

(E)
pam
14

ZUID-AFRIKAANSCH
VLUGSCHRIFTEN.

PRIJS 10 CENTS.

No. 3.



TEN VOORDEELE DER BEIDE REPUBLIEKEN.

EEN STOOMVAARTVERBINDING
MET
ZUID-AFRIKA,
DOOR
A. S. VAN REESEMA.

SIE
2482

DORDRECHT.
CORN. MORKS Cz.
1899.

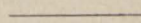
EEN STOOMVAARTVERBINDING

MET

ZUID-AFRIKA.

DOOR

A. SIEWERTSZ VAN REESEMA.



Uitgave van:

„De Zondagsbode voor Stad en Land”,

DORDRECHT.

1899.

THE STORM AND THE STRIFE

SUD-AFRICA

A HISTORY OF THE BOERS

De stoomvaartverbinding met Zuid-Afrika.

Waarom moeten wij, Nederlanders, buiten een eigen verbinding blijven met een land, dat een kolonie van ons is in den echten zin van het woord? Een kolonie, waarvan het niet te diep kan betreurd worden, dat Engeland ze ons ontnomen heeft; want andere koloniën, die duurzaam zijn gebleken, heeft ons volk niet gesticht.

Waarom kunnen Engeland, Duitschland en Frankrijk hun maaldiensten hebben en wij niet?

Omdat de toelagen der regeeringen dier landen dit mogelijk maken en ons land die niet kan geven, is het antwoord.

Zou het werkelijk daardoor onmogelijk zijn? Hebben wij inderdaad *geen* schuld, dat wij onze vlag nog niet op een geregelde stoomvaartlijn naar Zuid-Afrika vertoonen?

Ik geloof het niet. De groote bezendingen spoorweg-materiaal indertijd van Amsterdam naar Zuid-Afrika verzonden, zouden aan een Nederlandsche lijn even goed het leven hebben kunnen geven als aan een vreemde. Toentertijd werd het zelfs door sommigen beproefd te Amsterdam zulk een vaart op te richten, maar de geldmannen durfden het niet aan.

In tal van ondernemingen, als Amerikaansche sporen, Amerikaansche hypotheek-banken, petroleumbronnen, durfde men zijn geld te wagen, hoe ver men daarmee ook van huis en dus dicht bij zijn verlies was, maar een stoomvaartlijn als deze durfde men niet aan, hoewel men er, gesteund door de bezendingen voor den

Z. A. spoorweg, toen zeker geen verlies bij geleden zou hebben.

Ik wensch daarover geene verwijten te maken. De tijd was er niet rijp voor. Men was met een zekere blindheid geslagen en zag geen toekomst in dat land. Ik herinner mij nog zoo goed, met hoeveel wantrouwen de obligatiën van de Ned. Z. A. spoorweg-maatschappij werden aangezien en hoeveel grooter dat nog was tegen andere zaken in de Republiek.

Bedachtzame financiers vreesden toen reeds een nieuwen oorlog met Engeland. En het hielp aanvankelijk weinig, dat de minder vreesachtigen er tegen aanvoerden, dat Engeland, ingeval van overwinnen, het particuliere eigendom niet zou aantasten. Eerst langzamerhand won het vertrouwen meer algemeen veld, vooral ook toen verschillende door Nederlanders daar opgerichte zaken goede uitkomsten begonnen te geven; echter eerst nadat veel leergeld was betaald in ondernemingen, die zonder voldoende zaakkennis waren in het leven gebracht en waaraan niet voldoende toezicht of toewijding waren gegeven.

Langzamerhand namen nochtans de handelsbetrekkingen toe en daardoor werd de wensch naar een gemakkelijke verbinding met die verre kolonie levendig. Door Engelsche stoombooten werd die verbinding onderhouden naar Kaapstad; zelfs deden zij later Vlissingen of Amsterdam en Rotterdam aan. En nog later liepen ook de Duitsche booten van Hamburg Amsterdam geregeld binnen. Zoo hebben wij dan dezer dagen de twee Hollandsche ambulancen met de Duitsche booten zien vertrekken.

Wij zijn Duitschland op dit oogenblik zeer dankbaar, dat zijn vaart onze landlieden in staat gesteld heeft naar Delagoabaai, te vertrekken; want het ware voor hen, die zooveel warme liefde voor de Boeren gevoelen niet aangenaam geweest, en ook bezwarend om met een Engelsche boot te moeten gaan. Maar toch wordt

het gebrek aan een eigen verbinding nu levendig gevoeld. 't Is of men dichter bij onze arme Kolonisten zou zijn als men met hen door een Nederlandsche stoomvaart en Nederlandschen spoorweg verbonden was. Eigen is toch maar eigen, daar gaat niets boven.

