HET VERVAL DER AMERIKAANSCH E HANDELSVLOOT.

Hem, die steeds — en dikwijls te recht — op Amerika wordt gewezen als het land, dat in zijne instellingen, in de gelukkige oplossing van het vraagstuk om bij groote vrijheid van het individu toch een krachtig centraal bestuur te erlangen, in den ijver en de ondernemingszucht zijner bewoners, andere landen en volken ten voorbeeld moet strekken, zal het opschrift van dit opstel wellicht vreemd in de ooren klinken. De vraag rijst dadelijk, dunkt mij, hoe een steeds in beteekenis winnende handel, eene krachtig vooruitgaande nijverheid te rijmen zijn en gepaard gaan met vermindering en achteruitgang van de nationale koopvaardijvloot. Die vermindering is, men zal het dadelijk vermoeden, een gevolg der samenwerking van verschillende oorzaken. Ik wil echter in het volgende trachten de voornaamste aan te wijzen, niet alleen opdat de twijfel omtrent het recht om over achteruitgang der Amerikaansche handelsvloot te spreken worde weggenomen, zoodat de Amerikaan in de havens zijner staten thans meer vreemde dan nationale schepen ziet binnenloopen; maar ook en vooral, omdat wij uit het onderzoek van het verschijnsel, zooals het zich in Amerika vertoont, veel zullen leeren, dat ons hier ten goede kan komen. Ik zal dus hier en daar de gelegenheid vinden de cijfers voor Amerika te vergelijken met die voor Nederland; en tevens met eenigen aandrang de conclusie als een leidend beginsel aanbevelen, voor allen die de Nederlandsche scheepvaart willen verheffen.

Slaan wij in de eerste plaats een blik op de ontwikkeling der Amerikaansche handelsvloot.

Het behoeft niet uitvoerig te worden vermeld dat al reeds zeer spoedig na de onafhankelijk-verklaring der Vereenigde Staten, de

marine der jonge Republiek eene aanzienlijke plaats onder de handelsvloten der grootere handelsstaten innam. De oorlog met Engeland, voor een gedeelte ter zee gevoerd, had tot de vorming van een kern voor de te scheppen handelsmarine niet weinig bijgedragen; andere oorlogen zouden weldra de ontwikkeling van de Amerikaansche koopvaardijvloot in haar kindschheid krachtig helpen bevorderen. Gedurende de oorlogen van 1793—1815 bestond voor de schepen der groote scheepvarende natien in Europa steeds het gevaar van hunne schepen te zien buit gemaakt en opgebracht. De neutrale Amerikaansche vlag werd spoedig gezocht en gewaardeerd. Zoo verkreeg Amerika niet alleen het leeuwenaandeel in de vaart van en op Amerikaansche havens, maar verkregen de Amerikaansche schepen voor een zeer aanzienlijk gedeelte aandeel in de vrachтоваart voor de Europeesche natien. In dat tijdvak werd de grondslag gelegd voor den bloei der Amerikaansche handelsmarine, die tot op het jaar 1845 zich verder voortdurend en krachtig ontwikkelde; na dat jaar werkten talrijke gebeurtenissen tot eene nog veel snellere ontwikkeling mede. De oorlog met Mexico van 1846—1848, de ontdekking van goud in Californie in 1848, maar vooral ook de Krim-oorlog van 1854—1856 gaven aan de Amerikaansche reeders ruimschoots gelegenheid een voordeelig gebruik van hunne schepen te maken. De voortreffelijke materialen voor scheepsbouw die in Amerika worden gevonden, de kennis der Amerikaansche scheepsbouwmeesters, de ondernemingsgeest der reeders en kooplieden brachten de Amerikaansche handelsvloot in 1858 tot het toppunt van bloei. Reeds in 1855 was de tonneninhoud der Amerikaansche schepen gelijk aan die der Engelsche vloot; en met nijd zag Engeland de snelzeilende Amerikaansche klippers in zijne havens, die in 1850 zich reeds een welverdienden naam onder de zeeschepen hadden weten te verwerven, en die in 1853 in de haven van Londen de voorkeur genoten boven de beste Engelsche schepen. In 1858, het werd reeds gezegd, was het toppunt van bloei bereikt; de overspanning gedurende den Krim-oorlog werkte na dat jaar hoogst nadeelig op de belangen der reeders tot dat eindelijk de oorlog van 1861 de noodlottigste gevolgen voor de Amerikaansche handelsvloot na zich sleepte. De cijfers der hier volgende staten geven duidelijk getuigenis van hetgeen hier zoo even is gezegd. Alleen zij alvorens wij enkele uitkomsten der staten bespreken opgemerkt, dat de Amerikaansche handelsvloot in twee deelen is te splitsen; de kustvaart toch (en men heeft deze tot San Francisco uitgestrekt,

