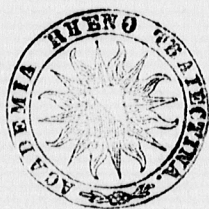


NEDERLAND EN AMERIKA

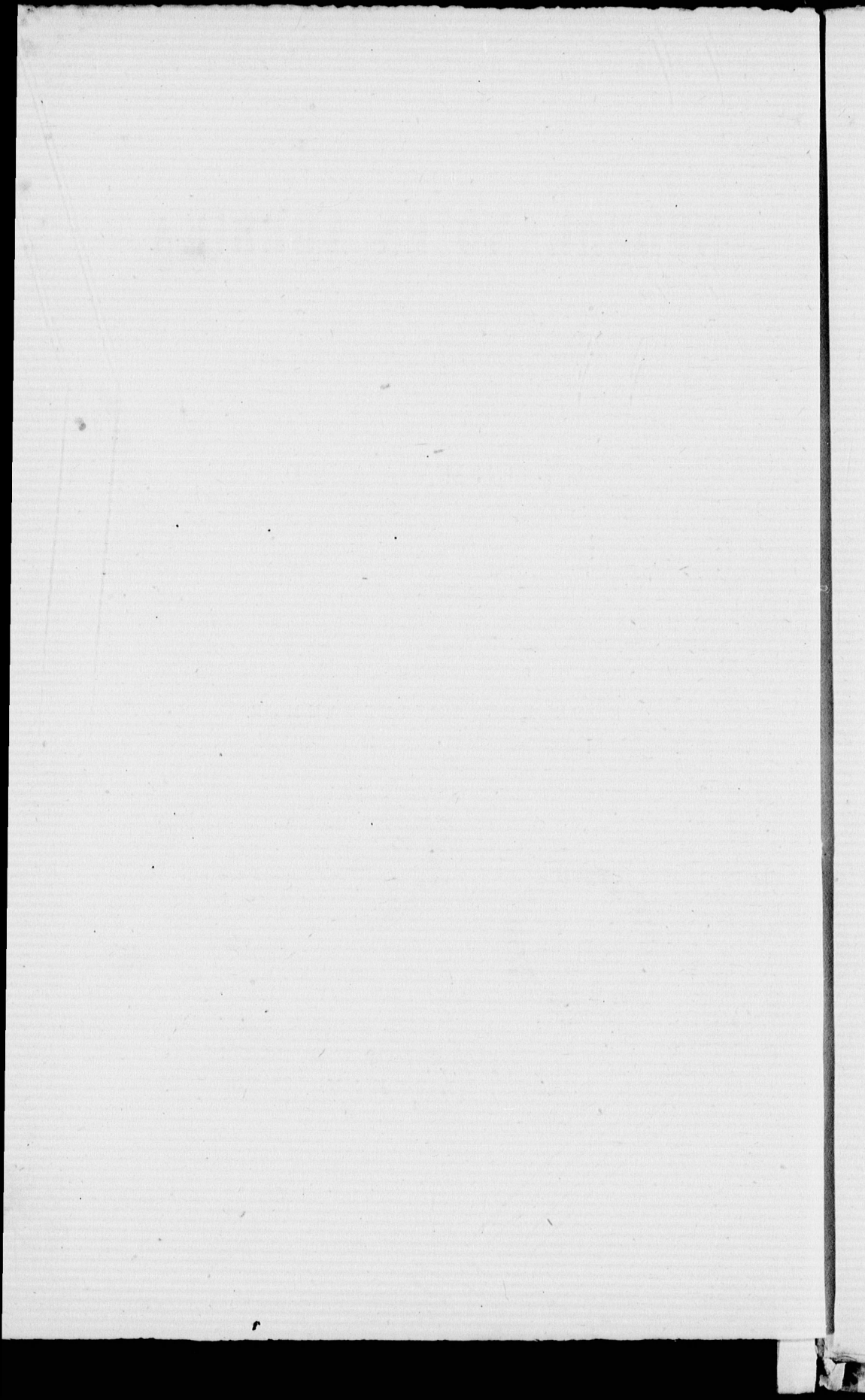
IN HUNNE ONDERLINGE BETREKKING TOT DE

STOOMVAART.

