering van minister van Verkeerswezen Marcel Jaspar, in 1937, dat de nadruk op vlootvernieuwing, en niet -uitbreiding lag.<sup>197</sup>

Inderdaad was de bedrijfsvloot van de CMB ouder dan die van de Indische rederijen (zie fig. 3 en 4). Wanneer men in rekening brengt dat een handjevol jonge schepen de gemiddelde leeftijd drukte werd dit verschil zelfs groter. In 1934 was de helft van de schepen ouder dan 15 jaar, de leeftijdsgrens waarop de exploitatie duurder begint te worden door toenemende onderhoudskosten. Voor de Indische rederijen bedroeg dit 11 jaar. In 1936 was dit 17 en 12 jaar, respectievelijk. Wanneer men de situatie op het niveau van de nationale koopvaardij bekijkt, werden de verhoudingen nog verder scheefgetrokken. Terwijl de Belgische handelsvloot een van de oudste ter wereld was, behoorde de Nederlandse tot de modernste. Van 1928 tot 1934 was zij zelfs dé jongste ter wereld. Tegen 1939 bekleedde zij nog steeds een mooie, tweede plaats.<sup>198</sup>

We mogen door de extreme situatie in België echter niet uit het oog verliezen dat de crisis zich ook had laten voelen in Nederland. Toen de Nederland en de Lloyd in 1936 hulp vroegen voor hun bouwplannen, zagen zij zich genoodzaakt pakketboten van 15 jaar en ouder in te zetten. En hoewel de vlootleeftijd een rol speelde voor de Indische rederijen om staatssteun te vragen, speelde dit *geen* rol voor de regering om deze af te wijzen. Bouwsteun aan de Indische rederijen werd geweigerd omdat deze om subsidiëring vroegen, niet omdat de regering meende dat hun schepen niet aan vervanging toe waren. Ook op het niveau van de nationale koopvaardij toonden de crisisjaren hun invloed.

---

<sup>197</sup> ARA, BZW, 3435, "La marine et le relèvement économique du pays" in: L'essor, 1.1937.

<sup>198</sup> Kuin en Keuning, *Het vervoerswezen*, 22.

Was in 1931 meer dan een kwart van de vloot jonger dan vijf jaar, dan was dit in 1936 geslonken tot 8,9%. Zonder tankers en kustvaarders bedroeg dit zelfs maar 2,5%.<sup>199</sup> Zeker voor de Nederlandse koopvaardij, wiens competitiviteit afhankelijk was van voortdurende modernisering, was dit een onrustwekkende evolutie. Vlootvernieuwing was een brandend onderwerp, en de NRV drong voortdurend aan op bouwsteun.

De regering broedde al langer op plannen in deze richting, maar door de devaluatie en opleving van de vrachtenmarkt in 1936 werd dit op de lange baan geschoven. Het onderwerp bleef echter hardnekkig de kop opsteken. Eind dat jaar schreef Zaalberg dat, 'de redenen die er vóór [de devaluatie] waren om [...] voor nieuwbouw een beroep te doen op de regering, nog in dezelfde mate aanwezig zijn.'<sup>200</sup> Twee jaar later kwam de kwestie opnieuw ter sprake naar aanleiding van een schijnbaar ondoordachte opmerking van minister-president Hendrikus Colijn, die tegenover de reders staatssteun in het vooruitzicht stelde.<sup>201</sup> Bij Economische Zaken was men deze ideeën gunstig gezind, en had men alvast een financieringsplan op basis van voordelige kredieten uitgewerkt. Dat was echter buiten minister van Financiën, D.J. de Geer, gerekend, die vasthield aan een strikt fiscaal beleid. Op alle mogelijke manieren trachtte de Geer het programma te vertragen, waardoor tegen 1940 nog steeds niets van de grond was gekomen. 'Crediethulp moet [...] niet te aanlokkelijk worden gemaakt: met schroom dient ervan te worden gebruikt,' schreef hij aan zijn ambtsgenoot.<sup>202</sup>

Naast het feit dat de lagere vlootleeftijd in Nederland dus geen reden bleek om nieuwbouwsteun te onthouden, is er nog een reden waarom de vlootleeftijd maar moeilijk de hogere steun aan de CMB kan verklaren. Indien de Belgische regering werkelijk de exploitatiekosten van de oudere schepen wilde dekken zou zij een andere regeling uitgewerkt hebben voor de vaarkredieten. Zoals we zagen dekten deze niet de kosten die de rederij moest maken om haar vloot in de vaart te houden. De toelage bedroeg zagezegd een halve frank per ton draagvermogen, per dag, maar wegens de maximumlimiet van 44.000 ton, of 8 miljoen Bfr., ontving de rederij in werkelijkheid maar 12 cent per dwt. Dit verschil zou uitgelegd kunnen worden door het feit dat de regering slechts zoveel steun verstrekte als zij budgettair kon opbrengen, en niet zoveel als de Compagnie feitelijk nodig had. Maar dat verklaart nog niet de verplichting om de hele vloot in de vaart te houden, verplichting waar de rederij destijds veel kritiek op had. De regering, getuige een nota van Henry De Vos, wist goed genoeg dat de CMB te weinig geld kreeg.<sup>203</sup> Als de regering wou helpen verliezen te dekken, waarom dwong zij het bedrijf deze dan te maken in de eerste plaats?

---

<sup>199</sup> Keesing, *De conjuncturele ontwikkeling van Nederland*, 192-93.

<sup>200</sup> NA, EZ/H&N, 2393, Brief van Zaalberg aan Financiën en EZ, 16.12.1936, 11-2.

<sup>201</sup> NA, BENAS, 72, Brief van Zaalberg aan de commissarissen van de Benas, 3.10.1938.

<sup>202</sup> NA, EZ/H&N, 2393, Brief van de Geer aan de minister van EZ, 26.2.1940, 2.

<sup>203</sup> ARA, BZW, 3435, Nota van De Vos aan de minister van VW, 13.3.1935, 3.

## Koloniale ontwikkeling

Dusver hebben we al de publieke opinie, vlootomvang en vlootleeftijd onderzocht. Geen van deze factoren lijkt de omvangrijke staatssteun aan de CMB te kunnen verklaren. Er bestaat echter een verschil tussen België en Nederland - tevens het belangrijkste verschil tussen beide landen hun koloniale geschiedenis - dat we dusver maar zijdelings hebben aangeraakt; de duur en ontwikkeling van de koloniale overheersing.<sup>204</sup>

Eén van de opmerkelijkste bevindingen is dat de Congolijn zelfs op het hoogtepunt van de crisis, en ondanks de totale ineenstorting van de koloniale economie, bleef renderen. Het lijkt erop dat de CMB de dalende vrachten alvast gedeeltelijk kon compenseren door haar aandeel in de koloniale vaart gevoelig uit te breiden. Zoals blijkt uit figuur 5 onderging het aandeel van de Compagnie in de Congovaart tijdens het interbellum een scherpe stijging. Bedroeg dit ongeveer een kwart aan het eind van WOI, dan klom het op tot 43,3% in 1929, ten tijde van de fusie met de CAN. Na een korte piek in 1930, waarin meer dan de helft van alle Congolese havens aandoende tonnage van de CMB was, bleef dit verder stijgen. Pas na een hoogtepunt van net geen 78% in 1937, stabiliseerde het rederijaandeel rond dat niveau.<sup>205</sup>

Deze cijfers geven een goede indicatie van de uitzonderlijke mate waarin de CMB het Congolese handelsverkeer wist te monopoliseren. Hoewel een verklaring hiervoor buiten het onderwerp van de scriptie valt dringen enkele mogelijkheden zich op. Tijdens het interbellum trachtte de Belgische regering het koloniale handelsverkeer zoveel mogelijk via de eigen havens te laten verlopen, de zogenaamde 'nationale weg.' Door de import over vreemde havens te belasten en de exporttarieven te drukken kon de regering verzekeren dat transport altijd het goedkoopste uitkwam over Matadi, de belangrijkste CMB-haven. Het aandeel van de havenstad in de uitvoer werd zo opgedreven van 52,1% in 1929 tot 73,5% in 1933. Voor de invoer bedroeg dit 66,1%.<sup>206</sup> Tegelijkertijd wist de Compagnie haar positie in havens als Lobito, waar zij twee vijfde van alle lading voor haar rekening nam, te versterken.<sup>207</sup>

Hoewel het niet op basis van het bronnenmateriaal bevestigd kan worden lijkt het waarschijnlijk dat de rederij dit voordeel verder wist uit te buiten door haar hechte relaties met andere bedrijven. In de raad van bestuur zetelden klinkende namen als Félicien Cattier, Emile Francqui, Albert Marchal, Gaston Blaise en anderen. Elk van hen behoorde tot een select groepje zakenlieden en politici die leidinggevende functies bekleedden in tientallen in Congo actieve bedrijven.<sup>208</sup> De banden binnen de koloniale zakenwereld werden verder

---

<sup>204</sup> België was een koloniale laatkomer, en heeft Congo minder lang overheerst dan Nederland Indië. Dit had gevolgen voor de economische, administratieve en staatkundige ontwikkeling van beide kolonies. Zie Ewout en Buelens, *Colonial exploitation and economic development: the Belgian Congo and the Netherlands Indies compared*, 9 e.v.

<sup>205</sup> Ter vergelijking, het aandeel van de Indische rederijen in de vaart op Indië schommelde rond de 15 à 16%. Alle Nederlandse rederijen tezamen namen zo'n 45% voor hun rekening. Dit bleef stabiel doorheen de tussenoerlogse periode. Zie *Statistiek van de scheepvaart in Nederlandsch-Indië*.

<sup>206</sup> Vandewalle, *De conjuncturele evolutie van Kongo en Ruanda-Urundi*, 42-4.

<sup>207</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 117.

<sup>208</sup> Buelens, *Congo, 1885-1960*, 374-75.

aangehaald door de fusie van de twee grootste aandeelhouders van de CMB, de Société Générale en de Banque d'Outremer, in 1928. De Société Générale (waarvan Cattier directeur en later vice-gouverneur was) controleerde na de samensmelting meer dan de helft van het in Congo geïnvesteerde kapitaal.<sup>209</sup> De rederij werd door deze relaties in een uitstekende positie geplaatst om lading naar zich toe te trekken.

Een andere reden dat de Congolijn zich van lading verzekerd zag, had te maken met de aparte financiële organisatie van het koloniale bestuur. Diens voornaamste inkomsten kwamen uit leningen, export, en aandelen in de vele in Congo actieve bedrijven. Toen de koloniale economie tijdens de crisis implodeerde, lenen ongehoord duur werd en dividenden opdroogden, werd alles in het werk gesteld om de export overeind te houden. Ondanks de ingestorte markt werd de productie zoveel mogelijk op peil gehouden, en zelfs verhoogd.<sup>210</sup>

Daarnaast wist de CMB, in tegenstelling tot de Indische rederijen, haar positie ten opzichte van de overheid tijdens het interbellum te verstevigen. Dit droeg verder bij tot de winstgevendheid van de koloniale vaart. Terwijl de vergoedingen voor het postvervoer op Indië slonken, en passagiers en ambtenaren overstapten naar de snellere luchtvaart, wist de CMB een jaarlijkse minimumvergoeding los te krijgen voor het postvervoer op Congo. Dat deze inkomsten flink konden oplopen bleek in 1928, toen men 657.516 Bfr. ontving voor het posttransport. Het jaar erop liep dit op tot 800.000 Bfr. In 1930 moest een tariefverlaging toegestaan worden, maar omdat de vergoedingen in goudfranken betaald werden bleef het postvervoer een waardevolle inkomstenbron.<sup>211</sup> Tegelijkertijd betaalde de overheid uit hoofde van het vervoerscontract met de CMB hogere tarieven, toen tijdens de crisisjaren alle dividenduitkeringen opgeschort werden. Omdat het in 1923 opgerichte Sabena, de nationale, Belgische luchtvaartmaatschappij, zich vooral concentreerde op expansie binnen Congo, concurreerde deze niet met de CMB zoals de KLM deed met de Nederland en de Lloyd. De eerste luchtverbinding tussen België en Congo kwam pas tot stand in 1935, elf jaar na Nederland. Zelfs daarna bleef het aantal passagiers wegens technische mankementen laag.<sup>212</sup> Het was wachten tot na WOII vooraleer de luchtvaart een serieuze bedreiging werd.<sup>213</sup> Ondertussen betekende de gelijktrekking van de posttarieven per schip en per vliegtuig door de Nederlandse regering in 1936, niet lang na de mislukte onderhandelingen met de Indische rederijen, de doodsteek voor het maritieme postvervoer op Indië.<sup>214</sup>

Alle bovengenoemde factoren - de nationale-weg-politiek, de positie binnen de koloniale bedrijfswereld, het op peil houden van de export, de versteviging

---

<sup>209</sup> Ibid., 554-55.