zelfs bij het transport over de landengte van Panama) is aan vreemde schepen verboden, en wordt uitsluitend door Amerikaansche schepen onderhouden. Voor die vaart vinden wij geen vermindering in getal der schepen of in tonneninhoud; maar op het terrein waar de Amerikanen met alle andere zeevarende natien moeten mededingen, is na het jaar 1860 het aandeel van Amerika steeds kleiner geworden. Ons onderzoek zal zich dus uitstrekken over de scheepvaart op Amerikaansche havens uit alle andere landen dan Amerika.

Allereerst willen wij bij de inklaringen in Amerikaansche havens stilstaan. Het blijkt ons dan uit den staat op de volg. blz. dat voor alle havens, om licht verklaarbare redenen voor San Fransisco het minst, de verhouding bij inklaring tusschen den tonneninhoud der vreemde en der nationale schepen zeer ten nadeele der laatste is gewijzigd.

De uitkomsten zullen echter beter kunnen overwogen worden zoo wij in meer beknopten vorm de verhouding der nationale (Amerikaansche) vlag en der vreemde vlag tot de gezamenlijke inklaringen voorstellen. Men raadplege den volgenden staat, en men zal bespeuren dat in vier der zes voornaamste havens van Noord-Amerika de vreemde vlag den boventoon voert.

INKLARING.

Tonneninhoud

	van 1856—1861.		van 1862—1869.	
	Aandeel.		Aandeel.	
	Amerik. vlag	Vreemde vlag	Amerik. vlag	Vreemde vlag
Boston	50	50	30	70
New-York	74	26	36	64
Philadelphia	83	17	57	43
Baltimore	79	21	49	57
New Orleans.	74	26	43	57
San Francisco	75	25	72	28

En nu meene men niet dat de uitkomsten over het tijdvak 1862—1869 zóó ongunstig zijn omdat het gemiddelde te sterk wordt gedrukt door de cijfers uit de eerste jaren van de Amerikaansche burgeroorlog. Wanneer men de verhouding over het jaar 1869 berekent, verkrijgt men insgelijks cijfers die duidelijk de minderheid der Amerikaansche vlag in de Amerikaansche havens aanwijzen.

TONNENINHOUD DER INKLARINGEN UIT HAVENS BUITEN AMERIKA
(in duizendtallen).

IN BOSTON.			IN NEW-YORK.			IN PHILADELPHIA			IN BALTIMORE.			IN NEW ORLEANS			IN SAN FRANCISCO			IN DE ZES HAVENS.		
Amer. schep.	andere schep.	Totaal	Amer. schepen	andere	Totaal.	Amer. schep.	andere	Totaal.	Amer. schep.	andere	Totaal.	Amer. schep.	andere	Totaal.	Amer. schep.	andere	Totaal.	Amer. schepen.	andere	Tot.
1850 260	218	479	734	411	1145	100	32	132	70	29	99	175	175	350	48	83	131	1888	948	2337
1851 237	275	512	957	492	1449	117	42	159	87	26	113	195	134	329	105	141	246	1697	1111	1808
1852 258	261	518	1222	477	1699	126	52	178	86	42	128	253	170	423	123	115	238	2068	1117	1850
1853 288	294	582	1285	470	1755	131	53	184	73	46	119	321	191	512	115	138	253	2213	1193	3406
1854 320	333	653	1378	462	1840	143	49	192	111	45	156	336	156	492	112	97	209	2400	1143	3543
1855 374	384	708	1378	358	1736	153	33	186	121	44	165	312	124	436	126	47	173	2463	940	3404
1856 354	323	682	1382	300	1682	150	23	173	111	42	153	473	190	663	123	45	168	2594	928	3522
1857 398	317	715	1585	451	2036	155	34	189	122	41	163	473	139	612	102	47	149	2836	1029	3864
1858 338	328	665	1274	420	1694	137	20	157	118	38	157	429	155	584	100	47	147	2396	1008	3404
1859 359	375	734	1320	570	1890	146	34	180	135	55	190	492	166	659	175	46	221	2628	1247	3875
1860 344	374	718	1357	617	1974	148	37	185	139	47	186	458	174	632	186	48	235	2534	1398	3931
1861 366	406	772	1595	726	2321	147	36	183	170	55	225	59	10	69	162	33	205	250	1267	3766
1862 337	282	619	1532	978	2510	131	41	172	69	54	124	—	—	—	—	37	232	2265	1392	3656
1863 276	364	640	1340	1215	2555	138	57	194	78	50	128	—	—	—	—	204	53	2036	1738	3774
1864 181	500	681	819	1563	2382	100	89	189	46	57	103	31	19	50	238	72	300	1405	2300	3705
1865 178	477	655	774	1301	2075	79	81	160	35	53	88	24	17	51	240	81	321	1329	2021	3351
1866 197	529	725	945	1752	2697	123	100	223	58	75	133	74	154	228	218	20	338	1615	2730	4345
1867 216	515	732	975	1779	2754	154	133	287	119	84	204	109	145	254	211	99	311	1784	2756	4541
1868 238	405	643	1064	1801	2865	188	90	278	115	102	217	162	165	326	300	114	414	2067	2676	4743
1869 250	529	779	1057	2044	3102	176	116	292	106	119	225	157	225	382	335	109	444	2082	3143	5225