DOOR EEN AMSTERDAMMER.



AMSTERDAM,
J. H. LAARMAN.



NEW-YORK, Januari 1873.

In 1869 verscheen de beroemde brochure van kapitein Jansen: *Eene brug over den Oceaan*; thans schrijven wij 1873, en nog is die brug niet gelegd!

Rotterdam heeft wel is waar eene schrede tot de uitvoering van dit werk gedaan; maar wat het tot stand bracht, is niet wat kapitein Jansen bedoelde, is niet krachtig genoeg om den verlangden, uitgebreiden handel van Nederland met de Vereenigde-Staten in het leven te roepen. De leer: »men moet in het klein beginnen,» is voorzeker een zeer verstandige raad voor bijzondere personen in hunne particuliere ondernemingen, — voor de uitbreiding van den handel en de welvaart van een volk echter zijn krachtige, doortastende maatregelen noodig.

Waarom zijn wij dan thans, na vier jaren van beraadslagingen en overpeinzingen, nog niet tot eene uitvoering van de gewenschte stoomvaart op groote schaal gekomen? Twijfelt men, of die stoomvaart onzen handel bevorderen en daardoor haar eigen succes waarborgen zal; of is ons aan de uitbreiding van ons handelsverkeer niet gelegen?

Het is voorzeker eene ondankbare taak en eene hopelooze poging, om te trachten den tegenstander *quand même* of den angstvallige, wiens stoïcijnse vasthoudendheid ons het bloed in de aderen doet stollen, de overtuiging bij te brengen, dat de vraag bevestigend beantwoord moet worden: of de opening eener stoomvaart op de Vereenigde-Staten onzen handel met Amerika zal bevorderen en zelfs zoodanig doen toenemen, dat het eerste vier- of vijftal booten

niet alleen volop bezigheid zal hebben, maar ook weldra vermeerderd zal moeten worden. De welsprekendheid van een' Cicero en de krachtigste argumenten zijn machteloos, wanneer ten slotte de lakonieke vraag gesteld wordt: »Waar is de borgtocht?»

Zij, die handelondernemingen zoodanig opvatten en de winst in blanke rijksdaalders vooruit op tafel willen zien, doen het beste, daar ongelukkiger wijze de tijden van Elias voorbij zijn, zich tot een' helderzienden horoskooptrekker te wenden. Misschien zal een dier moderne profeten het vraagstuk met zekerheid kunnen oplossen en ter wille van zijn' naam borg blijven voor de waarheid zijner voorspelling. Wanneer men echter, gelijk bij alle ondernemingen, naar de meerdere of mindere hoeveelheid en hoedanigheid der kansen wil oordeelen, dan is het antwoord op die vraag niet zoo moeielijk.

Zonder wegen, zonder verbindingen is geen handel mogelijk; daarentegen, hoe beter, hoe gemakkelijker de wegen, zooveel te levendiger wordt het verkeer. Wij kunnen het dagelijks zien binnen de enge grenzen van ons eigen vaderland, hoezeer binnenland-sche handel en verkeer sedert de uitbreiding van ons spoorwegnet zijn toegenomen. Wij zien het duidelijk in Hongarije en Rusland, nog duidelijker in Amerika, waar uitgestrekte wildernissen, enkel door de spoorwegen, in bloeiende staten veranderd zijn. Het is niet noodig er nog op te wijzen, hoe elke nieuwe verbindingsweg, bij voorbeeld de stoomvaart van Java op Australië, alom met vreugde wordt begroet. De vraag is maar alleen, of onze handel, indien hij in het bezit eener met die van vreemde havens gelijkstaande stoomverbinding wordt gesteld, vatbaar zij voor vooruitgang?

Om die vraag te beantwoorden is het allereerst noodig te weten, wat tot nu toe den bloei van onzen handel op Amerika heeft tegengehouden, en of die hinderpalen door de stoomvaart kunnen overwonnen en weggenomen worden.