<sup>210</sup> Dit verklaart ook de ongelijke impact op het uitgaande en thuiskomende vervoer. Ibid., 235-38 en 270-71.

<sup>211</sup> Dat betekent niet dat er geen kritiek geuit werd. De Congolese Gouverneur-generaal vond de uitgekeerde bedragen buitensporig en vroeg om gefixeerde tarieven. Dit werd echter geweigerd door Koloniën dat de tarieven voor lucht- en zeepost wilde gelijktrekken, waardoor het postvervoer snel zou toenemen ten voordele van de luchtvaart. Omdat men, net als in Nederland, geen vaste bedragen wilde betalen, berustte men voorlopig in de hoge vergoedingen. Devos en Elewaut, *CMB 100*, 93-4 en 116.

<sup>212</sup> Ibid., 117-18.

<sup>213</sup> Buelens, *Congo, 1885-1960*, 376-80.

<sup>214</sup> Leeman, *Van barkschip tot "Willem Ruys,"* 226.

van de greep op het overheidsvervoer - droegen bij tot de rendabiliteit van de koloniale vaart. Alle factoren passen tevens binnen een typisch model van vroegkoloniale exploitatie. Dat specifiek koloniale overwegingen in geen van beide landen een rol speelden liet zich al vermoeden door het feit dat zowel de CMB als de Indische rederijen geholpen werden als deel van algemene steunregelingen. Toch loont het de moeite hier langer bij stil te staan. In tegenstelling tot Nederland was België een koloniale laatkomer. Congo werd pas tegen het eind van de negentiende eeuw gekoloniseerd, en in 1908 formeel in bezit genomen. De economische expansie en exploitatie - een fase die Nederlands-Indië tegen die tijd al lang achter zich had - kwam pas op gang na WOI. Op een moment dat het economische belang van Indië voor Nederland stagneerde en zelfs afnam, nam het belang van Congo voor België hand over hand toe.<sup>215</sup> Deze evolutie liep perfect gelijk met de uitbreiding van de CMB. Mede dankzij deze gelukkige timing wist de rederij zich staande te houden tijdens de crisisjaren. In tegenstelling echter tot wat men misschien zou kunnen verwachten, bleek het strategische belang van de CMB als vervoersapparaat op een moment van koloniale expansie géén reden om meer steun te verlenen dan in Nederland gebeurde. Integendeel. De Belgische regering sloot de Congovaart uit juist *omdat* zij dankzij deze expansie nog steeds winstgevend was. De verschillende timing van beide landen hun koloniale overheersing had dus geen invloed op de hogere steunverlening aan de CMB.

### **Overlappende bevoegdheden**

Als koloniaalpolitieke overwegingen geen rol speelden, moet elders gezocht worden. In het verhaal van de CMB en de Indische rederijen treedt nog een opvallend verschil naar voren. Het Nederlandse ministerie van Financiën was veel nauwer betrokken bij de steunverlening dan in België. Die betrokkenheid ging ver. Wanneer minister Oud weigerde de Benassteun te verhogen was dit een ding. Toen hij echter onder dreiging van het opzeggen van zijn medewerking trachtte deel van de steungelden te blokkeren, ging zijn inmenging verder dan werd verantwoord door de Benassamenwerking. Hij ondermijnde het gezag van Economische Zaken. Dit was geen uitzondering. Het conservatieve Financiën stelde zich tijdens de crisisjaren - vanuit de overtuiging dat alle financiële bewegingen van de staat vanuit één punt gecontroleerd moesten worden - autoritair op naar andere departementen.<sup>216</sup>

De Belgische ministers van Verkeerswezen lijken daarentegen veel meer autonomie genoten te hebben. Ze konden zelf de voorwaarden en verdeling van de kredieten vaststellen, en werden niet gehinderd door derden. Vanaf 1936 werd deze bevoegdheid zelfs wettelijk verankerd. Dit kan een verklaring bieden voor de omvangrijkere staatssteun aan de Compagnie. In beide landen toonden de ministeries belast met de hulpverlening begrip voor de koloniale rederijen. In Nederland werd men evenwel door andere departementen verhinderd meer te doen, terwijl men in België de handen vrij had om de CMB maximaal te steunen.

---

<sup>215</sup> Wat niet betekent dat het belang van Indië verwaarloosbaar was. Het bleef belangrijk, maar nam wel af. Van Zanden, *The Economic History of the Netherlands*, 21-2.

<sup>216</sup> Hen, "Actieve en re-actieve industriepolitiek," 310.



Inderdaad wordt in de Belgische literatuur geen gewag gemaakt van het ministerie van Financiën. Her en der wordt eens naar het departement verwezen, maar meer niet. Evenmin blijkt een actieve bemoeienis van Financiën uit het archiefmateriaal. Voorzichtigheid is echter geboden. Verloren gegane stukken kunnen de onderzoeker makkelijk op het verkeerde been zetten. Een nauwkeurige lezing van het beschikbare bronnenmateriaal levert aanwijzingen op dat het ministerie wel degelijk betrokken was bij de steunregeling. Zo moesten de modaliteiten van de vaar- en bouwkredieten tot 1936 door Financiën goedgekeurd worden.<sup>217</sup> Hoe ver die zeggenschap ging valt bij gebrek aan briefwisseling tussen de twee ministeries moeilijk te zeggen. Of de minister zijn macht gebruikte om zijn wil op te leggen is niet geweten. De soepele aflossingsvoorwaarden en geringe regeringscontrole doen vermoeden van niet.

Hoe dan ook is het duidelijk dat de belangrijkste beslissingen – of, hoeveel en in welke vorm er steun verleend werd – niet door Verkeerswezen werden genomen. Dit wordt goed geïllustreerd door de opschorting van de vaarkredieten in 1937. De verbeterde vrachtenmarkt vormde toen aanleiding voor Financiën om de vaarkredieten in vraag te stellen. Er werd onder meer gewezen op het feit dat het dat jaar beschikbaar gestelde geld niet volledig gebruikt was, waaruit moest blijken dat het niet langer nodig was. Hoewel de CMB tegen dan, omdat ze af wilde van de regeringscontrole, had afgezien van verdere steun, deden andere reders nog steeds beroep op de overheid.<sup>218</sup> De reders tekenden protest aan bij Verkeerswezen, dat beloofde zich met de zaak bezig te houden. Het mocht echter niet baten. De kredieten werden geschrappt.<sup>219</sup>

Een tweede voorbeeld van inmenging door Financiën betreft het OREC-programma. Toen minister Spaak de bouwplannen van de CMB afwees, deed hij dat niet uit eigen beweging. Hem was wel de bevoegdheid gegeven om de kredietvoorwaarden vast te stellen, maar de omvang, schaal en duur van het programma waren eigenlijk al bedisseld door Financiën en de eerste minister.<sup>220</sup> Het was ook slechts te danken aan het feit dat de Man zelf op dat moment hoofd van Financiën was dat Spaak de modaliteiten mocht bepalen. De Mans voorganger en voornaamste tegenstander, de reactionaire M.L. Gérard, was al even conservatief als de Nederlandse Oud. De staat had zich volgens hem niet te bezondigen aan interventionisme. Op allerlei manieren trachtte hij de OREC stokken in de wielen te steken.<sup>221</sup>

Het duidelijkste voorbeeld echter, van de beperkte macht van Verkeerswezen, was het vraagstuk der terugbetaling. Tijdens de onderhandelingen met de CMB had Spaak zich al even sluw als Cattier getoond door de kwijtschelding voor te stellen als een toegave. Wat men bij de CMB immers niet wist, was dat Verkeerswezen zich hier al lang voor inzette. Reeds in

---

<sup>217</sup> Er bestaan verscheidene brieven en nota's die verwijzen naar de goedkeuring van Financiën. Zie Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17C, Brief van de minister van VW aan de CMB, 2.7.1934 of ARA, BZW, 3435, Nota van Henry De Vos voor de minister van VW, (?).3.1935, 6. Eén van de duidelijkste echter is een brief van de burgemeester van Antwerpen aan Van Opstal, waarin meegedeeld werd dat Financiën zich samen met Verkeerswezen over de steunregeling boog. Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17D, Brief aan Van Opstal, 18.1.1935.

<sup>218</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 112.

<sup>219</sup> Leleux, *La marine marchande*, 380-83.

<sup>220</sup> *Ibid.*, 388-90.

<sup>221</sup> Vanthemsche, "De mislukking van een vernieuwde economische politiek," 363-65.

april 1934 had minister Forthomme de terugbetalingsverplichting aangekaart bij zijn collega van Financiën, Henri Jaspar. Met zijn démarche wou hij bereiken dat de steun, zoals uiteindelijk in Nederland zou gebeuren, enkel terugbetaald moest worden in het geval van winst. Jaspar had hiervoor begrip getoond, maar had er gelijk - nogal makkelijk - op gewezen dat dit volgens de begrotingswet niet mogelijk was.<sup>222</sup> In 1936 probeerde Spaaks opvolger, Marcel Jaspar, het opnieuw. Nu hij expliciet zeggenschap had over de voorwaarden, liet hij het Rekenhof weten dat hij de vaarkredieten kwijt wou schelden.<sup>223</sup> Omdat het hof er echter op stond dat de minister zich eerst voor het parlement verantwoordde, kwam Jaspar van een kale kermis thuis.<sup>224</sup> Opnieuw werd kwijtschelding geweigerd. Tegen het eind van het decennium was de kwestie, tot frustratie van de CMB, nog steeds niet opgelost. Toen weer maar eens geïnformeerd werd naar de kwijtschelding, kon minister Marck slechts antwoorden dat gezien de gevoeligheid, hij het onderwerp voorlopig liever wilde laten rusten.<sup>225</sup>

### **Werkverruiming versus aanpassing**

Geen van de dusver onderzochte factoren kan de omvangrijke staatshulp aan de CMB verklaren. Ofwel zijn tegenstellingen tussen België en Nederland bij nader inzicht niet zo verschillend, zoals de rol van Financiën; of ze blijken irrelevant, zoals de koloniale ontwikkeling en publieke opinie. De kleine, Belgische vlootomvang speelde slechts ter elfder ure een rol, terwijl de hogere vlootleeftijd de bouwsteun helpt te verklaren maar niet de vaarkredieten, noch waarom in Nederland géén bouwsteun werd verleend. Met de lijst schijnbaar uitgeput blijft nog één mogelijkheid over, de werkloosheid.

De Belgische overheid stelde zich welwillend op ten opzichte van de CMB. Van Opstal mocht er dan anders over denken, maar had hij geweten aan welke voorwaarden de Indische rederijen onderworpen waren, zou hij de milde regeringshouding beter hebben weten waarderen. De inzage in het bedrijf was zeer redelijk. De Compagnie moest geen kas- of exploitatiegegevens voorleggen, noch inzage in de boekhouding of bestuursvergaderingen dulden. Men werd dan wel verplicht schepen in de vaart te houden, maar kon niet worden verplicht ze te verkopen of op te leggen (zelfs het tegenovergestelde). Evenmin kon een fusie met andere rederijen opgelegd worden. Er is geen enkele aanwijzing dat de regering dit zelfs overwogen heeft.<sup>226</sup> Dit verschil met Nederland was niet toevallig, maar hing direct samen met de verschillende uitgangspunten van de steunregeling in beide landen. In België werd een werkverruimingsbeleid gevoerd, in Nederland een aanpassingsbeleid. Om de betekenis hiervan terdege te waarderen moet even teruggegaan worden naar het begin.