Wij zullen ten einde te doen zien hoe de verhoudingen zijn gewijzigd, en welke havens in dit opzicht de meeste stof tot leering geven voor elk jaar van 1850—1869, de verhouding der inklaringen in Amerikaansche schepen (telkens den tonneninhoud voor de becijferingen als grondslag kiezende) tot die in alle schepen opnemen.

PROCENTISCH AANDEEL van den tonneninhoud van Amerikaansche schepen in de inklaringen in Amerikaansche havens uit landen buiten Amerika.

	Boston.	New-York.	Philadelphia	Baltimore.	New Orleans	S. Francisco.
1850	54	64	76	70	51	36
1851	46	66	74	76	59	42
1852	49	72	71	66	59	52
1853	49	73	71	61	62	45
1854	49	74	75	71	68	53
1855	52	79	82	73	71	72
1856	52	82	87	72	71	73
1857	55	78	82	74	77	68
1858	51	74	88	75	73	68
1859	49	70	81	71	74	79
1860	49	69	80	75	72	79
1861	47	68	80	75	86	79
1862	54	61	76	56	—	84
1863	43	52	71	61	—	79
1864	26	34	53	45	60	76
1865	27	37	49	40	46	74
1866	27	35	55	43	32	64
1867	29	35	54	58	42	67
1868	37	37	68	53	50	72
1869	32	34	60	47	41	75

Bepalen wij ons niet tot de zes hoofdhavens, maar letten wij op de inklaringen in alle havens der Vereenigde Staten, dan zijn de uitkomsten niet beter. Het zal ons uit de volgende tabel blijken dat het aandeel der Amerikaansche vlag in de inklaringen in 1869 tot 36 pCt. is gedaald en dat Engeland onder de inklaringen onder vreemde vlag de eerste plaats inneemt.