Van daar dan ook de geestdriftige instemming met het plan om die stoomvaartverbinding tot stand te brengen bij alle standen der maatschappij, van hoog tot laag geplaatsten.

Het is zeker jammer dat deze verbinding niet reeds lang is tot stand gebracht. Maar men vergete niet dat ons land over minder kapitaal beschikt, dan het rijke Engeland, en dat wij dus bedachtzamer moeten zijn om het onnut te besteden, dan daar het geval behoeft te zijn. Waar zulke groote fortuinen zijn kan men eer iets wagen. Ook moet niet uit het oog worden verloren, dat de Kaap een bezitting van Engeland is, en dus zoowel de regeering als de handelaars er belang bij hebben eene geregelde verbinding in stand te houden.

Toch had zonder twijfel na den oorlog van 1880 tot 81 deze zaak met kracht behooren te worden aangepakt, al had aanvankelijk slechts een maandelijksche vaart, andere Afrikaansche havens aandoende, kunnen worden tot stand gebracht. Wellicht zelfs had de stoomvaart der Nieuwe Afrikaansche Handelsvereeniging te Rotterdam, naar den Congo, wanneer daarvan eene afzonderlijke vaart ware gemaakt, naar Kaapstad kunnen worden uitgebreid. De Regeering had voor het overbrengen der post eenige toelage kunnen geven. Maar niemand durfde, hoezeer sommigen er naar streefden. Velen onzer beste kooplieden vonden het denkbeeld bespottelijk. Ik herinner mij nog zeer levendig, hoe ik, een 15-tal jaren geleden, over dit laatste denkbeeld met een onzer eerste Rotterdamsche kooplieden ben gaan spreken en toen hartelijk werd uitgelachen.

Maar de tijden veranderen. Nu de algemeene over-

tuiging zoo groot is geworden, dat men van een volksdrang kan spreken, zal ook wel het middel gevonden worden om de taak te verwezenlijken.

Voor deze zaak moeten wij vooral op de toekomst letten, meer dan op het heden.

De Oranje-Vrijstaat leent zich het meest tot veeteelt en voert wol uit; in de oostelijke streken alleen groeit tarwe, maïs en kafferkoren. Maar de Transvaal heeft een groote verscheidenheid van bodem. Hoewel veeteelt nog het meest wordt uitgeoefend, kunnen alle Europesche gewassen er met uitnemend gevolg verbouwd worden.

In de provincie Pretoria geeft tarwe 40 tot 50-voudige opbrengst; maïs brengt op het hooge en lage veld 60 à 100-voudige vrucht voort. Haver, gerst en rogge geven in het Zuiden een opbrengst dubbel van die in ons land.

Erwten, boonen, groenten, aardappelen, enz. groeien weliger dan bij ons.

In het midden en Noorden groeien koffie, tabak, thee, suiker, katoen. Zooals men weet rooken de Boeren het liefst hun eigen tabak. De perzik en abrikoos groeien vrij in het Boschveld, evenals ananassen, bananen, dadels en amandelen. *)

Het is bekend, dat aanplantingen van den Eucalyptus bij Johannesburg zeer goed gelukt zijn.

Er is dus reden te over om te verwachten, dat de Zuid-Afrikaansche-Republiek, al voert zij op dit oogenblik nog weinig uit, dit in de toekomst wel zal doen. En in allen geval behoeft men er niet aan te twifelen, dat onze landbouwende bevolking, die wenscht te verhuizen, in 't vervolg liever naar dat schoone land zal willen gaan, onder stamverwanten en Nederlandsch sprekende Boeren, dan naar Amerika, waar zij in de Engelsche meerderheid spoedig verzwolgen zullen worden.

Het plan tot oprichting van een groote emigratie-

*) Zie het werkje van Dr. Blink.

maatschappij daarheen, is daarom zeer toe te juichen. Onze landslieden zullen natuurlijk het liefst met Hollandsche booten worden vervoerd en de door hen betaalde vracht zal deze vaart steunen, die te beschouwen is als een verlenging van den spoorweg van Pretoria - Delagoabaai naar Nederland.