---

<sup>222</sup> ARA, BZW, 3435, Nota van Henry De Vos voor de minister van VW, (?).3.1935, 4-5.

<sup>223</sup> Ibid., Brief van de minister van VW aan het Rekenhof, 29.8.1936.

<sup>224</sup> Ibid., Nota van Henry De Vos voor de minister van VW, 18.12.1936, 2. Zie ook ARA, BZW, 3475, Brief van VW aan Cattier, 27.10.1939, 1-2.

<sup>225</sup> ARA, BZW, 3475, Brief van VW aan Cattier, 27.10.1939, 1-2.

<sup>226</sup> Het kan zijn dat de regering de CMB, die net twee fusies achter de rug had, wilde ontzien, door geen nieuwe fusies op te leggen. Binnen het bredere plaatje van de steunverlening lijkt het er echter op te wijzen dat de regering andere prioriteiten had dan concentratie en inkrimping.

Een land dat door een overgewaardeerde munt kampt met een kostenhandicap heeft twee keuzes om terug te kunnen concurreren. Of men devalueert, of men past zich aan door middel van deflatie. Dit laatste houdt het drukken van de lonen en het prijspeil in. Omdat de goudstandaard devaluatie uitsloot moesten België en Nederland een deflatiebeleid voeren. Het is binnen dit kader dat de staatssteun aan de Indische rederijen gezien moet worden. Door de Benassteun te koppelen aan inkrimping en rationalisatie probeerde de Nederlandse regering economische aanpassing van de scheepvaart af te dwingen. Steunverlening diende om dit proces aan te moedigen, niet om het tegen te houden. Integendeel. Er werd een minimum aan steun verleend, genoeg opdat de rederijen niet over kop zouden gaan, terwijl de voorwaarden zo werden afgestemd dat verdere aanpassing werd gestimuleerd. Om zich te vergewissen dat beide bedrijven de nodige inspanningen deden plaatste de regering de Nederland en de Lloyd quasi onder curatele.

In België werden zo'n maatregelen niet nodig geacht omdat men de werkgelegenheid wilde uitbreiden. De CMB mocht niet inkrimpen maar moest schepen in de vaart brengen en houden, om mensen tewerk te stellen. Bedrijfsinzage diende slechts om te controleren in hoeverre hier aan werd voldaan. De regering wilde bewijs dat inderdaad werkgelegenheid gecreëerd werd. De financiële huishouding was in dit opzicht van ondergeschikt belang. Werkverruiming lag tevens aan de basis van de bouwsteun, en verklaart waarom ook toen de voorwaarden zo voordelig waren. Toen de CMB de regering verzocht om bouwhulp, was deze laatste niet zo zeer geïnteresseerd in de vraag of het bedrijf deze schepen zelf kon bekostigen, als in de vraag of zij deze wilde bouwen op Belgische werven, iets waar men wél geld voor over had. Om de rederij hiertoe te overhalen werden de modaliteiten zo gunstig mogelijk gemaakt. De positieve ervaringen met het OREC-programma leidden op zijn beurt tot een verankering van deze politiek in 1939, in de vorm van een permanent kredietfonds.

Omgekeerd moeten de SMN en de RL geweten hebben dat hun verzoek om bouwhulp nooit goedgekeurd zou worden. Los van het feit dat om subsidies gevraagd werd, stond het uitgangspunt van hun vraag haaks op de regeringsfilosofie. De Nederlandse regering probeerde steeds te bereiken dat de scheepvaart zo snel mogelijk weer op eigen benen kon staan, zodat ze niet langer beroep moest doen op overheidssteun. Deze gedachte - perfect consistent met het aanpassingsbeleid - was niet alleen de reden waarom de aan de Indische rederijen verleende bedragen uiteindelijk werden kwijtgescholden, maar ook waarom de regering zich nooit kon verzoenen met hun bouwplannen. Door te erkennen dat ze de schepen konden betalen, schoten de Nederland en de Lloyd zichzelf in de voet. Indien dat zo was, waarom moest dan ingegrepen worden? Men kon immers voor zichzelf zorgen. Vice versa werkte het argument van de onzekere toekomst averechts. Indien de toekomst voor de Indische scheepvaart er werkelijk zo slecht uitzag, waarom moest dan steun geboden worden? Enkel economisch valabele bedrijfstakken kwamen immers in aanmerking voor hulp. De regering wou slechts steun bieden vooropgesteld dat een bedrijf toekomst had. Een rederij overeind houden zonder uitzicht op zelfstandigheid stond gelijk aan geld over de balk gooien. Door te betogen dat men door concurrenten verdrongen dreigde te worden, waarmee men druk wou uitoefenen op de

regering, pleitten beide rederijen eigenlijk *tegen* staatssteun, omdat men impliciet toegaf niet langer een valabel bedrijf te zijn.

Een bezorgdheid om de werkgelegenheid verklaart waarom de CMB verplicht werd haar vloot, in weerwil van verliezen, in de vaart te houden. Het verklaart waarom opgelegde schepen inbegrepen werden in de steunregeling, die een activerend karakter had. Het verklaart waarom de CMB bouwsteun ontving en het verklaart waarom de hiermee gepaard gaande voorwaarden zo mild waren. Wat meer is, het verklaart waarom in Nederland het tegenovergestelde gebeurde. De strategische prioriteit in de steunverlening aan de Indische rederijen verschilde met België. De Nederlandse regering streefde na dat de SMN en de RL zo snel mogelijk weer zelfstandig zouden worden. Hiertoe werd een minimum aan steun verleend, gebaseerd op het kostenverschil met het buitenland. Opgelegde schepen werden uitgesloten en de hulp werd gekoppeld aan draconische voorwaarden die verdere aanpassing en, zo hoopte men, zelfstandigheid, in de hand zouden werken.<sup>227</sup> De steunverlening had, in tegenstelling tot België, een zelfeliminierend karakter. De succesvolle besparingen en rationalisering die beide rederijen doorvoerden konden in dit opzicht niet anders dan in hun nadeel werken. Toen bleek dat de twee maatschappijen zelf konden instaan voor de bouw van nieuwe pakketboten bevestigde dit in de ogen van de regering de juistheid van het gevoerde beleid. 'Er [zijn] geen rederijen, waar wij met zooveel respect naar de balans kijken als bij deze. Als er hulp noodig is, komen er andere veel eerder in aanmerking,' merkte Zaalberg op.<sup>228</sup>

Wanneer door de devaluatie van de gulden in 1936 de noodzaak tot verdere hulpverlening wegviel, werd de Benasteun zo snel mogelijk opgedoekt. De voornaamste slachtoffers hiervan waren de Indische rederijen die, als enige rederijen die het jaar afsloten met verlies, verdere uitkeringen werden geweigerd. Men kan inderdaad moeilijk zeggen dat het resterende kwart miljoen waar beide maatschappijen nog recht op hadden, van 'merkbare invloed' was. Om de kosten te dekken putte de SMN alleen in 1936 nog voor f 2,2 miljoen uit reserves.<sup>229</sup> Toch kan men zich maar moeilijk van de indruk ontdoen dat de beslissing om de resterende f 265.000 te onthouden meer ingegeven werd door een bezorgdheid om de schatkist, dan om beide maatschappijen. In dit opzicht sprak de handelswijze van de regering boekdelen over haar verlangen zo snel mogelijk verlost te zijn van de hulpverlening. Ook dit was consistent met het aanpassingsbeleid.

---

<sup>227</sup> De aandachtige lezer herinnert zich dat om de bedragen te drukken, opgelegde schepen werden uitgesloten van de steunregeling. Bijkomend voordeel was dat verdere inkrimping werd aangemoedigd.

<sup>228</sup> NA, BENAS, 76, Notulen van de commissie, 20.3.1936, 8-9. Volgens Hirschfeld waren de balansen 'om van te watertanden.' Ibid., 10.

<sup>229</sup> NA, SMN, 397, Jaarverslag 1936.

## Steunen om te besparen

Het verschillende uitgangspunt van de steunregeling in beide landen verklaart waarom de CMB vele keren meer hulp kreeg dan de Indische rederijen. Rest nog één vraag. Waarom voerde de Belgische regering in de eerste plaats een werkverruimingsbeleid? België zat economisch in hetzelfde schuitje als Nederland, waar ook hoge werkloosheid heerste. De deflatie was een direct en noodzakelijk gevolg van de goudstandaard. Trouw aan die standaard, streefde het land dezelfde pijnlijke aanpassing na. Besparingen, prijs- en loonsverlagingen en inkrimping waren aan de orde van de dag. Het overeind houden van verlieslatende industrieën was dat niet. Werkverruiming strookte niet met de aanpassing. Ideologisch gezien stonden zulke doeleinden haaks op elkaar. Zoals Nederlands topambtenaar bij Financiën, van Doorninck, het uitdrukte toen hij commentaar gaf op een subsidieverzoek van de NRV, 'het argument der werkverruiming en der instandhouding van de scheepswerven [dreigt] het juiste economisch inzicht te verstoren.'<sup>230</sup>

Waarom dan ondersteunde de Belgische regering, die even liberaal was als de Nederlandse, wél de werkgelegenheid in de scheepvaart? Deze vraag werd dusver nooit gesteld in de literatuur. Hoogstens wordt verwezen naar de hoge werkloosheid. Leleux merkte reeds op dat de staatssteun meer ten goede kwam aan de werkgelegenheid dan de koopvaardij. Iets wat wordt bevestigd door Devos en Hooydonk.<sup>231</sup> Dit kan echter bezwaarlijk een antwoord zijn omdat het voorbijgaat aan de vraag waarom de regering hier in de eerste plaats belang aan hechtte. Per slot van rekening verschilde de situatie in de koopvaardij niet wezenlijk van de jaren '20. De handelsvloot ging reeds jaren achteruit, met alle gevolgen van dien. Hoogstens was dit proces door de crisis in een stroomversnelling geraakt. De regering had zich hier echter nooit eerder om bekommerd. Waarom nu opeens wel?

Het is verleidelijk te wijzen naar de rol van Hendrik de Man en de socialisten. In tegenstelling tot de Belgische, wisten de Nederlandse socialisten tijdens de crisisjaren hun electorale gewicht nooit om te zetten in regeringsdeelname.<sup>232</sup> Binnen de Belgische regering bestond er echter verre van eensgezindheid over het socialistische herstelbeleid. Velen, met name binnen Financiën, stelden zich bijzonder wantrouwig op tegenover de Mans plannen. Ondanks de ambitieuze doelstellingen werd de OREC uitgehold, en bleef de werkelijke macht steeds bij de ministerraad rusten.<sup>233</sup> Daarenboven verklaart de socialistische regeringsdeelname niet waarom de koopvaardij reeds eind 1933, vóór de socialisten aan de macht kwamen, te hulp werd geschoten. Eerder moet naar de motieven van Financiën gekeken worden, een departement dat gedurende de hele steunregeling een vinger in de pap had en wiens hulp onmisbaar moet geweest zijn om deze van de grond te krijgen. Waarom stemde Financiën in met de steunoperatie? Een mogelijke verklaring biedt de financieel-economische politiek van de Belgische regering.

---

<sup>230</sup> NA, BENAS, 62, Nota van van Doorninck, 14.1.1936, 3-4.

<sup>231</sup> Devos en Hooydonk, *100 jaar KBRV*, 75.

<sup>232</sup> Hansen, "Depression Decade Crisis," 315.

<sup>233</sup> Vanthemsche, "De mislukking van een vernieuwde economische politiek," 341 e.v.