**INKLARINGEN IN AMERIKAANSCH E HAVENS UIT LANDEN BUITEN
AMERIKA. (in duizendtallen tonnen).**

	Totaal.	Amerik. schepen.	Vreemde schepen.	Engels. schepen.	Procent aandeel v. Am. s.		Totaal.	Amerik. schepen.	Vreemde schepen.	Engels. schepen.	Procent aandeel v. Am. s.
1821	846	765	81	55	90	1846	1949	1350	599	453	69
22	888	788	100	71	88	47	2358	1472	884	659	62
23	895	775	119	89	86	48	2444	1584	857	630	64
24	952	850	102	67	89	49	2798	1449	1129	901	59
25	974	881	93	63	90	1850	2845	1570	1275	954	55
26	1040	936	104	67	90	51	3227	1851	1375	1006	54
27	1030	899	131	83	87	52	3453	2228	1425	1053	60
28	989	842	147	101	85	53	3846	2354	1492	1090	60
29	946	822	124	79	88	54	4064	2646	1418	1036	65
1830	1019	896	124	79	87	55	3945	2747	1198	847	69
31	1072	862	210	144	80	56	4218	2968	1250	910	70
32	1214	900	314	206	74	57	4622	3284	1338	945	71
33	1249	930	338	225	73	58	4150	2880	1270	906	69
34	1248	925	323	208	74	59	4707	3135	1572	1086	66
35	1321	1013	308	196	76	1860	4726	3046	1680	1245	64
36	1410	1028	382	246	80	61	4335	2823	1512	1127	65
37	1534	1086	448	225	73	62	3930	2400	1529	1123	61
38	1374	1094	280	172	79	63	3960	2077	1882	1341	52
39	1545	1189	354	227	76	64	3873	1378	2495	1900	35
1840	1673	1264	409	276	76	65	3558	1339	2198	1780	37
41	1721	1294	427	306	74	66	4721	1614	3107	2402	34
42	1704	1223	481	347	71	67	4928	1818	3110	2398	36
43	1773	1262	512	403	71	68	5161	2073	3088	2335	40
44	1839	1281	558	408	69	69	5583	2020	3563	2653	36
45	1901	1376	575	424	70						

Ook bij een onderzoek in andere richting verkrijgen wij gegevens ter staving van de stelling hier boven uitgesproken. Wanneer wij toch de inklaringen uit de verschillende landen in Amerikaansche havens nagaan, zien wij dat hetgeen uit de voornaamste handelsstaten van Europa naar de havens van Amerika wordt gezonden slechts voor een zeer klein deel in Amerikaansche schepen naar Amerika wordt gebracht.

PROCENTISCH AANDEEL der tonneninhoud van Amerikaansche schepen in de inklaringen in alle Amerikaansche havens uit:

	Frankrijk.	Groot Brittanje.	Duitschl., Den., Holl. en België.	Middell. Zee.	West-Indie.	Zuid-Amerika.	O. Indie (z. China)	China.		Frankrijk.	Groot Brittanje.	Duitschl., Den., Holl. en België.	Middell. Zee.	West-Indie.	Zuid-Amerika.	O. Indie (z. China)	China.
1850	72	48	44	55	81	80	100	72	1860	87	59	20	63	83	91	91	95
51	77	54	29	46	81	80	88	71	61	89	59	21	76	86	92	90	96
52	80	58	26	55	83	80	94	66	62	88	61	21	84	74	84	90	66
53	83	60	32	62	82	79	85	71	63	58	51	21	62	70	83	92	82
54	89	59	31	67	86	89	95	73	64	20	28	2	35	58	72	79	36
55	87	70	33	62	86	92	97	78	65	19	27	5	30	56	66	69	44
56	88	71	39	71	85	92	99	87	66	31	24	9	36	57	63	52	25
57	83	72	33	71	87	92	95	89	67	45	22	10	40	63	71	44	40
58	92	67	34	69	87	91	95	75	68	47	23	10	52	69	72	55	26
59	85	63	27	58	84	90	90	90	69	38	18	7	31	68	75	58	48

Voor al voor Frankrijk en Duitschland is de verhouding zeer ten nadeele der Amerikaansche schepen gewijzigd; bij de vaart van Engeland op Amerika staan de Amerikaansche schepen evenzeer op den achtergrond. Ook bij de uitklaringen in Engeland speelt de Amerikaansche vlag eene kleine rol. Van de in 1871 in Engeland ingeklaarde 20,479,897 tonnen waren er slechts 799,167 (4 pCt.) onder Amerikaansche vlag.

Bij eene becijfering der uitkomsten voor het tijdvak 1862—1869 zal men vinden dat in dat tijdvak de handel, voor zoo verre de inklaringen aangaat, tusschen de Deutsche staten en Amerika bijna geheel, die tusschen Engeland en Amerika voor 70 pCt. in vreemde schepen wordt gedreven. En ook hier mogen wij de uitkomsten over het tijdvak 1862—1869 niet als abnormaal kenmerken, want uit bovenstaanden uitvoerigen staat blijkt dat na den oorlog de verhouding slechts bitter weinig is verbeterd, ja zelfs voor de vaart van Engeland is achteruitgegaan.

