STOOMVAART OP AMERIKA.

(DE NORD-DEUTSCHE LLOYD).

Door eene bevriende hand zijn wij in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van het Verslag over 1869, van den Nord-Deutschen Lloyd, de aanzienlijke Stoomboot-reederij, in 1856 te Bremen gevestigd. Bij de tegenwoordige ontwerpen van Nederlandsche Overzeesche Stoomvaart, gedeeltelijk in dezelfde rigting als met voordeel door de Bremermaatschappij (zelfs Rotterdam—New-York) wordt geëxploiteerd, zullen eenige bijzonderheden uit dat Verslag aan velen welkom zijn, te meer, daar, naar wij vernemen, aan de Verslagen dier M^v. slechts een beperkte publiciteit wordt gegeven. Vooraf een enkel woord over de financieele uitkomst.

Het jaar 1869 was het meest productieve sedert het twaalfjarig bestaan der Maatschappij, althans het winstcijfer was het grootst; dat het uitgekeerde *dividend* slechts 16 pCt. bedroeg, iets minder dan in enkele vroegere jaren, toen 20 pCt. kon worden uitgekeerd, is hieraan toe te schrijven, dat over 1869 het kapitaal de helft grooter was, bedragende het thans vier millioen thaler stam-actiën. (*)

De Maatschappij laat een eigen droogdok te Bremerhaven aanleggen, voor de som van 350,000. Dit is noodig bevonden ten einde, in geval van reparatie, of ook enkel nazien der booten, verzekerd te zijn dat in tijds te kunnen doen geschieden, zoodat noch stiptheid in de aangekondigde vertrek-tijden, noch securiteit bij de vaart behoeven te lijden, beide hoofdzaken bij een mailboot-onderneming. Ook is te New-York een eigen aanlegplaats aangekocht voor 330,000 dollars, (f 825.000).

Voorts is te Bremerhaven door de Maatschappij, voor wie de landverhuizing een hoofdzaak is, een ruim station gebouwd ten behoeve der aankomende passagiers. Bij het druk verkeer tusschen Bremen en Bremerhaven is, bij aankomst der booten, het spoedig doortrekken niet altijd doenlijk, ofschoon de Lloyd-M^v hare passagiers

(*) De vermelde geldbedragen zijn uitgedrukt in Bremer Courant, nl. thalers (goud) p. m. f 1.90 Ned. Ct.

met extra-treinen doet vervoeren. Om de klagen over dit opont-houd te voorkomen, heeft men de kosten van 20,000 th. gedaan om een aangename tijdelijke verblijfplaats te kunnen aanbieden.

Zeer uitvoerige Bijlagen vergezellen het Verslag. Wij zien daaruit, dat de Maatschappij in het geheel 39 stoombooten bezit, waarvan 23 voor de Trans-Atlantische vaart, (19 See Schifffahrt en 4 Baltimorevaart). 17 hiervan zijn van de grootste soort, namelijk van 1500 à 2200 last, en varierend van 410 tot 925 paardenkracht; daarbij nog een zestal kleine zeebooten van omstreeks 400 last. Vier groote booten van 1600 last zijn nog in aanbouw, benevens drie kleinere.

Voor de Weservaart heeft de Maatschappij 16 booten van 60 à 150 last.

Belangrijke staten worden medegedeeld met specificering voor elk der booten, omtrent de kosten van aanbouw en uitrusting, de daarop gedane afschrijvingen en het nog te boek staande. De totaalprijs der 19 zeebooten (See Schifffahrt) bedraagt 6,203,000, daarvan afgerekend zes der kleinste booten ad p. m. 490,000 totaal kosten, blijft, voor bouw- en uitrustingskosten der 13 groote booten 5,710,000. Hierbij komen de vier booten der Baltimore-fahrt (van 1500 last), totaalprijs 1,427,000, waarop nog weinig is afgeschreven; in totaal dus 17 groote zeebooten.

Alle liniën der Maatschappij te zamen nemende, nl. Zeevaart—Baltimore- en Weservaart, zijn de besteedde totaal-kosten voor booten (met uitrusting tot de indienststelling) 8,619,000, waarvan tot ult. December 1869 circa 30 pCt. is afgeschreven, staande nog 6,251,000 te boek.

De rapporten over de afzonderlijke lijnen nagaande, ziet men dat de New-Yorksche de belangrijkste linie is en de hoofdbron van inkomsten oplevert. De 11 booten dezer linie maakten in totaal 64 reizen; daarmede werd gemaakt een bruto ontvangst van 3,510,000 of 54,845 per reis tegen 2,854,000 of 52,889 per reis over 1868. Deze uitkomst is grootendeels toe te schrijven aan het talrijke passagiers-vervoer, zijnde het getal vervoerde personen:

	vertrekk.	p. reis.	terugg.	p. reis.	Totaal	p. reis
1869 . . .	37.330	583	8421	132	45751	715
1868 . . .	30.253	560	5939	110	36192	670

Er was dus een meer-vervoer van 9559 reizigers in totaal of van 45 per reis.

De schepen gaan elken Woensdag van Bremerhaven, gedeeltelijk direct naar New-York, gedeeltelijk via Håvre. Terwijl voor deze vaart de minder snelle booten gebezigd worden (die toch

de reis van Håvre—New-York gemiddeld in 11 dagen 10½ uur en terug naar Southampton in 10 dagen 19¼ uur volbrengen), dienen de nieuw gebouwde en snellere schepen voor het vervoer der brievenmalen, en leggen bij een gemiddelde snelheid van circa 12 knopen per uur de 3.100 mijlen tusschen Southampton en New-York, uitgaande in 10 dagen 22¼ uur, terugkomend in 10 dagen 7½ uur af, waardoor zij, zegt het rapport, met de beste schepen van alle stoombootliniën gelijk gesteld kunnen worden.