Een verlenging? Ja, inderdaad. Zou de krachtige Ned. Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij haar niet als zoodanig kunnen tot stand brengen? Worden in Amerika stoomvaarten niet reeds als verlenging der spoorwegen beschouwd? Zeer zeker. Maar dan heeft de spoorweg daar in zoodanige gevallen belang bij. Maar de vraag is, of er voor de Z.-A.-S.-M. in dit geval genoegzaam belang is. Een nieuwe stoomvaart is voor haar zeer zeker van gewicht, want elke nieuwe lijn brengt nieuw vervoer aan; evenwel dit is nog iets anders als het nemen van eene lijn in eigen beheer.

Ik kan geen oordeel over deze vraag uitspreken. Laat ons hopen, dat de spoorweg haar van genoeg gewicht zal achten, om althans de nieuwe lijn op een of andere wijze te steunen.

Mocht Engeland overwinnen, dan zal er echter van dien steun wel geen sprake kunnen zijn, daar de spoorweg dan wel zoo spoedig mogelijk in Engelsche handen zal worden overgebracht.

Dit brengt mij op een bezwaar, dat mij tegen het oprichten dezer stoomvaart is in het midden gebracht. Het is zeer twijfelachtig, zegt men, dat de Boeren zullen overwinnen. Al zijn zij nog zoo dapper en al blijken zij nog zoo bekwaam te zijn in het oorlogvoeren en volkomen vertrouwen te hebben op een Hoogere Macht, de onuitputtelijke rijkdom en macht van Engeland zal ten slotte overwinnen, en dan, wat nut is er dan nog voor deze stoomvaart. Al wat Nederlandsch is zal geweerd en vertreden worden!

Ik kan mij volstrekt niet met deze redeneering vereenigen. Indien de Republieken overwonnen worden

en het onrecht zegeviert, dan zal dit niet voor altijd zijn. Een krachtig ras, als het Afrikaansche, laat zich niet op den duur onderdrukken en de kloof is nu te groot geworden, om ooit op verzoening te kunnen rekenen. Versterking van dat ras door toevoer van onze flinke landbouwende bevolking is onze dure zedelijke plicht, ook om de toekomst en wereldinvloed van ons eigen volk te verzekeren. Ons volk was te groot in het verleden, het heeft te groote eigenschappen in het heden, het heeft in allerlei takken van wetenschappen en kunst steeds te veel mannen van hooge beschaving en talent gehad, dan dat het zou dulden zich te laten vernietigen door eenig ander volk en allerminst door den kapitalistischen en grootheids-waanzin van het Engelsche, dat in vele opzichten beneden ons staat, al erkennen wij ook in hetzelfde in andere opzichten de hoogste eigenschappen.

Wat verfoeilijke, wat walgelijke politiek! Wat veinzerij en leugens! En nu het voeren van dezen oorlog! Heeft men ooit van bedroevender barbaarsheid gehoord? Neen Engeland, macht zal niet boven recht gaan! Voor Philips II van Spanje bestond ten minste nog deze verontschuldiging, dat hij zijn dwang en wreedheden deed uitoefenen ter wille van het godsdienst-ideaal, dat hij zich gesteld had, maar wat is »paramount power«! Wat beteekent dat? In goed Hollandsch niets anders als »overheersching«. En waarom? Waarvoor? Waarom zou een volk van blanken, op 6000 mijlen afstand, een ander blank ras overheerschen? Wat reden is er, dat zij zichzelf niet zouden besturen naar eigen wensch, zooals gij zelf doet en waarop gij zoo prat zijt, volk van Engeland? Uw verlangen is onzinnig, onlogisch, in strijd met al uw eigen overleveringen. En evenmin als gij in de vorige eeuw uwe heerschzucht hebt kunnen opdringen aan het Amerikaansche volk, dat nog wel voor een groot deel van uw eigen stam was, evenmin, en zeker nog minder, zult gij

den Nederlandschen stam doen buigen voor uw schandelijk opzet, uw gouddorst, uw niets ontzienden hoogmoed.

Geen nood, zeggen onze Afrikaners:

Een ieder nasie heef sijn reg,
Al is hij nog so swak en sleg.
Een ieder nasie heef sijn tijd
Om op te groei en af te slijt.

En so's ons lieve Heer dat doet,
So is dit altijd wijs en goed.
Da komt een dag ver ons ook, ja!
Vertrouw op God, Suid-Afrika!