Eenmaal de crisis in volle hevigheid losbarstte, verslechterde de budgettaire situatie zienderogen. Op hetzelfde moment dat de staatsinkomsten gevoelig terugliepen stegen de uitgaven, hoofdzakelijk door de groeiende werkloosheid. Terwijl de directe belastingsopbrengsten daalden van 2,8 miljard Bfr. in 1930 naar 2,3 miljard twee jaar later, stegen de werkloosheidsuitgaven van 38 naar 748 miljoen. Tegelijkertijd stegen de pensioenuitgaven van 1,7 naar 2,8 miljard.<sup>234</sup> Onder zulke druk werd het al snel onmogelijk inkomsten en uitgaven in evenwicht te houden. Verrast door de conjunctuurwending bedroeg het deficit in 1930 13,5%. De twee jaar daarop stond men eveneens in het rood. De Belgische regering, die het behalen van een evenwicht tot absolute prioriteit verklaarde, slaagde er door besparingen en belastingsverhogingen in 1933 in een bescheiden overschot te boeken. Het jaar erop had men echter weer prijs. Buiten 1935 en '37 werkte men het hele decennium met een tekort.<sup>235</sup>

Dit was een groot probleem. Onder de goudstandaard werd de waarde van het uitgegeven geld gekoppeld aan de hoeveelheid goud in het bezit van de centrale bank. De daaruit voortvloeiende waardevastheid van de munt zorgde voor economische stabiliteit. Omdat inflatoire verschijnselen die stabiliteit echter konden bedreigen, waren bepaalde waarborgen nodig dat beleidsmakers zich aan een zekere fiscale discipline hielden. Een begrotingsevenwicht was hét bewijs dat men zijn zaakjes financieel op orde had. De sluitende begroting groeide daarom uit tot een obsessie voor de opeenvolgende regeringen die de pariteit van de frank verdedigden en het vertrouwen in de markten wilden herstellen. Snoeien in de pensioenen en de overheidssalarissen om dit te bereiken lag echter politiek gevoelig. Daarenboven was het amper afdoende. Het grote probleem was de erosie van de fiscale basis van de staat door de hoge werkloosheid enerzijds en de laagconjunctuur anderzijds.<sup>236</sup>

In hun vele hulpverzoeken legden de Belgische reders sterk de nadruk op de werkloosheid. Reeds in februari 1933, toen men in een aan de regering gerichte nota aandrong op een subsidie van 15 frank per dwt per maand voor varende schepen, werd erop gewezen dat dit gecompenseerd zou worden door dalende werkloosheidscijfers en, bijgevolg, dalende uitgaven.<sup>237</sup> Ook in de daaropvolgende briefwisseling, zeker wanneer gepleit werd voor kwijtschelding, bleef men hierop hameren. Het idee was niet gek. Het voordeel aan de scheepvaart was dat zij heel wat werkgelegenheid creëerde in randindustrieën (laad- en losbedrijven, opslag- en distributie, cargadoors en expediteurs, verzekeringen). Indien men rekening hield met 2,5 arbeidsplaatsen aan wal per arbeidsplaats aan boord, kon strategische steun aan de koopvaardij goed renderen. Volgens een overheidsschatting konden 429 man in de periode 1934-'35 dankzij de verleende steun aanmonsteren op voormalig opgelegde schepen, wat neerkwam op 1.072 arbeidsplaatsen in totaal. Indien men rekening hield met 1.597 zeelieden die in dienst konden blijven omdat hun schepen niet opgelegd moesten worden, steeg dit tot 7.091 arbeidsplaatsen, of een besparing

---

<sup>234</sup> Vanthemsche, "De economische actie van de Belgische staat," 135.

<sup>235</sup> De belastingsverhogingen waren trouwens zeer tegen de zin van politici, die een stijging van de levensduurte wilden voorkomen. Mommen, *The Belgian Economy*, 18-9.

<sup>236</sup> Idem.

<sup>237</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17annexe, rapport over het koopvaardijbeleid, 15.5.1934, 9.

op de werkloosheidsuitgaven van 60 miljoen Bfr. over dezelfde periode.<sup>238</sup> Een andere, waarschijnlijk overdreven schatting van de BRV vermeldde zelfs een besparing van 60 à 90 miljoen Bfr. per jaar.<sup>239</sup> Deze cijfers hielden daarenboven geen rekening met de extra belastingsinkomsten uit hoofde van de verhoogde economische activiteit. Indien men ook nog eens terugbetaling eiste kon de staat maar liefst driedubbel voordeel halen uit de steunuitkeringen.

Hetzelfde gold voor de scheepsbouw. De heropening van de twee grootste werven van het land betekende volgens minister Jaspar een directe tewerkstelling van 2.000 man. Indien men rekening hield met de toeleveringsindustrieën steeg dit tot 7 à 8.500 man. Achtduizend werklozen kostten de staat jaarlijks 54 miljoen Bfr. Door middel van het OREC-programma konden zij echter tewerk gesteld worden en per jaar voor 102 miljoen Bfr. aan loon verdienen, wat belast kon worden door de staat.<sup>240</sup> Leuke bijkomstigheid was dat de CMB en andere rederijen ondertussen hun vloot konden vernieuwen. En opnieuw kon men het geheel van de steun recupereren, want verleend als kredieten. In feite werd niet de scheepvaart, maar de regering gesubsidieerd.

Indien Financiën de begroting op orde wilde krijgen, moet dit, hoewel weinig aantrekkelijk (want interventionistisch), het overwegen waard zijn geweest. Toen in 1933 voorgesteld werd in te gaan op de smeekbeden van de koopvaardij, stemde zij hier wellicht mee in omwille van de begroting, en niet vanwege de werkgelegenheid of de scheepvaart.<sup>241</sup> Door de modaliteiten zodanig af te stemmen dat een maximum aan schepen in de vaart werd gebracht, en werkgelegenheid werd gecreëerd tegen een minimum aan kosten, kon men verzekeren dat de steun in de eerste plaats ten goede kwam aan de staat. Hoe men dan aan het bedrag van 35 miljoen Bfr. kwam blijft wat onduidelijk. Ofwel was dit het maximale bedrag dat men bereid was opzij te zetten voor een 'fiscaal experiment,' ofwel was dit gebaseerd op de besparingen die men trachtte te verwezenlijken op de werkloosheidsuitkeringen. In ieder geval werd met de eigenlijke noden van de CMB en haar collega's geen rekening gehouden, wat zich reeds liet vermoeden door het feit dat de rederij te weinig geld ontving om haar vloot in de vaart te houden. De prioriteiten van de regering lagen dan ook niet bij het helpen van de koopvaardij, maar bij het mobiliseren van de koopvaardij om de begroting te ondersteunen.<sup>242</sup> Dat het socialistische OREC-programma aan de basis lag van de bouwsteun hoeft geen bezwaar te zijn tegen deze stelling. Zelfs de socialisten, die bereid waren een deficit voor lief te nemen, wezen erop dat hun plan door hogere belastingsopbrengsten voordelig was voor de staat.<sup>243</sup> Ook het feit dat men tegen 1936 de frank reeds had gedevalueerd vormt geen

---

<sup>238</sup> Devos en Hooydonk, *100 jaar KBRV*, 75.

<sup>239</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17annexe, Nota over de overheidsinterventie, 25.10.1934, 3.

<sup>240</sup> ARA, BZW, 3435, "La marine et le relèvement économique du pays" in: *L'essor*, 1.1937.

<sup>241</sup> Dat de goudstandaard aan de basis lag van economisch interventionisme hoeft niet tegenstrijdig te zijn. Het deflatiebeleid zat vol tegenstrijdigheden. Zo lijkt de link tussen protectionisme en de goudpariteit niet toevallig geweest te zijn. Zie Eichengreen en Irwin, "The Slide to Protectionism in the Great Depression."

<sup>242</sup> Devos en Hooydonk merken zijdelings op dat de staatssteun leidde tot besparingen op de werkloosheidsuitkeringen. Zij staan echter niet stil bij het precieze verband tussen de twee. Devos en Hooydonk, *100 jaar KBRV*, 75.

<sup>243</sup> Hansen, "Depression Decade Crisis," 312.

bezwaar. Meer nog dan een economisch instituut was de goudstandaard een mentaliteit die heerste onder beleidsmakers, en dat ook bleef doen na de devaluatie. De Belgische politieke wereld was tegen het eind van de jaren '30 nog even geobsedeerd met een begrotingsevenwicht als voordien.<sup>244</sup>

In Nederland voelde men ondertussen niet dezelfde financiële druk om te experimenteren met een werkverruimingsbeleid. Dit was niet omdat de crisis geen gaten in de begroting had geslagen, of omdat de regering minder belang hechtte aan een evenwicht. In Nederland was men hier niet minder door geobsedeerd dan in België. In tegenstelling echter tot België werden tekorten in Nederland verdoezeld door uitgaven uit de begroting te lichten en over te hevelen naar de kapitaalrekening, waar deficits acceptabel werden gedacht. Omdat buitenstaanders deze rekening buiten beschouwing lieten, wist men de 'mythe' van een begrotingsevenwicht tijdens de hele crisis vol te houden. Dit systeem was zo misleidend dat zelfs het Nederlandse ministerie van Financiën niet langer zicht had op de werkelijke staat van de schatkist.<sup>245</sup> Zodoende voelde men in Nederland geen druk om dezelfde weg in te slaan als België. Om te besparen werd de steunverlening aan de Indische rederijen niet zozeer uitgebreid, als dat ze zoveel mogelijk werd beperkt.

De hypothese dat een nood aan besparingen, teneinde de pariteit van de frank te ondersteunen, paradoxaal genoeg leidde tot de hoge staatssteun aan de CMB is niet meer dan dat, een hypothese. Om dit te bevestigen zou al verder onderzoek nodig zijn naar de archieven van het Belgische ministerie van Financiën. Het sluit echter perfect aan bij wat we weten over de scheepvaartsteun tijdens de crisisjaren. Het verklaart waarom in België veel steun verleend werd, waarom dit gedaan werd in de vorm van kredieten, waarom de voorwaarden betrekkelijk licht waren, waarom de CMB in weerwil van verliezen verplicht werd schepen in de vaart te brengen, en waarom zij daar zoveel kritiek op had. Het helpt de bouwsteun te verklaren - die dan wel een geesteskind van de socialisten was, maar ook financiële voordelen inhield voor de staat - en het kan zelfs duiden waarom de staatssteun niet kwijtgescholden werd. Dat andere verklaringen, zoals de beperkte vlootgrootte, de hoge vlootleeftijd en de verschillende koloniale ontwikkeling geen van alle de regeringsinterventie kunnen verklaren versterkt enkel deze hypothese.

Bovendien past deze verklaring bij de Nederlandse loop der gebeurtenissen. Met de geloofwaardigheid van de begroting, althans op papier, buiten schot, voelde de Nederlandse regering niet eenzelfde aandrang de koopvaardij te steunen. In de plaats werd een ideologisch zuiverder aanpassingsbeleid gevoerd. Zodoende ontvingen de Indische rederijen niet alleen minder hulp, maar werden zij onderworpen aan hardere voorwaarden en werd, paradoxaal genoeg, de verleende steun kwijtgescholden. Dezelfde financieel-economische politiek lag zo in beide landen aan de basis van een heel verschillend beleid.

\*

\* \*

---

<sup>244</sup> Vanthemsche, "De economische actie van de Belgische staat," 143-45.

<sup>245</sup> van Zanden, "Old rules, new conditions" 135-37.



## Conclusie

**B**elgië en Nederland vormen uitgelezen voorbeelden voor een vergelijkend onderzoek naar de steunverlening aan de koopvaardij tijdens de Grote Depressie. Beiden waren kleine, koloniale grootmachten met een internationaal georiënteerde economie. Beide leden zwaar onder de crisis. Beide schoten hun koopvaardij amper te hulp, en in beide gevallen kwam er felle kritiek op dit beleid. Desondanks is het onderzoek naar de crisissteun noch in België, noch in Nederland echt van de grond gekomen. Mede hierdoor werd de perverse rol van de goudstandaard dusver over het hoofd gezien. Nochtans kan het scheepvaartbeleid in beide landen niet los gezien worden van de bredere financieel-economische politiek in beide landen. De Nederlandse en Belgische regeringen hielden koppig vast aan de goudpariteit. Dit zadelde de koopvaardij niet alleen op met een onoverkomelijke kostenhandicap, maar maakte beide regeringen - van oudsher vrijhandelsgezind - ook bijzonder onwillig om in te grijpen. Overtuigd dat enkel de goudpariteit de economische problemen waarmee men geconfronteerd werd kon oplossen, verdubbelden zij hun inspanningen om deze te verdedigen. Omdat dit alle andere opties uitsloot, voerde men een klassiek deflatiebeleid. In dit kader kon hoogstens steun verleend worden om de aanpassing te bevorderen.