In de charterbrieven voor de vaart van New-York op Europa's vasteland vindt men gewoonlijk het volgende:

»And is hereby agreed on the freighting and chartering of said vessel to the said parties for the whole range of ports from Havre to Hamburg, dutch ports (Amsterdam & Rotterdam) excepted, unless at the increased rate of...»

De voornaamste redenen nu, waarom voor Nederlandsche havens eene uitzondering gemaakt of hogere vracht gerekend wordt, zijn:

- 1° de moeielijke ingang onzer zeegaten en de belemmering door ijs in den winter;
- 2° de vele sluis- en kanaalgelden;
- 3° de schaarschheid aan uitvracht.

Het binnenvallen onzer zeegaten nu moge voor zeilschepen van gewicht zijn, voor transatlantische stoombooten is het voorzeker van geringe beteekenis. Men behoeft daarvoor slechts te wijzen op de door talloze banken en ondiepten omzoomde Weser- en Elbe-monden, waardoor de Bremer en Hamburger booten toch geen oogenblik worden opgehouden. Het ijs kan vermeden worden door de keuze der haven van afvaart (zie blz. 22).

De sluisgelden zullen voor de stoombooten op Amerika evenmin een bezwaar zijn, omdat de booten, die wij behoeven, te groot van kaliber zijn om de beide wegen, door het Noord-Hollandsch kanaal naar Amsterdam en via Brouwershaven en Hellevoetsluis naar Rotterdam, welke wegen juist die *vele* onkosten veroorzaken, te gebruiken. Evenmin als voor Vlissingen thans, zullen voor Amsterdam, zoodra het Noordzee-kanaal geopend is, noch voor Rotterdam, indien zijn nieuwe waterweg slaagt, die redenen meer geldig zijn.

Schaarschheid aan uitvracht echter is een *zeer natuurlijk gevolg* van het *gebrek* aan geregelde verbinding. De uitvracht voor onze booten naar Amerika zal hoofdzakelijk bestaan uit landverhuizers, Duitsche en Zwitsersche fabrikaten en inlandsche producten.

Als landverhuizers komen uit den aard der zaak allereerst onze eigene landgenooten in aanmerking, die toch zonder twijfel aan de directe reis onder de vaderlandsche vlag de voorkeur zullen geven boven den duren omweg over Bremen of Hamburg en de, om niet meer te zeggen, lastige en onaangename reis over Engeland. *Zonder* de opwekking van den lust tot landverhuizen, welke eene geregelde groote stoomvaart natuurlijk ten gevolge heeft, kwamen sedert 1869 alleen te New-York 6890 Nederlanders aan, waarvan 3631 in 1872. *)

*) Zie *Report on Immigration*, New-York 1873.

Het cijfer moge betrekkelijk gering zijn, het lijdt geen twijfel, dat het door het daarstellen eener geregelde verbinding sterk zal toenemen. Bij vlijt en oppassendheid kan men in de nog dun bevolkte Vereenigde-Staten veel gemakkelijker vooruitkomen dan in het overbevolkte Europa, en het welslagen der eerstvertrokkenen zal langzamerhand, evenals in Duitschland, een' voortdurenden, steeds aangroeienden stroom van landverhuizers in het leven roepen. Men moge zeggen dat ons land veel rijker dan Duitschland, dat de landverhuizing bij ons niet zoo noodzakelijk is; maar ons vaderland is ook veel dichter bevolkt en behoort waarlijk niet tot die landen, waar armoede eene onbekende verschijning is.