Zouden *wij* nu, waar dit volk zulk een groot vertrouwen heeft op zijn toekomst, gaan wankelen? Zouden wij niet alles doen om hen te steunen, te helpen, waarin wij kunnen? Niet alles doen om in *alle* gevallen, onafhankelijk van andere volken, met hen verbonden te blijven? Is dat geen opoffering waard? Wij zouden moeten blozen, als wij iets anders wenschten. Daarom zij van alle kanten de inspanning groot om deze zaak tot stand te brengen. In de toekomst zal zeker deze nieuwe vaart evengoed kunnen bestaan als de reeds aanwezige, om de eenvoudige reden, dat men te doen heeft met een groot land, *) dat zeer weinig bevolkt is, dat een bodem bevat vol ertsen en steenkolen, een klimaat heerlijk gezond, een temperatuur geschikt voor alle gewassen. Zulk een land heeft een enorme inkomende bevolking te wachten en dus een druk vervoer.

Laten we zorgen, dat zij in groote mate Nederlandsch blijft.

* *

Ik heb tot nu toe niet te klagen over de medewerking, die ik uit alle zijden van ons land gevonden

*) De Transvaal is tienmaal, de Oranje-Vrijstaat driemaal zoo groot als Nederland.

LIBRARY OF THE
U.S.

heb, toen ik aanspoorde tot het oprichten dezer stoomvaartverbinding.*) Ik ontving de meest sprekende bewijzen van geestdrift voor deze zaak uit alle kringen der maatschappij, van professoren, van geldmannen, van kooplieden, van onderwijzers, van kantoorbedienden. Ik kan niet nalaten een paar bewijzen er van mede te deelen. Zij mogen anderen opwekken, om mede te werken tot het goede doel.

Eenige dagen geleden komt een jongmensch, werkzaam op een groot kantoor te Rotterdam, bij mij en vraagt mij te spreken. Vol opgewektheid verteld hij mij, dat hij en nog zeven zijner medebeambten, honderd gulden hebben bijeengebracht en hij nu voor hen een aandeel komt nemen.

Van een onderwijzeres ontving ik een schrijven, waarin zij mij meldt, dat zij, hoewel slechts 100 gulden bezittende, dit bedrag toch beschikbaar stelt voor een aandeel. Onnoodig te zeggen, dat ik haar, onder waardeering van haar schrijven, aanraade het geld niet dan wanneer het bepaald noodig mocht blijken, voor dit doel af te staan.

Mogen, waar de weinig-bezittenden zoo voorgaan, de veel-bezittenden met evenveel toewijding volgen. Dan zal er weldra niet *f*500, maar *f*5000 maal duizend bijeen zijn, waarmede nog iets anders zal kunnen verkregen worden dan een eenvoudige takdienst van Aden naar Delagoabaai.

Dat zij zoo, ter eere van het Nederlandsche volk en als een hulde onzen stambroeders in Zuid-Afrika toegebracht!

Scheveningen, 3 Dec. 1899.

*) Zie de volgende ingezonden stukken: *N. Rott. Crt.*, 17 en 18 Oct. I. B., door C. J. H. v. d. Broek; *Algemeen Handelsblad*, 16 Nov., door Jan Antisalie en de van schrijver dezes hierachter gevoegde bijlagen.

BIJLAGEN

overgenomen uit de N. Rott. Courant van 18 Oct. en
18 Nov. 1899.



Postverbinding met Transvaal.

De heer C. J. H. van den Broek brengt in een warm geschreven stukje deze oude zaak weder ter sprake.

Zeker zou, nu door den oorlog het postverkeer over Engeland verstoord is, het nut eener eigen verbinding duidelijk gebleken zijn.

Door velen, ook door onze Rotterdamsche afdeeling der Ned. Zuid-Afrikaansche Vereeniging, is indertijd die zaak met verschillende reeders besproken. Maar de zaak dacht hun te kostbaar. Alleen wanneer en door Nederland en door Transvaal een postsubsidie werd gegeven, zou de zaak zijn aan te vatten geweest. Jammer, dat dit destijds niet geschied is. Thans is natuurlijk van subsidie, van den kant van Transvaal althans, geen sprake.

Is er echter aanvankelijk iets op te vinden? Uit kleine zaken kunnen groote ontstaan. Het zijn niet de slechtste zaken die zich van klein af tot groot ontwikkelen.