Het verhaal van de Nederlandse koloniale scheepvaart illustreert dit goed. Ondanks verscheidene besparingsmaatregelen moesten de Indische rederijen, verzwakt door jaren van verliezen, in 1934 beroep doen op overheidssteun. De Nederlandse regering, die tot dan had geweigerd ten volle te interveniëren, werd gedwongen op te treden om de koopvaardij van de ondergang te redden. Door echter te ontkennen dat het monetaire beleid aan de basis lag van de problemen, bleef zij weigeren de werkelijke situatie onder ogen te zien. Zelfs nu overgestapt werd van een provisoire naar een algemene steunverlening - die stilzwijgend gebaseerd werd op het kostenverschil met het buitenland - moest én zou aanpassing bevorderd worden. De Nederland en de Lloyd werd in de vorm van kredieten een minimum aan steun verleend. Tegelijkertijd werd deze gekoppeld aan zware voorwaarden, die verdere inkrimping en rationalisatie in de hand moesten werken. Toen ten gevolge van de devaluatie en de heropleving van de vrachtenmarkt in 1936, beide rederijen hun rentabiliteit herwonnen, werd de steunregeling zo snel mogelijk opgedoekt. Daarnaast werden alle schulden kwijtgescholden. Dit was volledig consistent met het beleid. Het vooropgestelde doel was steeds geweest beide maatschappijen te helpen terug op eigen benen te staan, en dit proces desnoods te bespoedigen. Door kwijschelding hoopte men de heraansluiting bij de kapitaalmarkt te bevorderen, waardoor de staat sneller verlost werd van de zorg voor beide bedrijven. Tevens verklaart dit waarom de Indische rederijen nooit op bouwsteun konden rekenen. Hoewel het feit dat men eigenlijk om subsidies vroeg niet hielp, lag de ware reden voor de afwijzing elders. Volgens de aanpassingslogica konden de SMN en de RL gewoon niet winnen. Het feit dat men door middel van besparingen genoeg geld overhield om zelf te bouwen, onderstreepte in de ogen van de regering de juistheid van het gevoerde beleid. Beide rederijen konden voor zichzelf zorgen. Daarentegen werkte het dreigement van de ondergang van de koloniale scheepvaart averechts. Verlieslatende industrieën uitzichtloos ondersteunen ging in tegen de

regeringsfilosofie. Door te betogen dat de toekomst er zwart uitzag indien de regering niet ingreep bewerkte men net het tegenovergestelde van wat men trachtte te bereiken.

De Nederlandse casus sluit naadloos aan op de economische literatuur. Problematischer is België, dat in weerwil van het deflatiebeleid disproportioneel veel steun bood aan haar koloniale scheepvaartmaatschappij. De CMB ontving in de vorm van vaar- en bouwkredieten tot twaalf keer meer geld dan de Indische rederijen. Daarenboven gebeurde dit, ondanks het feit dat men alles moest terugbetalen, aan redelijk gunstige voorwaarden. De regering bemoeide zich met de organisatie noch de financiële situatie van het bedrijf. Nader onderzoek geeft geen uitsluitsel voor dit frappant verschil met Nederland. Door de lacunes in het archiefmateriaal kunnen aan het overheidsoptreden meerdere interpretaties gegeven worden. De literatuur, voor zover zij de crisisjaren behandelt, biedt al even weinig houvast. Rest enkel directe vergelijking tussen beide landen om de precieze oorzaak te achterhalen.

Op deze manier kunnen een aantal factoren uitgesloten worden. Het verschil in publieke opinie was irrelevant, en er zijn weinig aanwijzingen dat de geringe vlootomvang een rol speelde. De hoge vlootleeftijd helpt het OREC-programma te verklaren, maar maakt niet duidelijk waarom - indien enkel de vlootleeftijd een rol speelde - in Nederland géén bouwsteun verleend werd, noch waarom de Belgische regering, die verliezen juist had moeten helpen dekken, de CMB verplichtte verliezen te maken door tegen te lage vergoedingen niet-rendabele eenheden in de vaart te brengen. De verschillende timing van de Belgische en Nederlandse koloniale expansie biedt evenmin verheldering. Hoewel België pas in het interbellum, jaren na Nederland, haar volledige economische en staatkundige heerschappij over Congo vestigde, had dit geen invloed op de steunverlening aan de CMB. Omdat de Congolijn nog steeds rendeerde, vormde dit zelfs een motief om minder, niet meer hulp te verlenen. Zelfs een verschillende organisatie van de hulpverlening kan het overheidsoptreden niet verklaren. Het Nederlandse ministerie van Economische Zaken werd door Financiën actief tegengewerkt. Een nauwkeurige lezing van de bronnen wijst evenwel op een minstens even grote betrokkenheid van haar Belgische tegenhanger bij de hulpverlening aan de CMB.

Door het uitsluiten van andere oorzaken, blijft enkel de werkloosheid over. De werkgelegenheid is de enige rode draad die door het Belgische scheepvaartbeleid van de jaren '30 loopt. Zowel met de vaarkredieten, het OREC-programma als het kredietfonds van 1939 trachtte men jobs te creëren. Dit gegeven treedt in het archiefmateriaal nadrukkelijk naar voren, en wordt ook aangehaald door auteurs als Leleux en Devos en Hooydonk. Het werkverruimingsbeleid verklaart alvast gedeeltelijk de hoogte en vorm van de steunverlening, waaronder de redelijk gunstige kredietvoorwaarden. Het beantwoordt echter niet de vraag waarom de regering in de eerste plaats hier waarde aan hechtte. In Nederland, waar de economische situatie niet wezenlijk verschilde, voerde men een aanpassingsbeleid. Waarom dan trachtte België, dat daarenboven jarenlang weinig interesse had getoond voor de handelsvloot, de werkgelegenheid te verruimen, wat haaks stond op de deflatiegedachte?

De Nederlandse casus maakt ons indirect attent op de mogelijke rol die het Belgische ministerie van Financiën hier speelde. Zwaar getroffen door de crisis, trachtten opeenvolgende regeringen de begroting op orde te krijgen. Een

evenwicht was cruciaal om de pariteit van de frank te verdedigen. Besparingen en belastingsverhogingen volstonden echter niet om dit te bereiken. Wanhopig richtte Financiën haar pijlen op de sterk gestegen werkloosheidsuitkeringen. Door middel van werkverruiming kon men tegelijkertijd proberen te besparen en de belastingsinkomsten te verhogen. Wegens haar multipliereffect was de koopvaardij hiervoor bij uitstek geschikt. Steunverlening aan de CMB en andere rederijen leverde veel groter voordeel op dan de waarde van de uitkeringen alleen. Door daarenboven terugbetaling te eisen kon men dit geld achteraf nog recupereren ook. Dezelfde financiële overwegingen lagen aan de basis van het OREC-programma. Door de CMB door middel van voordelige bouwkredieten toe te staan haar vloot te vernieuwen, iets waar zij zelf al langer vragende partij voor was, werd tegelijkertijd werk gecreëerd voor duizenden arbeiders, wat de financiële druk op de staat verlichtte. Zodoende was het niet de staat die de CMB te hulp schoot, maar eigenlijk de rederij die de staat hielp in haar missie de gave frank te verdedigen, ironisch genoeg net datgene dat de economische problemen voor de rederij aanzienlijk verergerde. Het valt moeilijk te zeggen of de Nederlandse regering, indien zij de begrotingstekorten niet verdoezelde, meer steun zou hebben verleend aan de Indische rederijen. Het is echter duidelijk dat zij uit financiële overwegingen niet dezelfde aansporing voelde om de scheepvaart te steunen. Integendeel. Om de schatkist te ontzien hielp zij de Nederland en de Lloyd juist zo weinig mogelijk. Dezelfde financieel-economische overwegingen lagen zo aan de basis van een heel verschillend beleid in België en Nederland.

Tijdens de crisis werd door zowel voor- als tegenstanders van het Belgische overheidsingrijpen, vanwege verschillende redenen, kritiek geuit op de regering. De onverbloemd interventionistische Leleux schreef het merendeel van de problemen die de koopvaardij tussen de oorlogen teisterden direct of indirect toe aan de overheid. Wanneer diezelfde overheid in 1933 met hulp over de brug kwam was dit een welkome ommezwaai. De haast waarmee gehandeld werd, betekende echter dat er veel fouten gemaakt werden. De staatssteun kwam meer ten goede aan derden, dan aan de reders zelf. Latere auteurs hebben dit verhaal nooit wezenlijk anders verteld. In feite herhaalden zij slechts wat de Belgische reders, de CMB op kop, reeds zelf zeiden tijdens de crisis. In een van de vele brieven die in het voorjaar van 1934 aan de regering werden gericht deed de rederij haar beklag over de hulpregeling. De invulling van de kredietmodaliteiten, klaagde men, zorgde ervoor dat het niet de CMB was die geholpen werd, maar eerder de CMB die anderen ondersteunde. '[...] en imposant aux armements l'obligation de réarmer des navires en chômage [...] le Gouvernement oblige les armateurs à travailler à perte, et à supporter cette perte eux-mêmes. De sorte que ce sont finalement les armateurs qui auront, effectivement, subsidié de leur poche la main d'oeuvre et les industries qui vivent du commerce maritime.' Men trok hier echter geen conclusies uit. 'Cette situation est trop évidemment paradoxale pour que nous devions insister plus longuement,' vervolgde men.<sup>246</sup> Had men hier wél bij stilgestaan, dan had men zich misschien gerealiseerd dat dit precies de bedoeling was.

---

<sup>246</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17C, Brief van de CMB aan de minister van VW, 5.4.1934, 2.

### **Afkortingen en bedrijfsnamen**

AMI	Agence Maritime Internationale
BENAS	Maatschappij ter Behartiging van de Nationale Scheepvaartbelangen
BRV/UAB	Belgische Redersvereniging/Union des Armateurs belges
CAN	Compagnie Africaine de Navigation
CBMC	Compagnie Belge Maritime du Congo
CMB (LR)	Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal)
JBL	Java-Bengalen Lijn
JNL	Java-New York Lijn
JPL	Java-Pacific Lijn
KPM	Koninklijke Paketvaart Maatschappij
LRB	Lloyd Royal Belge
NRV	Nederlandse Redersvereniging
OREC/DEH	Office de Redressement Economique/Dienst voor Economisch Herstel
PJBL	Pacific-Java-Bengalen Lijn
RL	Rotterdamsche Lloyd
SMN	Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'

## Verklarende woordenlijst

**Brutoregister ton (brt):** Inhoud van alle overdekte ruimten aan boord van een schip. Geeft de totale inhoud van een schip weer.

**Buitenlijnen:** Historische term voor alle lijnen die de Indische rederijen onderhielden buiten de hoofdlijn tussen Indië en Nederland, i.e. JNL, JBL, etc.

**Cargadoor of scheepsmakelaar:** Gespecialiseerde tussenpersoon die het contact tussen reders en bevrachters, huurders en verhuurders en kopers en verkopers van schepen verzorgt. Neemt met name de administratieve regeling van het transport voor zijn rekening.

**Conference:** Samenwerkingsverband tussen twee of meer rederijen die dezelfde route bevaren om uniforme tarieven te hanteren. Vooral gebruikt binnen de lijnvaart.

**Cross-trades:** Internationaal transport buiten de thuisbasis van de vervoerder om.

**Deadweight ton (dwt):** Eenheid voor draagvermogen. Drukt uit hoeveel massa een schip kan vervoeren aan lading, brandstof, provisie, ballast- en drinkwater. Het betreft de waterverplaatsing minus het gewicht van het lege schip. Niet te verwarren met laadvermogen, dat enkel de massa van de laadcapaciteit uitdrukt.