	INKLARINGEN			
	In Amerikaansche schepen.		In vreemde schepen.	
	1856—1861	1862—1869	1856—1861	1862—1869
Engeland.	65	31	35	69
Frankrijk.	87	50	13	50
Duitsche Staten, Holland, Belgie, Denemarken . .	28	10	72	90
Middellandsche Zee . . .	68	40	32	60
West-Indie	85	66	15	34
Zuid-Amerika	90	72	10	28
Oost-Indie	92	60	8	40
China.	89	47	11	53

Wanneer wij nu de inklaringen nog uit een derde oogpunt hebben beschouwd zullen wij, naar het mij toeschijnt, als met den vinger de zieke plek der Amerikaansche handelsvloot hebben aangewezen.

Wij willen nl. thans niet op den tonneninhoud letten, maar naar de waarde der ladingen vragen, en dan ook nagaan hoeveel ten

honderd van die waarde onder Amerikaansche, hoeveel onder vreemde vlag is ingevoerd. En wat blijkt dan uit den volgenden staat;

WAARDE VAN DEN INVOER.

(In duizendtallen dollars.)

	Totaal.	Amerik. schepen.	Vreemd schepen.	proc.aand. v Amer.		Totaal.	Amerik. schepen	Vreemde schepen	proc.aand. v. Amer.
1821	62,585	58,025	4,559	93	1846	121,691	106,008	15,683	87
22	83,241	76,984	6,257	93	47	101,581	76,502	25,078	75
23	77,779	71,511	6,067	92	48	154,998	128,647	26,351	83
24	80,549	75,265	5,283	94	49	147,857	120,382	27,475	82
25	96,340	91,902	4,437	94	1850	178,138	139,657	38,481	78
26	84,974	80,778	4,196	95	51	216,224	163,650	52,574	76
27	79,484	74,965	4,518	95	52	208,296	155,258	53,038	74
28	88,509	81,951	6,558	93	53	267,978	191,688	76,290	72
29	74,492	69,325	5,166	93	54	301,494	215,376	86,117	71
1830	70,876	66,035	4,841	86	55	261,468	202,234	59,233	70
31	103,191	93,962	9,229	91	56	314,639	249,972	64,667	80
32	101,029	90,298	10,731	91	57	360,890	259,116	101,773	72
33	108,118	98,060	10,057	91	58	282,613	203,700	78,913	72
34	126,521	113,706	12,821	90	59	338,768	216,123	122,644	64
35	149,895	135,288	14,606	90	1860	362,166	228,164	134,001	63
36	189,980	171,656	18,323	90	61	335,650	201,544	134,106	60
37	140,989	122,177	18,812	90	62	205,771	92,274	113,497	44
38	113,717	103,087	10,629	91	63	252,919	109,744	143,175	42
39	162,092	143,874	18,217	89	64	329,562	81,212	248,350	25
1840	107,141	92,802	14,339	87	65	234,434	66,322	168,111	28
41	127,946	113,221	14,724	89	66	437,640	110,469	327,170	25
42	100,162	88,724	11,437	88	67	417,831	117,209	300,622	27
43	64,753	49,971	14,781	77	68	371,624	122,965	248,659	33
44	108,435	94,174	14,260	87	69	437,309	136,844	300,465	31
45	117,254	102,438	14,816	87					

Hij leert ons dat wanneer men de waarde tot maatstaf neemt het aandeel der Amerikaansche schepen ook zeer gering is, ja geringer dan toen wij op den tonneninhoud hebben gelet. Is nu de oorzaak van de kwaal niet aangewezen? Wanneer men toch overweegt dat:

- 1o. vooral voor New-York, Boston en Baltimore de verhouding voor de Amerikaansche schepen zeer ongunstig is,
- 2o. vooral uit Duitschland, Engeland, Frankrijk en de Middellandsche Zee de inklaringen in Amerikaansche schepen verre bij die in andere schepen ten achter staan,
- 3o. de vermindering van het aandeel der Amerikaansche schepen in de inklaring van schepen in havens der Vereenigde Staten grooter is, zoo men de waarde der ingeklaarde ladingen in plaats van den tonneninhoud als grondslag der becijferingen kiest,

springt het in het oog dat die oorzaak te zoeken is in de

krachtige ontwikkeling der vreemde stoomvaartvloot waardoor telken jare in de voornaamste stoomboothavens van Amerika (New-York, Boston en Baltimore) meer en meer stoombooten uit Duitschland, Engeland en Frankrijk aankomen met rijke lading, althans met eene lading, waarvan in den regel de waarde grooter is, dan die eener gelijke hoeveelheid in gewicht per zeilschip aangebracht.