Daarom een vraag aan de Stoomvaartmaatschappij Nederland en de Rotterdamsche Lloyd.

Is het voor deze twee groote en krachtige maatschappijen niet mogelijk om een takdienst in te stellen van Aden naar Delagoabaai?

Mij dunkt tegenover het nadeel van overlading te Aden staan toch ook voordeelen. 1e. Op de nieuwe taklijn drukken niet de kosten van het Suezkanaal; 2e. De booten kunnen klein zijn, juist groot genoeg voor dezen aanvankelijk niet grooten dienst; 3e. Is door de verbinding dezer lijnen met Indië ook aanvoer van passagiers, post en goederen uit Indië naar Transvaal te wachten; 4e. Zou een kleine subsidie van Nederland, zeker veel kleiner dan voor een directe lijn van hier uit, waarschijnlijk voldoende zijn.

Reeds zoovele jaren is door geheel Nederland naar zulk eene verbinding uitgezien. Honderden onzer landgenooten daarginds zullen haar met vreugde begroeten. En evenzoo onze thans voor hunne onafhankelijkheid met zoo grooten moed

en heldhaftigheid strijdende stamgenooten. Het zal hun een bewijs zijn, dat Nederland den band met hen niet alleen moreel, maar ook practisch nauwer wil toehalen.

Dat die twee maatschappijen zich dus voor het goede doel mogen vereenigen. *Concordia res parvae crescunt!*

Onder dankbetuiging voor de plaatsing, M. de Redacteur,
Hoogachtend & dw.,

Rotterdam, 17 Oct. '99.

A. S. v. REESEMA.

Stoomvaart op Zuid-Afrika.

Mijnheer de Redacteur!

Er is mij naar aanleiding van mijn stukje in de *Nieuwe Rotterdammer Courant* van 18 October 1899 gevraagd of ik wilde trachten de besproken stoomvaart op Zuid-Afrika tot stand te brengen. Daar ik geen deskundige in scheepvaartzaken ben, heb ik dit geweigerd te doen.

Maar na het artikel van Jan Antisalie in het Handelblad van 16 November gelezen te hebben, geloof ik toch in deze te moeten doen wat in deze zaak niet buiten mijne bevoegheid ligt.

Dat is namelijk het volgende:

Zonder dat men zeker is van het kapitaal te bezitten, is alle praten over het verwezenlijken der zaak overbodig.

Ik wil nu de gelegenheid openen om het m. i. aanvankelijk benoodigde bijeen te brengen. Ik stel mij voor dat een half miljoen maatschappelijk kapitaal daarvoor voldoende is. Dat wil zeggen dat 5000 aandelen van 100 gulden moeten geplaatst zijn.

Nu noodig ik iedereen, die voor deze zaak een warm hart heeft, uit, aan mij kennis te geven dat hij voor een of meer aandelen van 100 gulden wil teekenen, of mij 100 gulden of meer toe te zenden. Het geld zal door mij bij een onzer geldinstellingen à deposito worden belegd en met den interest, na aftrek van noodzakelijke kleine kosten, worden terugget even, indien binnen 3 maanden mocht blijken, dat het kapitaal niet bijeen is te brengen.

De inschrijvers zullen tot eene algemeene vergadering worden bijeengeroepen, waarin zij een bestuur zullen kiezen.

Hoogachtend & Dw.,

Rotterdam, 17 Nov. 1899.

A. S. v. REESEMA.

Is verschenen bij MORKS & GEUZE, Dordrecht:

Een Eeuw van Onrecht

DOOR

F. W. REITZ,

Staatssecretaris der Zuid-Afrikaansche Republiek.

MET EEN INLEIDEND WOORD

DOOR

Dr. H. J. KIEWIET DE JONGE.

Secretaris Algemeen Nederlandsch Verbond.

Prijs 75 cent.

Franco per post na toezending van 80 Cents.

»Een Eeuw van Onrecht is al bekend. Als een soort blauwboek is het gezonden aan de bladen en die hebben het besproken als een werk van groote beteekenis, waard alom te worden verspreid.»

»Maar het meest, soms langs heele bladzijden, gleed het potlood, van bewondering over den mooien gloed van overtuiging, over de welsprekendheid, die welde uit het hart. En zoet is de gedachte dat aan de gevangen Engelschen in Pretoria, die vroegen om nuttige tijdskorting, door den Staatssecretaris REITZ A Century of Wrong ter ontspanning werd toegezonden.»