**Lading:** Goederen bestemd voor transport.

**Lijnvaart:** Scheepvaart volgens vaste, op voorhand bekend gemaakte vaarroosters op vaste routes.

**Moorsomton of register ton:** Internationale standaardmaat voor scheepsinhoud tijdens de tweede helft van de 19<sup>de</sup> en eerste helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw. Eén register ton is gelijk aan 100 ft<sup>3</sup> of 2,83 m<sup>3</sup>. Zie ook de toelichting bij de grafieken en tabellen.

**Nettoregister ton (nrt):** Inhoud van het totale schip zonder de ruimtes die niet voor transport van goederen of passagiers gebruikt kunnen worden. Drukt de nuttige laadruimte van een schip uit.

**Pikol:** Maleise gewichtseenheid, ongeveer gelijk aan 62 kilogram.

**Vracht:** Inkomsten verkregen uit de transportactiviteiten van een rederij; ofwel als directe vergoeding betaald door de klant of door het verhuren van schepen.

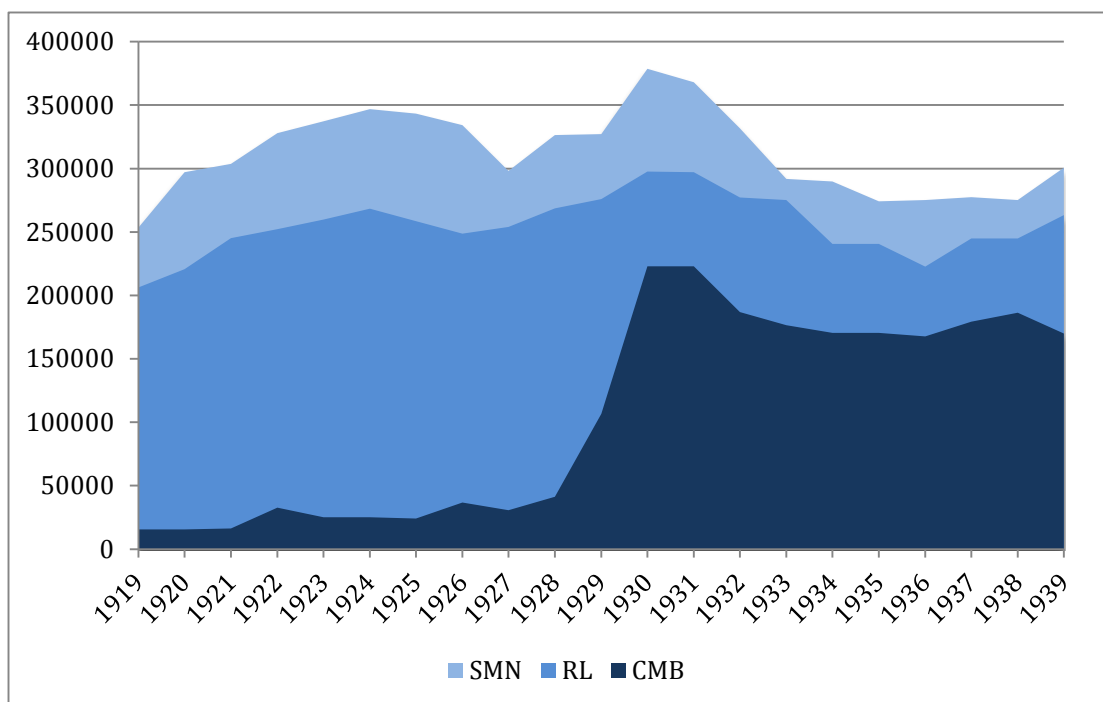
**Wilde vaart of trampvaart:** Scheepvaart zonder vast vaarrooster of -routes, zoals in de lijnvaart. In de plaats wordt er gevaren waar er maar lading te verkrijgen valt.

## Tabellen en grafieken

Er zijn een aantal bronnen die men kan gebruiken voor de vlootomvang van de CMB en de Indische rederijen te achterhalen. De meest bruikbare, zowel ten zuiden als ten noorden van de grens, zijn de jaarverslagen van de Belgische en Nederlandse redersverenigingen. De minst bruikbare zijn de jaarverslagen van de rederijen zelf, die maar beperkte informatie geven en weinig consequent zijn. Ook voor de Belgische koopvaardij in haar geheel zijn de jaarverslagen van de BRV de aangewezen bron. De overheidscijfers uit de *Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge* zijn voor het interbellum weinig consistent. Voor de gehele Nederlandse koopvaardij bestaan goede statistische publicaties in de vorm van de *Statistiek van de zeescheepvaart* en de *Statistiek van de samenstelling der Nederlandsche koopvaardijvloot*, beide van de Hoofdinspectie voor de Scheepvaart. Daarnaast bevat de *Statistiek van de scheepvaart in Nederlandsch-Indië*, van het Indische Hoofdbureau van Scheepvaart, een schat aan cijfermateriaal over de koloniale vaart.

Omdat er geen bronnen bestaan over de vlootleeftijden heb ik deze zelf berekend. Daarbij kwam ik soms, ondanks herhaaldelijke controles, op andere schepenaantallen uit dan vermeld in het bronnenmateriaal. Omdat dit niet alleen gevolgen had voor de leeftijden, maar ook voor de tonnagescijfers, heb ik op basis van gepubliceerde rederijgeschiedenissen en betrouwbare websites als marhisdata.nl, getracht de vlootomvang van alle drie de rederijen te reconstrueren, zoals weergegeven in figuur 1. Uitgangspunt was steeds de toestand van de vloot in brt op 31 december van elk jaar, zonder inbegrip van sleepboten, lichters, hekwieltaartuigen of ander drijvend hulpmaterieel. Volledigheidshalve heb ik de precieze tonnages meegegeven in figuur 2. Uiteraard kunnen fouten niet uitgesloten worden. Deze cijfers kunnen best als benaderende schattingen gezien worden. Het sterkt mij echter dat ik, deze methode volgend, steeds op sterk gelijkende resultaten ben uitgekomen als beide redersverenigingen. De grootste afwijking komt toe aan de SMN, die in 1920 en 1922, respectievelijk 20 en 18.000 brt groter moet geweest zijn dan de jaarverslagen van de NRV aangeven. Daarnaast was de RL in 1933 en '34 respectievelijk 16.000 brt groter en kleiner. Meestal wijken de cijfers echter veel minder af, en benaderen zij de gegevens van de BRV en de NRV binnen een marge van 5.000, vaak zelfs 1.000 brt.

Dient nog opgemerkt te worden dat de cijfers voor de CMB in Belgische brutoregister tonnen worden gegeven. Hoewel in de eerste helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw de meeste landen de Britse registerton of Moorsomton hanteerden om de inhoud van schepen te berekenen, paste men verschillende regels toe, waardoor er geen uniform systeem bestond. In Nederland volgde men de Britse regels, terwijl België een eigen systeem gebruikte. Vooral vanwege de manier waarop de bunkerruimtes in rekening werden gebracht lag de Belgische nettotonnage doorgaans tussen de 15 en 20% hoger dan de Nederlandse waarden voor identieke schepen. De brutowaarden kwamen echter wél ongeveer overeen met de Nederlandse, en zijn dus vergelijkbaar. Voor meer informatie over de Belgische scheepsmeting zie: Bock, "Tonnen, Tonnenmaat en Lasten," en Pannecoucke, "Scheepsmeting: tonnagemeting van schepen."

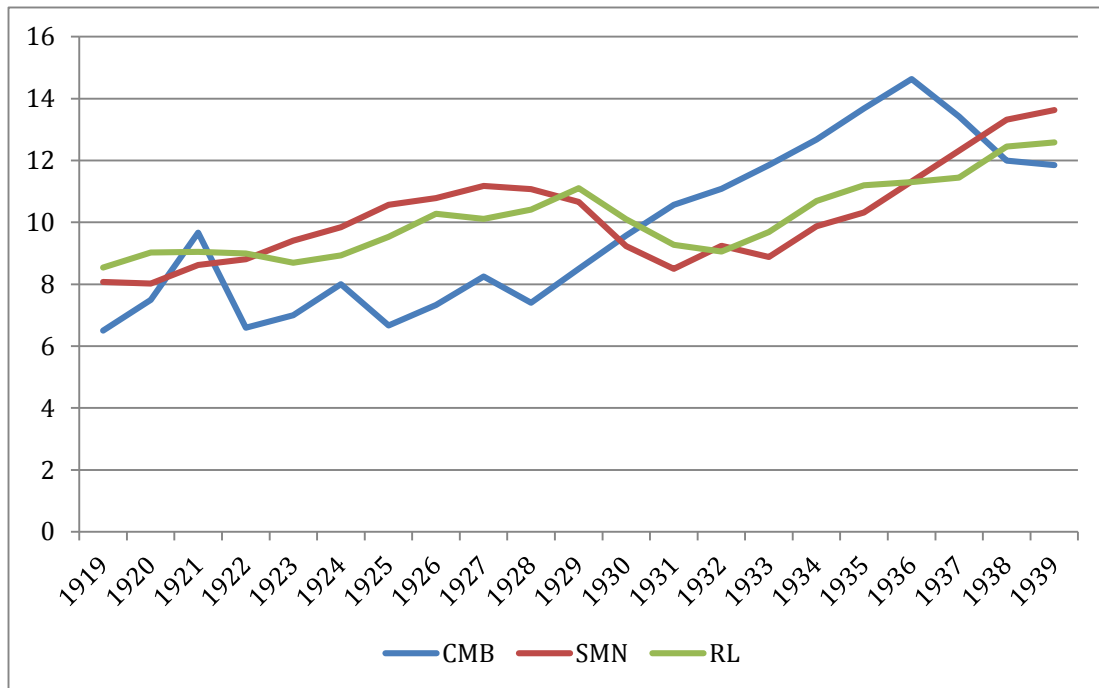


**Fig. 1: Evolutie in brt van de bedrijfsploeten van de SMN, RL en de CMB tijdens het interbellum.** Bron: zie toelichting.

	SMN		RL		CMB	
	Brт.	Schepen	Brт.	Schepen	Brт.	Schepen
1919	253.363	38	206.271	35	15.439	2
1920	297.088	43	220.600	37	15.439	2
1921	303.721	45	245.100	41	23.617	3
1922	328.022	47	252.174	41	32.734	5
1923	337.345	49	259.698	40	24.989	4
1924	346.921	50	268.298	40	24.989	4
1925	343.230	49	258.603	38	24.048	3
1926	334.214	46	248.738	36	36.761	6
1927	298.064	40	254.052	36	30.660	4
1928	326.282	42	268.680	37	41.289	5
1929	327.202	41	275.894	38	106.648	20
1930	378.653	44	297.696	39	222.922	42
1931	368.115	42	297.177	37	223.046	42
1932	331.695	38	277.079	34	186.983	35
1933	291.890	33	275.100	32	176.610	33
1934	289.763	33	240.659	30	170.509	31
1935	274.103	31	240.659	30	170.509	31
1936	275.158	31	222.615	27	167.686	30
1937	277.356	31	244.784	29	179.346	31
1938	275.189	31	244.784	29	186.400	31
1939	300.717	32	263.406	31	170.029	26

**Fig. 2: Evolutie van de bedrijfsploeten van de SMN, RL en de CMB.**





**Fig. 3: Evolutie van de gemiddelde vlootleeftijd tijdens het interbellum.** Bron: zie toelichting.

	SMN	RL	CMB
1919	8,08	8,54	6,5
1920	8,02	9,03	7,5
1921	8,62	9,05	9,67
1922	8,81	9	6,6
1923	9,41	8,7	7
1924	9,84	8,93	8
1925	10,57	9,53	6,67
1926	10,78	10,28	7,33
1927	11,18	10,11	8,25
1928	11,07	10,41	7,4
1929	10,66	11,11	8,5
1930	9,23	10,1	9,57
1931	8,5	9,27	10,57
1932	9,24	9,06	11,09
1933	8,88	9,69	11,85
1934	9,88	10,69	12,68
1935	10,32	11,2	13,68
1936	11,32	11,3	14,63
1937	12,32	11,45	13,42
1938	13,32	12,45	12
1939	13,63	12,58	11,85

**Fig. 4: Evolutie van de gemiddelde vlootleeftijd.**

Onderstaande figuur (nr. 5, volgende bladzijde) geeft het aandeel van de CMB in de Congovaart weer tijdens het interbellum. De tabel is gebaseerd op cijfermateriaal uit de *Annuaire statistique*, over de aankomende tonnage in Congolese havens (de vertrekkende tonnage is quasi gelijk). Er bestaan geen gegevens voor Matadi van 1919 tot 1924, noch voor alle havens voor 1939. De cijfers worden niet uitgesplitst naar individuele rederijen, enkel naar zeevaart/kustvaart en nationaliteit, en dan nog niet naar de twee tezamen. Omdat echter met uitzondering van de periode 1920-'28 - toen ook de CAN op Congo voer - de CMB als enige Belgische rederij Congo aandeel, valt haar aandeel makkelijk te achterhalen. Door ervan uit te gaan dat alle toekomstige kustvaart Belgisch was, en deze af te trekken van de totale Belgische tonnage per haven, bekomt men de minimale Belgische zeetonnage die elke haven per jaar moet hebben aangedaan. Omdat de CMB als enige nationale maatschappij op Congo voer, moeten dit haar schepen geweest zijn. Deze cijfers geven een *minimumaandeel* weer. Er zijn redenen om aan te nemen dat de kustvaart op Congo door buitenlandse vlaggen werd gedomineerd, wat zou betekenen dat het werkelijke aandeel hoger lag dan hier wordt aangegeven.