Het hoofdcontigent echter van landverhuizers, die onze stoomvaart zullen mogelijk maken, moet uit Duitschland komen. Nu zegt men, Deutsche landverhuizers geven natuurlijk aan Bremen en Hamburg de voorkeur, om de zelfde reden als onze landgenooten onze vlag zullen kiezen. — Die redeneering gaat niet op. De kloof, die de volken der aarde van elkander scheidt, is het verschil van taal, terwijl ook de taal juist de band is, die hen onder elkander het innigst verbindt. In ons land nu spreken en verstaan wij allen Hollandsch. Duitschland daarentegen moge staatkundig één zijn, de landverhuizende bevolking van Zuid-Duitschland is in taal en karakter even verschillend van den Bremer of Hamburger als van ons Nederlanders. De Beieren, Würtembergers, Badensers en Zwitsers, die niet uit rijkdom hun vaderland verlaten, gevoelen zich in het noordelijke Bremen even vreemd als te Amsterdam of Rotterdam. De geboren Bremer moet eerst het dialect zijner zoogenaamde landgenooten *leeren*, wil hij geschikt zijn met hen om te gaan. Waarin ligt echter de oorzaak, dat de Zuid-Duitschers thans nog den grooteren omweg over Bremen maken in plaats van zich over onze havens in te schepen? Bremen heeft eene geregelde en eene *uilmuntende* verbinding met de Vereenigde-Staten. De gebraden duiven zijn Bremen niet in den mond gevlogen; maar het heeft veilige en groote stoombooten in de vaart gebracht, het heeft zich niet alleen door agenten en advertentiën onophoudelijk moeite gegeven, maar ook eene geheele omwenteling in de landverhuizing teweeggebracht door eene goede behandeling en goede voeding zijner passagiers. Bremen

heeft niet alleen Hamburg overschaduwd *), maar door een uitmuntend beheer zijne passagiers zoodanig tevreden gesteld, dat zijn naam thans gevestigd is.

De kansen voor de Noordduitsche en Nederlandsche havens stonden eens ten gunste der laatsten, omdat het natuurlijke voordeel, dat van den kortsten en dus goedkoopsten en gemakkelijksten weg, op onze zijde was, — een feit, dat genoegzaam besproken en bewezen is en buitendien door eenvoudige opmeting der uit Duitschland tot ons leidende spoorwegen gestaafd wordt. De gebrekkige toestand van de havens onzer beide koopsteden en gebrek aan ondernemingsgeest hebben die voordeelen voor ons verloren doen gaan; en terwijl onze Duitsche naburen tot grootheid en rijkdom zijn gestegen, staan wij nog aan het begin onzer loopbaan. Maar, al is het alleen door grootere krachtsinspanning en grootere opofferingen, nog kunnen wij het ons door de natuur aangewezen standpunt herwinnen! Door dralen en nalatigheid is onze taak wel moeilijker geworden; maar het natuurlijk voordeel van den kortsten weg is ons gebleven, en onze nieuwe kanalen, die de oude gebreken wegnemen, naderen hunne voltooiing met den dag.

Als wij het voorbeeld van Bremen volgen en met veilige snelvarende booten geregelde afvaarten doen plaats hebben; wanneer wij voor eene goede behandeling en goede voeding zorg dragen, het tusschendek naar de *nieuwste* en *beste* methode ruim en luchtig inrichten, orde en tucht aan boord handhaven, alle oplichterij der zich aan onze vlag toevertrouwende vreemde landverhuizers door de noodige strenge wetten voorkomen, kortom, alles wat de landverhuizing over onze havens kan aanmoedigen, indien mogelijk *nog beter* dan te Bremen toepassen, — dan is er geen horoskooptrekker

*) Het aantal der te New-York aangebrachte passagiers uit de beide havens was als volgt:

	BREMEN.	HAMBURG.
1870	36.481	25.670
1871	45.953	31.398
1872	54,526	41.142

Zie *Reports on Immigration* dezer jaren.

noodig om een gunstig resultaat te voorspellen; dan zullen wij een even goeden roep verkrijgen als Bremen thans reeds heeft. Stel den landverhuizer tevreden, toon hem dat men alles doet om de onaangenaamheden der hem onbekende zeereis te verzachten, en wanneer hij later om inlichtingen wordt gevraagd, of wel, wat vooral in Duitschland de landverhuizing zoo sterk heeft doen toenemen, bloedverwanten en vrienden laat overkomen, dan kunnen wij zeker zijn dat die Zuid-Duitsche betrekkingen niet over Bremen of Hamburg reizen, maar den hun aanbevolen weg over onze havens zullen nemen.