Het zal daarom nu onze taak zijn uit de cijfers der scheepvaartbeweging der Amerikaansche havens de bewijzen te putten voor de meening dat het verval der Amerikaansche scheepvaarten naauwste samenhangt met de *achterlijkheid der Amerikaansche stoomvloot*.

Vooraf echter zullen wij een enkel hoofdstuk uit de geschiedenis der ontwikkeling der Amerikaansche stoomvloot kortelijk bespreken. Wij willen, daar het ons gebleken is, dat juist bij het onderhouden der verbindingen met Europa het aandeel der Amerikaansche schepen zoo belangrijk is verminderd, thans slechts bij de transatlantische stoomvaart stil staan.

De eerste transatlantische stoombooten die tusschen Amerika en Engeland voeren, waren Engelsche booten, en korten tijd na de proeftochten der Sirius en der Great Western werd de nog steeds machtige Cunard-line in het leven geroepen. Eerst nadat deze maatschappij aan hare dienst eene aanzienlijke uitbreiding had gegeven en nadat reeds menig ander stoomschip in de vaart tusschen Engeland en Amerika was gebracht, en wel 10 jaren na de oprichting der Cunard-line, dus in 1850, ontstond de eerste maildienst op Engeland onder Amerikaansche vlag. De Collins-line heeft, hoewel hare schepen werden geroemd, en in snelheid en inrichting de schepen der Cunard-line overtroffen, slechts tot 1858 geleefd. Wanbestuur en verlies van schepen hebben deze maatschappij, door de Amerikaansche Staat gesubsidieerd, hoewel niet in die mate waarin de Cunard ondersteuning van de Engelsche regering verkreeg, te niet doen gaan.

Iets vroeger dan 1850 en wel in 1847 werd de Havre-lijn onder Amerikaansche vlag bevaren. In den burgeroorlog (1861) ging ook deze maatschappij te gronde; zij verloor reeds vroeger twee fraaie schepen en verkocht de overige aan de Regering der Vereenigde Staten.

In 1861 en gedurende de jaren van 1862 tot 1865 was er dus geen enkel Amerikaansch stoomschip in de vaart tusschen Europa en Amerika, want ook de lijn op Bremen in 1846 begonnen

moest men reeds in 1858 doen vervallen omdat de exploitatie de kosten niet vergoedde.

Maar toen de burgeroorlog voorbij was, heeft men pogingen gedaan om Amerika weder eene plaats te doen innemen onder de natiën, die hunne stoombooten in regelmatige lijnen op vaste tijden op den Transatlantischen Oceaan zenden. Echter de omstandigheden waren nu niet meer dezelfde; de Engelsche en Duitsche maatschappijen waren intusschen steeds machtiger geworden en deden de Amerikaansche stoomers eene concurrentie op leven en dood aan. De dag waarop het Amerikaansche schip (en zij gingen zelfs tot Kopenhagen en Stettin) zoude vertrekken was ook tevens de dag van afvaart voor een der Engelsche of Duitsche stoomschepen, die de vrachten voor goederen en passagiers tijdelijk vrij wat lager hadden gesteld dan door den Amerikaan was bepaald, en door hem moest worden bedongen.

Na den ondergang dezer Amerikaansche lijn in 1869 vaart weder op nieuw geen transatlantisch stoomschip onder Amerikaansche vlag, want ook in 1869 werd de dienst onder Amerikaansche vlag tusschen Baltimore en Liverpool gestaakt. Het stoomverkeer tusschen Amerika en Engeland heeft dus wat de regelmatige lijnen aangaat, geheel onder Engelsche en vreemde vlag plaats; maar ook de onregelmatig varende booten dragen de Amerikaansche vlag niet. Van de 616 stoombooten met 1,046,397 tonneninhoud, die in 1871 in Engeland uit Amerika binnenvielen, waren er slechts 4 met 5,739 tonnen onder de vlag der Vereenigde Staten.

Ja „the Chief of the Division of Tonnage in the Treasury Department”, Mr. J. Nimmo Jr., aan wiens belangrijk verslag aan the House of Representatives (14th Congress, 2d Session) wij de meeste feitelijke bijzonderheden dezer mededeelingen ontleenen, spreekt de vrees uit, dat, indien niet het verkeer met San Francisco tot het kustverkeer werd gerekend, zoodat het door vreemde schepen niet kan worden bediend, men de prachtige stoombooten der Pacific-Mail Steamship-Company weldra onder Engelsche vlag zoude zien varen.