De postcontracten zijn door het streven naar portvermeerdering door de resp. regeringen opgezegd. Zij zijn echter tegen geringer vergoeding voor de maatschappij, vernieuwd, en deze hoopt, door de toeneming van het getal brieven spoedig het verlies in de inkomsten te zullen dekken.

Het goederenvervoer naar New-York bedroeg:

1869 51.360 ton, of 802 per reis.

1868	41.525	„	„	769	„	„
toename	9.835	ton,	of	33	per reis.	

Deze toename betreft vooral de te Håvre ingeladen goederen, alwaar vooral de extra stoomboten, niettegenstaande groote concurrentie, steeds aanmerkelijke completering van lading kunnen innemen.

In de lijn New-Orleans, over Havana, heeft sedert 15 Sept. 1869 de vaart geregeld alle veertien dagen plaats gehad. Op de 6 reizen in 1869 gedaan, werden uitgaande 1218 passagiers, terugkomende 208 passagiers vervoerd. Goederen-vervoer uitgaand: 1724 ton, of 287 per reis. Daarentegen brachten de booten terugkomende bijna altijd volle ladingen aan, tegen eerst hooge, later iets verlaagde vracht; de bruto ontvangsten op deze lijn beliepen 310.552. De reis van Southampton naar Havana duurde gemiddeld 16 dagen 3 uren, terug 15 d. 8 u. en de afstand van Havana naar New-Orleans werd in 2 dagen afgelegd. De stoomboten in deze lijn varende geven financieel een zeer verschillenden uitslag. Twee nieuw gebouwde booten, de „Frankfort” en de „Hannover”, met minder diepgang en minder kolenverbruik, geven veel voordeliger resultaat dan de overige, diepgaande booten, weshalve voor deze lijn speciale booten zullen worden in de vaart gebracht.

De vaart op Engeland herstelde zich in 1869 van den vroeger meer gedrukten toestand; twee nieuwe schepen zijn dan ook in die vaart in dienst gesteld.

Naar Londen werden 70 reizen gedaan met eene ontvangst van 226.295 tegen 61 reizen met ontv. van 198.514 in 1868.

Naar Hull 53 reizen met 135.542 ontv. tegen 65 reizen met 143.199 in 1868. Het vee-transport bezorgt een aanzienlijk deel dezer inkomsten. Er werden vervoerd: in

1869	rundvee	6841	schaapvee	14.411
1868	„	5075	„	5.687

Wij gaan de resultaten der andere speciale vaarten voorbij, als voor Nederlandsche belangen minder afdoende: kustvaart, Wezervaart, Nordenhamm, Norderney, Helgoland, en eenige sleepvaart-diensten.

De verwachtingen omtrent de vaart Bremen—Antwerpen—Rotterdam hebben zich verwezenlijkt. Met beide plaatsen, zegt het verslag, toont zich een levendig lokaal verkeer in bemoedigende ontwikkeling, en van en naar beide havens worden voor het transatlantische goederenverkeer aanzienlijke hoeveelheden goederen aangevoerd.

De *zee-assurantie*-rekening der maatschappij was in 1899 even als in 1868 voordelig. Verzekerd werden resp. 6.773.000 en 6.133.000. De nettowinst 29.848, of na aftrek der 10 pCt. voor het reservefonds, 26.863. Het reservefonds bedraagt thans 18.798.

In den loop van 1870 hoopt de maatschappij een West-Indische en Zuid-Amerikaansche vaart te openen, vooreerst met drie booten, ter voorziening in eene maandelijksche reis; zijnde echter het plan er later nog twee bij te bouwen, en twee keer 's maands te varen. Ter voorbereiding van deze nieuwe linie zijn de noodige stappen gedaan. Met de autoriteiten van West-Indische en Zuid-Amerikaansche havens zijn onderhandelingen gevoerd voor de noodige ondersteuning en bescherming bij aankomst der booten aldaar; met spoorwegmaatschappijen en stoomboot-liniën der westkust, voor vrachttarieven en aansluiting van de nieuwe dienst; met handelshuizen, voor de vertegenwoordiging der belangen der maatschappij, en overal, zegt de Directie, hebben wij bereidwillige tegemoetkoming ondervonden. Twee agenten, „tüchtige Geschäftsmanner” zijn speciaal uitgezonden om de streken te bereizen en nauwkeurige informatiën over de handelszaken in te winnen; dezen getuigen krachtig van de vreugd waarmee de onderneming daar ontvangen wordt, en van het vooruitzicht op ondersteuning.

De vaart op Baltimore werd sedert voorjaar 1869 met 4 booten bediend, welke 20 reizen, het dubbel van 1868, volbragten. Deze linie is niet bijzonder winstgevend. Het saldo bedraagt 147.116 waarvan ded. 77.048 voor afschrijving op schepen en inventaris, blijft 70.067 netto winst; de inkomsten waren 37.307 per reis tegen 40285 in 1868, dus vermindering van ca 3000.

Het passagiersvervoer naar Baltimore bedroeg: in

	vertrekk.	p. reis.	terugk.	p. reis.	Totaal	p. reis.
1869 . . .	7910	395	1113	56	9023	451
1868 . . .	5106	510	621	62	5734	572

dus in totaal zamen 8000 passagiers meer, doch wegens de meerdere reizen, per reis c^a 120 minder. De maatschappij hoopt echter op toeneming der landverhuizing over Baltimore, waartoe de Baltimore-Ohio spoorweg veel moeite in het werk stelt. Het goederen-vervoer naar Baltimore bedroeg 10.320 ton, of 516 per reis; terugkomende hadden de booten steeds volle ladigen tegen zeer goede vrachten.