Wat betreft het aggregatieniveau van het cijfermateriaal; doorgaans wordt het aandeel in de nationale vaart van een land berekend aan de hand van nationale cijfers. Dat wil zeggen dat aankomende en vertrekkende schepen, maar niet schepen die tussen havens van eenzelfde land varen, worden geregistreerd. Dit helpt dubbeltellingen te voorkomen. Jammer genoeg bestaan zo'n gegevens niet voor Congo tijdens het interbellum. De historicus moet het stellen met tonnagecijfers per haven. Wegens het kleine aantal zeehavens, en het feit dat buitenlandse schepen eveneens werden dubbel geteld, hoeft dit echter geen bezwaar te zijn. Onderstaande tabel geeft nog steeds een goed beeld van de totale dominantie van de CMB in de Congolese vaart tussen de twee wereldoorlogen.

	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Banana	26,63	28,33	16,84	34,22	31,76	35,11	40,87	46,82	42,27	37,75	44,57	54,61	47,09	40,52	22,02	34,63	40,86	100	97,06	96,38	
Boma	24,97	26,24	17,43	38,75	34,69	40,86	46,28	50,71	46,34	47,17	44,1	51,01	56,01	56,71	64,66	71,94	75,49	80,04	81,49	81,45	
Matadi							40,27	43,39	40,13	45,41	41,23	51,96	45,87	39,31	48,16	54,58	49,67	53,85	53,38	52,94	
<b>Gemiddelde</b>	<b>25,8</b>	<b>27,29</b>	<b>17,14</b>	<b>36,49</b>	<b>33,23</b>	<b>37,99</b>	<b>42,47</b>	<b>46,97</b>	<b>42,91</b>	<b>43,44</b>	<b>43,3</b>	<b>52,53</b>	<b>49,66</b>	<b>45,51</b>	<b>44,95</b>	<b>53,72</b>	<b>55,34</b>	<b>77,96</b>	<b>77,31</b>	<b>76,92</b>	

**Fig. 5: Minimumaandeel van de CAN/CBMC/CMB (naar tonnage) in de vaart op Belgisch-Congo tijdens het interbellum.** Bron: *Annuaire statistique*.

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
SMN	10	7,5	10	15	20	30	30	20	11	9	8	9	9	10	11	11,5	10	7	0	0	0	0	0	0	6	6	7
RL	10	7,5	10	15	15	25	20	15	11	7	3	5	7,5	8,5	10	11	9	4	0	0	0	0	0	0	5	6	6
CMB	6	0	0	6	6	6	5,5	0	0	0	0	0	6	10	15	20	20	10	0	0	0	0	0	3	7,8	8,2	12

**Fig. 6: Procentueel dividend per rederij tijdens het interbellum.** Bron: Kuin en Keuning, *Het vervoerswezen en Le recueil financier*.

Onderstaand overzicht van de hulpverlening aan de koloniale scheepvaartmaatschappijen werd samengesteld op basis van verschillende bronnen, waarnaar verwezen wordt in voetnoten bij de specifieke bedragen. Om ze beter te kunnen vergelijken werden de uitkeringen omgerekend naar franken of guldens op basis van de gemiddelde jaarlijkse wisselkoers, zoals vermeld in de *Annuaire statistique*. De koers voor 1935 houdt enkel rekening met de waarde van de Belgische frank van april tot en met december, dus ná de devaluatie van maart '35. Hierdoor wordt de waarde iets te laag ingeschat, en zouden de bedragen in franken voor 1935 in de Nederlandse tabellen licht lager moeten zijn. Vice versa moeten de bedragen in guldens voor hetzelfde jaar in de Belgische tabel iets hoger zijn.

Het is niet omdat ze beter te vergelijken zijn, dat deze bedragen ook vergelijkbaar zijn, quod non. De steunregeling in België en Nederland kwam binnen gelijkaardige, maar verschillende context tot stand. In België voerde men uit financiële overwegingen een werkverruimingsbeleid, in Nederland een aanpassingsbeleid. Dit had niet alleen invloed op de hoogte van de verleende bedragen, maar ook op de manier waarop deze verleend werden en afgehandeld. De CMB ontving, aan gunstige voorwaarden, twaalf keer meer steun dan de Indische rederijen, maar diende dit terug te betalen. De Nederland en de Lloyd werden onderworpen aan een veel strikter overheidstoezicht, maar mochten de uitkeringen wel houden. De Nederlandse steunbedragen werden berekend op basis van de exploitatiekosten van beide koloniale rederijen. In het geval van de CMB werd hier weinig rekening mee gehouden en kreeg men wat de regering kon of wilde opbrengen in het kader van de budgetsanering. Daarenboven verschilden niet alleen de steunregelingen, maar ook de bedrijven van elkaar. Hoewel ze ongeveer vergelijkbaar waren, bevoeren de drie rederijen verschillende routes, vanuit verschillende havens en met verschillende schepen. Ondanks hun gelijkaardige situatie en gemeenschappelijke kostenhandicap, speelden verschillende factoren zoals de hoge loonkosten en vlootleeftijd een rol. Het is dan ook belangrijk, bij het vergelijken van onderstaande tabellen, het verhaal achter de cijfers in het achterhoofd te houden.

	<b>1 fl.</b>	<b>1 Bfr.</b>
1934	2,89	0,35
1935	4,01	0,25
1936	3,81	0,26
1937	3,26	0,31
1938	3,26	0,31
1939	3,17	0,32

**Fig. 7: Gemiddelde jaarlijkse wisselkoers Nl. gulden – Belg. frank.** Bron: *Annuaire statistique*.

	<b>Vaarkrediet</b>	<b>Bouwkrediet</b>	<b>Totaal</b>
1934	8.017.250 <sup>247</sup>	-	8.017.250
1935	8.030.000 <sup>248</sup>	-	8.030.000
1936	10.918.975	35.067.034,70	45.986.009,70
1937	-	27.578.773,45	27.578.773,45
1938	-	17.354.191,85 <sup>249</sup>	17.354.191,85
1939	-	84.000.000 <sup>250</sup>	84.000.000
<b>Totaal CMB</b>	<b>26.966.225 <sup>251</sup></b>	<b>164.000.000</b>	<b>190.966.225</b>

	<b>Vaarkrediet</b>	<b>Bouwkrediet</b>	<b>Totaal</b>
1934	2.806.037,50	-	2.806.037,50
1935	2.007.500	-	2.007.500
1936	2.838.933,50	9.117.429,02	11.956.362,52
1937	-	8.549.419,77	8.549.419,77
1938	-	5.379.799,47	5.379.799,47
1939	-	26.880.000	26.880.000
<b>Totaal CMB</b>	<b>7.652.471</b>	<b>49.926.648,26</b>	<b>57.579.119,26</b>

**Fig. 8: Financiële steun verleend aan de CMB over de periode 1934-1939, in Bfr. (boven) en fl. (onder). Bron: zie voetnoten 247-51.**

<sup>247</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17D, Brief van de minister van VW aan de CMB, 27.2.1935.

<sup>248</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17E, Brief van de minister van VW aan de CMB, 8.6.1936.

<sup>249</sup> ARA, BZW, 3405, Overzicht van de verstrekte bouwkredieten per rederij, s.d.

<sup>250</sup> Devos en Elewaut, *CMB 100*, 119.

<sup>251</sup> Archief CMB, Deel 1, Sectie C, 5/1, SC17E, Nota betreffende toegekende vaarkredieten, 4.5.1938.

	1934	1935	1936	Totaal	
<i>SMN</i>	156.000	103.949,87	-	259.949,87	Gagekrediet
	-	1.171.206	941.947	2.113.153	Benasteun
<b>Totaal</b>	<b>156.000</b>	<b>1.275.155,87</b>	<b>941.947</b>	<b>2.373.102,87</b>	<b>Totaal</b>
<i>RL</i>	54.400 <sup>252</sup>	130.703,65	-	185.103,65	Gagekrediet
	-	1.037.692	855.038	1.892.730	Benasteun
<b>Totaal</b>	<b>54.400</b>	<b>1.168.395,65</b>	<b>855.038</b>	<b>2.077.833,65</b>	<b>Totaal</b>
<b>Totaal Ind. red.</b>	<b>210.400</b>	<b>2.443.551,52</b>	<b>1.796.985</b>	<b>4.450.936,52</b>	<b>Totaal Ind. red.</b>

	1934	1935	1936	Totaal	
<i>SMN</i>	450.840	416.838,98	-	867.678,98	Gagekrediet
	-	4.696.536,06	3.588.818,07	8.285.354,13	Benasteun
<b>Totaal</b>	<b>450.840</b>	<b>5.113.375,04</b>	<b>3.588.818,07</b>	<b>9.153.033,11</b>	<b>Totaal</b>
<i>RL</i>	157.216	524.121,64	-	681.337,64	Gagekrediet
	-	4.161.144,92	3.257.694,78	7.418.839,70	Benasteun
<b>Totaal</b>	<b>157.216</b>	<b>4.685.266,56</b>	<b>3.257.694,78</b>	<b>8.100.177,34</b>	<b>Totaal</b>
<b>Totaal Ind. red.</b>	<b>608.056</b>	<b>9.798.641,60</b>	<b>6.846.512,85</b>	<b>17.253.210,45</b>	<b>Totaal Ind. red.</b>

**Fig. 9: Financiële steun verleend aan de Indische rederijen over de periode 1934-1936, in fl. (boven) en Bfr. (onder). Bron: NA, BENAS, 63, Betaalde steun aan rederijen over 1935-1937.**

<sup>252</sup> Hoewel het totaalbedrag voor de gagekredieten klopt, vermeldt het jaarverslag van de RL f 163.771,81 aan kredieten voor 1934. In 1935 zou dan f 21.331,84 uitgekeerd moeten zijn. Vermoedelijk is dit een fout. De Benas vermeldt respectievelijk f 54.400 en f 130.703,65. Ik heb hier gekozen voor de Benascijfers. Voor de SMN komen beide boekhoudingen wel overeen. Zie NA, BENAS, 20, Journaal.

## Bibliografie |

### Archieven

#### België

Algemeen Rijksarchief (ARA)

Bestuur van het Zeewezen (BZW)

Archief Compagnie Maritime Belge (Archief CMB)

#### Nederland

Nationaal Archief (NA)

Maatschappij ter Behartiging van de Nationale Scheepvaartbelangen (BENAS)

Economische Zaken/Handel en Nijverheid (EZ/H&N)

Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN)

### Gedrukte bronnen

*Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge*, Brussel: Institut national de statistique, 1919-1939.

Leleux, Fernand, *La marine marchande belge*, Antwerpen: Avenir belge, 1939.

*Le recueil financier: annuaire des valeurs cotées aux bourses de Belgique*, Brussel: Editions Bruylant, 1919-1939.