Komen wij echter tot de cijfers terug, en overtuigen ons allereerst van de steeds grooter wordende beteekenis der stoomvaart; dan zal het ons niet moeielijk vallen om uit het aangroeien van het aandeel der stoomvaart in de geheele scheepvaartbeweging, en uit de zeer belangrijke inkeringen in stoombooten onder andere vlaggen dan de Amerikaansche, de verklaring te putten voor de

vermindering van de inklaringen onder Amerikaansche vlag in verhouding tot de inklaringen onder alle andere vlaggen.

INKLARINGEN UIT HAVENS BUITEN AMERIKA.

(In duizendtallen tonnen)

	Totaal.	in zeil- schepen	in stoom- schepen	Aand. d. stoomv.		Totaal.	in zeil- schepen	in stoom- schepen.	Aand d. stoomv.
1844	1,839	1,834	4	0.25	1857	4,622	4,138	484	10
45	1,951	1,947	4	0.2	58	4,150	3,687	463	11
46	1,949	1,921	28	1.5	59	4,707	4,141	566	12
47	2,358	2,337	21	0.9	1860	4,726	4,104	621	13
48	2,444	2,390	54	2.2	61	4,335	3,788	547	12,5
49	2,798	2,708	91	3.2	62	3,930	3,445	485	12,5
1850	2,845	2,755	90	3	63	3,960	3,406	554	13
51	3,227	3,066	161	5	64	3,873	3,108	765	19
52	3,653	3,428	225	6	65	3,538	2,855	683	19
53	3,846	3,574	272	7	66	4,721	3,570	1,151	24
54	4,064	3,783	281	6.5	67	4,928	3,513	1,415	28
55	3,945	3,649	296	7.5	68	5,161	3,588	1,573	30
56	4,218	3,873	345	8	69	5,583	3,822	1,761	31

Men ziet dat ook in Amerika het verschijnsel kan worden waargenomen, dat bij de analyse van de scheepvaartstaten van bijna alle landen ons in het oog spingt: het aandeel der stoomvaart neemt belangrijk toe. Maar de Amerikaansche vlag hijschen die nieuwe booten, die tot de vermeerdering van het stoomverkeer in de Amerikaansche havens medewerken, meestal niet in top. Het aandeel van die vlag bij de inklaringen in stoombooten is zeer gering. Het is in 1869 zelfs, zooals uit den volgende staat zal blijken, tot 11 pCt. gedaald.

STOOMVAART. — INKLARINGEN UIT HAVENS BUITEN AMERIKA.

(In duizendtallen tonnen).

	Totaal	In Am. stoomb	in vreemde stoomb.	Aand. der Am. vlag.		Totaal	In Am. stoomb.	in vreemde stoomb.	Aand. der Am. vlag.
1844	4	—	4	—	1857	484	201	283	41
45	4	—	4	—	58	463	208	255	45
46	28	—	28	—	59	566	227	339	40
47	21	—	21	—	1860	621	230	391	37
48	54	13	41	21	61	547	115	433	20
49	91	21	70	22	62	485	57	428	11.5
1850	90	19	70	22	63	554	50	504	9
51	161	92	69	57	64	765	59	706	7.5
52	225	119	106	53	65	683	80	603	11.5
53	272	440	132	51	66	1,151	129	1,022	11
54	281	130	151	46	67	1,415	218	1,197	15
55	296	176	120	59	68	1,573	256	1,317	16
56	345	225	120	65	69	1,761	202	1,559	11.5

Nog sterker komt echter de juistheid der vooropgestelde bewering uit, zoo wij alle inklaringen met de inklaringen in stoom-

booten verminderen en dan ook de verkregen cijfers voor de zeilvaart nagaan naar de vlag der schepen. Het blijkt dan toch uit onderstaande tabel dat op het gebied der zeilvaart de Amerikaansche vlag minder terrein heeft verloren, ja zelfs in de laatste jaren eenigszins is vooruitgegaan.

