

(Minister van der Yegte.)

Want het is niet alleen de vraag, Mijnheer de Voorzitter, of wij op het oogenblik een goede plaats innemen. Het zou des te meer te betreuren zijn, wanneer wij die plaats in de toekomst niet zouden kunnen handhaven.

Hoezeer op het oogenblik steun noodig is en het vanzelf spreekt, dat wij het tijdsbestek, waarbinnen die steun zal moeten worden gegeven, niet kunnen bepalen, het spreekt toch betrekkelijk ook vanzelf, dat er een oogenblik moet komen, waarop wij als het ware de banden kunnen loslaten en de K. L. M., zooals wij ze noemen, zonder steun en zonder hulp haar vaart door het luchtruim moet kunnen voortzetten.

Nu is er den vorigen keer, dat steun noodig was, dunkt mij, onbewust iets gedaan, dat eenig wantrouwen, in elk geval eenige onrust heeft gegeven.

Wie de stukken van de vorige subsidieverieening heeft doorgelezen, moet wel dezen indruk hebben gekregen: wanneer dit subsidie nu maar wordt verleend, zijn wij er af. Zoo hebben degenen, die aan die gedachte ingang hebben gegeven, het zich voorgesteld. Nu wij zooveel jaren verder zijn, en kunnen zien, wat bereikt is, maar ook zeer doordrongen zijn van wat nog bereikt moet worden, zeggen wij: hoe is het mogelijk, dat die gedachte vroeger ingang heeft gevonden.

Eén ding heb ik dan ook tegen mij zelf gezegd, toen ik met de voorbereiding van deze zaak begon: Je bent in dit opzicht dan liever een ezel, dan dat je je den tweeden keer aan dezen steen zou stooten en wanneer je aan de Kamers vraagt een grooter subsidie, moet je niet trachten je standpunt te versterken met te zeggen: als de Kamers dit subsidie geven, zijn zij er af.

Ik zal mij wel zeer verheugen, wanneer dit de laatste subsidie-aanvraag zal blijken te zijn.

Maar als de zaak er goed voorstaat over acht jaar, en er zou blijken, dat er gegronde reden is om toch niet geheel den steun aan deze maatschappij te onthouden, zij het dan dat die hulp in iets mindere mate zal worden verleend, dan moeten wij de behandeling op het oogenblik zoo houden, dat de Regeering ook daartoe nog vrijheid zal vinden.

De berekening is gemaakt zoo, dat, wanneer er een gelijke vooruitgang zal zijn, als er tusschen het tijdstip, waarop de eerste aanvraag werd toegestaan en den dag van vandaag is geweest, dan ook over acht jaar waarschijnlijk een toestand van evenwicht zal zijn verkregen, dat in elk geval de K. L. M. dan de vlag nog hooger dan vandaag mag doen wapperen en zoo ze dan nog steun zal behoeven, waarschijnlijk op geheel andere wijze voor zoodanigen steun in aanmerking zal komen.

Ligt deze gedachtengang in de rede? Is er werkelijk in hetgeen er in de laatste jaren is verkregen een aanwijzing te vinden voor de uitspraak: Wanneer het zoo blijft doorgaan en de eischen van het luchtverkeer blijven gelijk, dan zal er van een evenwichtstoestand sprake kunnen zijn?

Dan zal het ieder, die voor dit nieuwe verkeersmiddel ook voor de toekomst en zeer bijzonder voor ons land iets gevoelt, aangenaam moeten stemmen, wanneer het antwoord kan luiden: in het verleden is reeds een perspectief gegeven, dat groote hoop en moed geeft voor de toekomst.

Mijnheer de Voorzitter! Er is — om maar een enkel cijfer te noemen — in 1925 op de drie belangrijkste lijnen een laadvermogen beschikbaar geweest van 940 000 K. G. en op diezelfde lijnen was in 1926 een laadvermogen van 1 600 000 K. G. beschikbaar; dat is dus een vermeerdering van ongeveer 70 %. Als men nu weet, dat men hier staat voor een jonge, krachtige maatschappij, maar die er ook in den loop van 1925 en 1926 een betrekkelijk magere portemonnaie op nabield, van welke maatschappij men nu zeggen kan: zij heeft aangeschaft alleen datgene wat noodig was met het oog op de eischen van het heden, dan is de noodzakelijkheid, waartoe zij is gebracht, om tot een vermeerdering te komen van laat ik maar zeggen van 900 000 K. G. op 1 600 000 K. G. een reden tot groote vreugde en iets, dat tot vertrouwen stemt.

Nu lijkt het eenigszins zonderling, wanneer ik daarnaast het cijfer noem van het gebruikte laadvermogen. Dat was in 1925 52 %. Wanneer men nu zou zeggen: dan is het zeker in 1926 wel 55 % geweest, een vermeerdering dus van 3 %, dan moet ik zeggen, dat dat juist niet het geval is. In 1926 was het nl.

(Minister van der Yegte e. a.)

45 %, dus achteruitgang. Maar wie dat zegt, zou ik de waarschuwing willen geven: houdt u kalm en denk even na. Dat nl. in 1925 52 % van het laadvermogen is gebruikt, gaf aanleiding tot het aanschaffen van grootere vliegtuigen, verhoudingsgewijs veel grooter dan noodzakelijk was voor de oogenblikkelijke behoefte; in 1926 kon dus niet in dezelfde mate gebruik worden gemaakt van vliegtuigen als in 1925 noodig was en daarom is er achteruitgang in het percentage; overigens vertrouwt de K. L. M. in 1927 ook dit percentage ruimschoots te zullen inhalen. Daarvan geeft het volgende cijfer blijk.