*Rapport du Comité*, Antwerpen: Antwerpse Scheepvaartvereniging, 1919-1938.

Saugstad, Jesse E., *Shipping and Shipbuilding Subsidies: A Study of State Aid to the Shipping and Shipbuilding Industries in Various Countries of the World*, vol. 129 van *Trade Promotion Series*, Washington: United States Govt. Printing Office, 1932.

*Statistiek van de samenstelling der Nederlandsche koopvaardijvloot en van de scheepsrampen over het jaar...*, 's Gravenhage: Algemeene Landsdrukkerij, 1932-1939.

*Statistiek van de scheepvaart in Nederlandsch-Indië over het jaar ...*, Batavia: Landsdrukkerij, 1919-1939.

*Statistiek van de zeescheepvaart over het jaar ...*, 's Gravenhage: Algemeene Landsdrukkerij, 1919-1931.

*Verslag over ...*, Amsterdam: Nederlandsche Reedersvereniging, 1919-1939.

### Secundaire literatuur

Berger, Stefan, "Comparative History." in *Writing History: Theory & Practice*, red. Berger, Stefan, Heiko Feldner en Kevin Passmore (New York: Oxford University Press, 2003), 161-179.

Bezemer, K.W.L., *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog*, dl. 1 en 2, Amsterdam: Elsevier, 1986.

Bock, René De, "Tonnen, Tonnenmaat en Lasten," *Mededelingen Marine Academie van België* 12 (1960): 117-133.

- Broeze, Frank J.A., "Rederij," in *Tweede helft negentiende eeuw en twintigste eeuw, van 1850-1870 tot ca 1970*, vol. 4 van *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, red. Asaert, Gustaaf et al. (Bussum: De Boer Maritiem, 1978), 158-223.
- Brugmans, L.J., *Van Chinavaart tot oceaanvaart: de Java-China-Japan lijn – Koninklijke Java-China-Paketvaart lijnen, 1902-1952*, s.l.: Koninklijke Java-China-Paketvaart lijnen, 1952.
- Buelens, Frans, *Congo, 1885-1960: een financieel-economische geschiedenis*, Berchem: EPO, 2007.
- Devos, Greta, "Belgische overheidssteun aan scheepvaartlijnen 1867-1914," in: *Bijdragen tot de internationale maritieme geschiedenis*, red. Lederer, A. et al. (Brussel: Wetenschappelijk Comité voor Maritieme Geschiedenis, 1988), 81-98.
- Devos, Greta en Eric Van Hooydonk, *100 jaar Koninklijke Belgische redersvereniging, 1909-2009*, Antwerpen: Pandora Publishers, 2015.
- Devos, Greta en Guy Elewaut, *CMB 100, een eeuw maritiem ondernemersschap, 1895-1995*, Tiel: Lannoo, 1995.
- Eichengreen, Barry en Douglas A. Irwin, "The Slide to Protectionism in the Great Depression: Who Succumbed and Why?," *Journal of Economic History* 70/4 (2010): 871-897.
- Eichengreen, Barry en Peter Temin, "The Gold Standard and the Great Depression," *Contemporary European History* 9/2 (2000): 183-207.
- Feinstein, Charles H., Peter Temin en Gianni Toniolo, *The European Economy Between the Wars*, Oxford: Oxford University Press, 1997.
- Frankema, Ewout en Frans Buelens, red., *Colonial exploitation and economic development: the Belgian Congo and the Netherlands Indies compared*, Londen: Routledge, 2013.
- Geerkens, E., *La rationalisation dans l'industrie belge de l'entre deux-guerres*, Brussel: Koninklijke Academie van België, 2004.
- Gonggrijp, G.F.E., *De sociaal-economische betekenis van Nederlands-Indië voor Nederland*, vol. 15 van de Nederlandse volkshuishouding tussen twee wereldoorlogen: bijdragen tot de sociaal-economische vernieuwing, Utrecht: Het Spectrum, 1948.
- Hansen, Erik. "Depression Decade Crisis: Social Democracy and Planisme in Belgium and the Netherlands, 1929-1939." *Journal of Contemporary History*, 16/2 (1981): 293-322.
- Hen, P.E. de, "Actieve en re-actieve industriepolitiek in Nederland: de overheid en de ontwikkeling van de Nederlandse industrie in de jaren '30 en tussen 1945 en 1950." Proefschrift economie, Katholieke Hogeschool Tilburg, 1980.
- Howard, Dick, "Formation of the nation-state, 1930s-1966," in: *The emergence of a national economy: an economic history of Indonesia, 1800-2000*, red. Howard, Dick, Vincent, J.H. Houben, J. Thomas Lindblad en Thee Kian Wie, deel van *Southeast Asia publications series* (New South Wales: Allen & Unwin, 2002), 153-93.
- Janssens, Luc, "De Belgische koopvaardijvloot en de overheidspolitiek kort na 1945." Eindwerk toegepaste economische wetenschappen, UFSIA, 1989.
- Kaukiainen, Yrjö, "Growth, Diversification and Globalization: Main Trends in International Shipping since 1850," in *International Merchant Shipping in the Nineteenth and Twentieth Centuries: The Comparative Dimension*, vol. 37 van



- Research in Maritime History*, red. Fischer, Lewis R. en Even Lange (St. John's: International Maritime Economic History Association, 2008), 1-56.
- Keesing, F.A.G., *De conjuncturele ontwikkeling van Nederland en de evolutie van de economische overheidspolitiek, 1918-1939*, vol. 3 van de Nederlandse volkshuishouding tussen twee wereldoorlogen: bijdragen tot de sociaal-economische vernieuwing, Utrecht: Het Spectrum, 1947.
- Kuin, Pieter en H.J. Keuning, *Het vervoerswezen*, vol. 12 van de Nederlandse volkshuishouding tussen twee wereldoorlogen: bijdragen tot de sociaal-economische vernieuwing, Utrecht: Het Spectrum, 1948.
- Leeman, F.W.G., *Van barkschip tot "Willem Ruys", 120 jaar zeevaart*, Rotterdam: Ruys, 1961.
- Lindblad, J., Thomas, "The late colonial state and economic expansion, 1900-1930s," in: *The emergence of a national economy: an economic history of Indonesia, 1800-2000*, red. Howard, Dick, Vincent, J.H. Houben, J. Thomas Lindblad en Thee Kian Wie, deel van *Southeast Asia publications series* (New South Wales: Allen & Unwin, 2002), 111-52.
- Machielsen, Roger, *De Belgische koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog*, Veurne: Pattyn, 1991.
- Miller, Michael B., *Europe and the Maritime World: A Twentieth Century History*, Cambridge: Cambridge University Press, 2012.
- Mommen, A., *The Belgian Economy in the Twentieth Century*, Londen: Routledge, 1994.
- Mulder, A.J.J., H.J. Legemaate, J.G. Nierop en D. Pilkes, *De eeuw van de 'Nederland': geschiedenis en vloot van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' 1870-1970*, Zierikzee: Asia Maior, 2003.
- Mulder, Antonius M., "Denken over beleid: de Nederlandse economische politiek in het interbellum." Proefschrift, Erasmus Universiteit Rotterdam, 1994.
- Münching, L.L., von, "De geschiedenis van de Java-Pacific Lijn," *Blauwe Wimpel* 56 (2001): 408-410 en 456-458.
- Münching, L.L., von, "De Java-New York Lijn," *Blauwe Wimpel* 55 (2000): 116-119
- Münching, L.L., von, "Oude Nederlandse lijndiensten (III): de Java-Bengalen Lijn," *Blauwe Wimpel* 55 (2000): 212-213.
- Nordvik, Helge W. en Lewis R. Fischer, red., *Shipping and Trade (1750-1950): Essays in International Maritime Economic History*, Leuven: Leuven University Press, 1990.
- Pannecoucke, Filip, "Scheepsmeting: tonnagemeting van schepen." Eindwerk nautische wetenschappen, Hogere Zeevaartschool, 1988.
- Reuchlin, H., "Handelsvaart," in: *Tweede helft negentiende eeuw en twintigste eeuw, van 1850-1870 tot ca 1970*, vol. 4 van *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, red. Asaert, Gustaaf et al. (Bussum: De Boer Maritiem, 1978), 224-271.
- Scholl, Lars, U. en David M. Williams, red., *Crisis and Transition: Maritime Sector in the North Sea Region 1790-1940: The Eighth North Sea History Conference*, Bremerhaven: H.M. Hauschild, 2008.
- Scholten, B.W. en F.M.E.W. Haalmeijer, *Rotterdamsche Lloyd*, Houten: De Boer Maritiem, 1988.
- Schuman, Peter, "Dutch Shipping Policy: Some Legal Aspects 1860-1914," in *Maritime Industries and Public Intervention: The Fourth North Sea History Conference, 18-20 August 1995*, red. Randi Ertesvåg, David J. Starkey en Anne

- Tove Austbø (Stavanger: Stavanger Maritime Museum/Association of North Sea Societies, 1995), 102-110.
- Sletmo, G.K., "The End of National Shipping Policy? A Historical Perspective on Shipping Policy in A Global Economy," *International Journal of Maritime Economics* 3/4 (2001): 333-350.
- Sturmeijer, Stanley G., *British Shipping and World Competition*, vol. 42 van *Research in Maritime History*, St. John's: International Maritime Economic History Association, 2010.
- Sturmeijer, Stanley G., "National Shipping Policies," *Journal of Industrial Economics* 14/1 (1965): 14-29.
- Vandewalle, G., *De conjuncturele evolutie van Kongo en Ruanda-Urundi van 1920 tot 1939 en van 1949 tot 1958*, vol. 1 van *Werken uitgegeven door de Hogere School voor Handels- en Economische Wetenschappen*, Gent: Standaard, 1966.
- Vanthemse, Guy, "De economische actie van de Belgische staat tijdens de crisis van de jaren 1930," *Res Publica* 2 (1987): 127-152.
- Vanthemse, Guy, "De mislukking van een vernieuwde economische politiek in België voor de Tweede Wereldoorlog: de OREC (Office de Redressement Economique) van 1935 tot 1938," *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis* 13/2-3 (1982): 339-386.
- Vanthemse, Guy, *De werkloosheid in België 1929-1940*, Berchem: EPO, 1989.
- Veraghtert, Karel, "Het economische leven in België 1918-1940," in *Nieuwste Tijd: De Tweede Wereldoorlog, het economische leven, het maatschappelijk-politieke leven, het socio-culturele leven en de internationale politiek 1945-1980 en de dekolonisatie*, vol. 15 van *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, red. Blok, D.P. et al. (Haarlem: Fibula-Van Dishoeck, 1982), 53-101.
- Veraghtert, Karel, "State Policy and Maritime Business in Belgium 1850-1914," in *Maritime Industries and Public Intervention: The Fourth North Sea History Conference, 18-20 August 1995*, red. Randi Ertesvåg, David J. Starkey en Anne Tove Austbø (Stavanger: Stavanger Maritime Museum/Association of North Sea Societies, 1995), 72-83.
- Vries, Joh de, "Het economische leven in Nederland 1918-1940," in *Nieuwste Tijd: De Tweede Wereldoorlog, het economische leven, het maatschappelijk-politieke leven, het socio-culturele leven en de internationale politiek 1945-1980 en de dekolonisatie*, vol. 15 van *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, red. Blok, D.P. et al. (Haarlem: Fibula-Van Dishoeck, 1982), 102-45.
- Walle, Hans Van, "De koopvaardij en de overheidspolitiek in België sinds 1914 in verhouding tot de buurlanden." Eindwerk handels- en maritieme wetenschappen, Sint-Ignatius handelshogeschool, 1963.
- Zanden, Jan L. van, "Old rules, new conditions, 1914-1940," in *A financial history of the Netherlands*, red. Hart, Marjolein 't, Joost Jonker en Jan Luiten van Zanden (Cambridge: Cambridge University Press, 1997), 124-51.
- Zanden, Jan L. van, *The Economic History of the Netherlands 1914-1995: A small open economy in the 'long' twentieth century*, Londen: Routledge, 1998.