ZEILVAART. — INKLARINGEN UIT HAVENS BUITEN AMERIKA.
(In duizendtallen tonnen)

	Totaal	In Am. schep	in vreemde schepen	Aand. der Am. sch.		Totaal.	In Am. schep.	in vreemde schepen.	Aand. der Am. sch.
1844	1,834	1,280	553	70	1857	4,138	3,088	1,054	74
45	1,947	1,376	571	70	58	3,686	2,671	1,015	72
46	1,920	1,350	570	70	59	4,140	2,908	1,232	70
47	2,337	1,472	864	62	1860	4,104	2,715	1,389	66
48	2,389	1,574	816	65	61	3,787	2,708	1,079	71
49	2,707	1,648	1,058	60	62	3,444	2,343	1,101	68
1850	2,755	1,550	1,204	56	63	3,405	2,027	1,378	59
51	3,065	1,759	1,306	57	64	3,108	1,319	1,789	39
52	3,428	2,108	1,319	61	65	2,854	1,259	1,592	51
53	3,573	2,214	1,359	65	66	3,569	1,484	2,085	41
54	3,782	2,517	1,266	66	67	3,512	1,599	1,913	45
55	3,649	2,571	1,078	70	68	3,588	1,816	1,771	49
56	3,873	2,743	1,129	70	69	3,822	1,818	2,003	49

Wel hebben wij dus te recht vermoed dat in de geringe betekenissen der Amerikaansche stoomvloot de oorzaak van het verval der Amerikaansche handelsvloot is te zoeken. In Amerika is dan ook reeds bij herhaling de aandacht op het feit gevestigd, en in het reeds genoemde rapport meent de Schrijver „dat geene maatregelen om de handelsvloot op te beuren voldoende zijn, waarbij men niet erkent, dat, in onzen tijd, het bezit eener goede „stoomvloot het eerste vereischte is voor elk volk dat zich met „scheepvaart bezig houdt.”

Niet zonder weemoed wordt aan die achteruitgang gedacht in het land, dat vroeger zijne schepen uitzond om als vrachtaarders dienst te doen bij het verkeer tusschen de volkeren van het oude Europa, en dat nu in zijne havens meer vreemde dan met de nationale vlag getooide schepen ziet binnenvallen. Maar de goede diagnose van het ziekteverschijnsel geeft wellicht het middel tot genezing aan de hand; jammer alleen dat door menig invloedrijk staatsman maatregelen worden voorgesteld, die de door de beschermingskoorts bevangene doen erkennen. Zoo wil men niets hooren over de overschrijving van vreemde schepen onder Amerikaansche vlag; het volk der Vereenigde Staten moet te trotsch zijn, en dat is de voornaamste bewijsgrond, om uit de havens waaruit de blockade-runners vertrokken gedurende de dagen van den burgeroorlog, de schepen te ont-

vangen waarmede het zijnen vorigen rang weder kan innemen. De belangen der scheepsbouwmeesters zijn met een dergelijken maatregel ook te zeer in strijd. En evenmin acht men eene afschaffing van de privilegiën op het stuk der kustvaart wenschelijk, waardoor die vaart ook door het vreemde schip zoude kunnen worden bediend. Het is te hopen dat eene betere studie ook van de Europeesche scheepvaartbeweging tot de verspreiding van juistere denkbeelden omtrent deze twee punten moge medewerken. Stellig zal men echter thans reeds menige stap in goede richting kunnen doen, zoo men uitbreiding der stoomvloot als de eerste maatregel in 't belang der Amerikaansche handelsvloot erkent. En het kan niet betwijfeld worden dat, indien men zijn voordeel weet te doen met de ondervinding door anderen op het gebied der Transatlantische stoomvaart, en ook door de Amerikanen, gedurende de exploitatie der weinige Amerikaansche lijnen op Europa opgedaan, de Vereenigde Staten toch weldra het aandeel hunner vlag in de inklaringen in hunne eigen havens belangrijk zullen zien klimmen.

Niet alleen omdat wij wilden wijzen op een minder bekend feit, zoo zeiden wij in den aanvang van dit artikel, maar ook omdat wij meenden, dat uit het medegedeelde ook voor den Nederlander veel te leeren viel, hebben wij de aandacht op het verval der Amerikaansche handelsmarine gevestigd, en de voornaamste oorzaak er van opgespoord. Ik wensch daarom in een volgend opstel nog na te gaan, welke cijfers wij verkrijgen zoo wij ook bij de scheepvaartbeweging van ons land de verhoudingen zoeken, die ons licht gaven bij het onderzoek van het verkeer in de Amerikaansche havens.

Jan. 1873.

H. F. R. HUBRECHT.