Om mij tot de menschen te bepalen en de goederen ter zijde te laten, kan ik mededeelen, dat het personenvervoer in 1920 was gestegen tot een totaal van 345 vervoerde passagiers; rekent men dus de Zondagen er af, dan bedroeg het dus ruim één passagier per dag. Gelukkig was dat in 1923 gestegen tot 3937, dus ruim het elfvoud. Drie jaar later, in 1926, was het vervoer van personen met ongeveer 60 % gestegen; het totaal bedroeg toen 6275. Als wij dus op die manier doorgaan en de consequenties hieruit trekken, dan zou het de K. L. M. gegeven zijn om langzamerhand tot het zoeven bedoelde punt van evenwicht te komen.

Wat de inkomsten betreft, kunnen wij uit de aanwezige cijfers dit als resultaat trekken, dat de inkomsten in 1924 waren per ton-K. M. f 1,08. Alweer waarschuw ik voor een verkeerde conclusie, wanneer ik meedeel, dat die f 1,08 in 1926 was gedaald tot f 0,76⁵. Juist dat is niet zoo ernstig, omdat daartegenover staat een evenredige daling van de onkosten, zoodat de vooruitgang dezelfde blijft en ook uit dat schijnbaar verkeerde cijfer kan worden afgeleid, dat de financiële resultaten van de K. L. M. in het afgelopen jaar in de goede richting gaan. Ik zou meer cijfers kunnen noemen, maar ik meen in den geest van de Kamer te handelen, wanneer ik de opmerkingen, voor zoover het cijfers betreft, op deze wijze beantwoord.

Er zijn leden, die hebben gewezen op de noodzakelijkheid van een geregeld accountantsonderzoek. Ik kan de Kamer geruststellen. Dat geregeld onderzoek vindt geregeld plaats. De Rijksaccountantsdienst, zeker in deze wel de eersaangewezen om voor het Rijk te onderzoeken de gestie van de maatschappij, doet dat geregeld en zal dat in de toekomst ook geregeld blijven doen, terwijl ook van de zijde van de maatschappij zelf reeds een eigen geregeld accountantsonderzoek wordt ingevoerd.

Er is gevraagd of de wijziging van de statuten wel goedkeuring van de zijde van Justitie zal ontvangen, omdat daarbij niet zijn aangegeven de namen van de degenen, die nieuwe aandelen nemen en het bedrag van die aandelen.

Het was mij reeds bekend hoe het met dit punt staat, maar voor alle zekerheid heb ik toch nog eens geïnformeerd. Door Justitie wordt de eisch om die gegevens te weten alleen gesteld bij nieuwopgerichte maatschappijen, maar voor wijziging van statuten wordt die eisch niet gesteld. Er zal dus hier geen sprake van zijn, dat de K. L. M. om deze reden geen goedkeuring op haar statuten zal krijgen.

Mijnheer de Voorzitter! Ik meen hiermede de in het Voorloopig Verslag gemaakte opmerkingen en gestelde vragen beantwoord te hebben en gelijk ik begonnen ben te zeggen, de K. L. M. is in ons vervoerwezen een factor van groote waarde; moge dit in de toekomst zoo blijven en moge daartoe ook deze Vergadering medewerken door zich met de subsidie-aanvraag te vereenigen.

De beraadslaging wordt gesloten en het ontwerp van wet zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De waarnemende **Voorzitter**: Ik geef thans het woord aan den heer de Zeeuw, die het gevraagd heeft.

De heer **de Zeeuw**: Mijnheer de Voorzitter! Ik dank u zeer, dat u mij de gelegenheid hebt gegeven een oogenblik de aandacht van de Kamer voor deze zaak te krijgen.

Ik zou de Regeering gaarne enkele vragen willen stellen naar aanleiding van het geven van subsidie aan het gemeentebestuur van Rotterdam, om het mogelijk te maken, dat de bouw van

47ste VERGADERING. — 29 JUNI 1927.

Verlof verleend tot het houden van een interpellatie.

(de Zeeuw.)

een brug, in plaats van aan een Duitse firma, die de laagste inschrijfter was, gegund werd aan een Nederlandsche firma. De vragen, die ik de Regeering zou willen stellen, luiden als volgt:

„1°. Is het juist, dat de Regeering de gemeente Rotterdam geld aangeboden heeft om het deze gemeente mogelijk te maken den bouw van de brug over de Koningshaven te gunnen aan een Nederlandsche onderneming, die tegen een aanmerkelijk hooger bedrag had ingeschreven dan een buitenlandsche firma?

2°. Indien ja, kan de Regeering mededeelen op welke gronden zij dit aanbod heeft gedaan?

3°. Is het juist, dat het bedrag, dat de Regeering hiervoor aan de gemeente Rotterdam uitkeert, deels in de Rijkskas terugvloeit door bijdragen van andere gemeenten en zelfs van de Nederlandsche onderneming, wie eventueel het werk zou gegund worden?

(de Zeeuw e. a.)

4°. Kan de Regeering mededeelen of zij op soortgelijke wijze ook in andere gevallen bevorderd heeft, dat werk aan Nederlandsche ondernemers gegund werd?

5°. Indien vraag 3°. en 4°. bevestigend beantwoord moeten worden, acht de Regeering dan geen reden aanwezig om op dezen weg niet voort te gaan?

6°. Kan de Regeering mededeelen op welke wijze zij tracht de gelegenheid tot het verkrijgen van werk voor de Nederlandsche nijverheid en de Nederlandsche arbeiders te bevorderen?"

De waarnemende **Voorzitter**: Ik stel voor, het gevraagde verlof te verleenen en de interpellatie op een nader te bepalen dag te doen plaats hebben.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt gesloten en de Kamer gaat uiteen tot Dinsdag 19 Juli a.s., des avonds te halfnegen.