Het verkrijgen van een genoegzaam aantal landverhuizers is hoofdzakelijk slechts eene vraag van:

- 1° doeltreffende, streng toe te passen wetten voor de bescherming van den landverhuizer op zijne reis door Nederland en gedurende zijn verblijf in de havensteden;
- 2° groote, snelvarende, veilige booten, met ruime, luchtige kooien en de nieuwste inrichtingen;
- 3° met Bremen, Hamburg en Engeland concurrerende vrachtprijzen;
- 4° orde en tucht, goede voeding en behandeling aan boord;

en indien wij aan die voorwaarden zoo goed voldoen, als wij het bij de oprichting eener nieuwe lijn gemakkelijk kunnen, dan zal de stroom der landverhuizing langzamerhand ook over onze havens gaan vloeien.

Bovendien zullen snelvarende stoomschepen een niet onbelangrijk aantal 1^o- en 2^o-klasse-passagiers lokken. Het getal welgestelde personen, die naar en van Amerika reizen, neemt jaarlijks sterk toe. De zucht om de wonderen der Nieuwe-Wereld te aanschouwen zal ongetwijfeld door de stoomvaart zelve even sterk worden aangewakkerd, als die thans reeds bij de Amerikanen bestaat, om de oudere beschaving en de verschillende volken van Europa te leeren kennen.

Wat aangaat het vervoer der Duitsche en Zwitsersche fabrikaten, zonder nog den Rijn in aanmerking te nemen, een' waterweg dien Bremen noch Hamburg bezit, de spoorwegafstanden van de fabriekdistricten in geheel Zwitserland, Zuid- en Westelijk-Midden-Duitschland zijn feitelijk korter naar onze havens dan naar Bremen en Hamburg. De producten van de nijverheid dier streken kunnen

dus spoediger en goedkooper over onze havens verscheept worden. De inladingskosten zijn in onze zeesteden het zelfde, indien niet lager, dan in de Duitsche havens, en de zee-assurantie op onze booten en hare lading naar Amerika is niet hooger, maar kan nog lager gesteld worden dan voor die der Hanzesteden, omdat onze booten, van Vlissingen aanvankelijk en later door de kanalen van Amsterdam en Rotterdam uitgaande, de gevaarlijke kusten van Noord-Nederland, Hannover en Oldenburg vermijden.

Ook op dit punt zal eene geregelde stoomvaart voor zich zelve pleiten en die goederen lokken, welke tot nu toe *alleen door gebrek aan stoomgelegenheid en regelmatige afvaarten gedwongen werden den omweg over Bremen, Hamburg of Engeland te maken!*

Onze 19^{de} eeuw is de eeuw van stoom. Spoorwegen en stoombooten zijn de gewone vervoermiddelen. Zeilschepen zijn alleen onontbeerlijk voor *enkele* artikelen, als b.v. petroleum, naphta, nitro-glycerine en kruit; maar voor alle andere producten van den grond en der nijverheid, steenkool dikwijls niet uitgezonderd, zijn zeilschepen alleen dan bruikbaar, wanneer gebrek aan stoomgelegenheid tot dit vervoermiddel dwingt. Zeilschepen zullen daarom echter niet uit de vaart verdwijnen. Zoo lang de wereldhandel door de kolonisatie en reusachtige ontwikkeling van vroeger onbewoonde en onproductieve werelddelen als Amerika en Australië, zoo lang de westelijke beschaving landen als Indië, Japan en China nog aan haren invloed te onderwerpen heeft, zal de vraag naar vervoermiddelen zoo ontzaggelijk toenemen, dat de stoomkracht alleen niet tegen die behoefte is opgewassen. Stoombooten zullen evenmin de zeilschepen doen verdwijnen, als de spoorwegen de paarden onnoodig maakten; maar, zooals de spoorwegen noodzakelijk zijn voor het verkeer te land, zoo onontbeerlijk zijn stoomschepen voor den zeehandel.

De fabrikant in Duitschland, die met New-York een contract aangaat om op een' bepaalden tijd zijn fabrikaat te leveren, of die per telegraaf order ontvangt om onmiddellijk deze of gene artikelen af te zenden, is *gedwongen*, wil hij geen gevaar loopen zijn contract te verbreken of den hem gezonden last te laat uit te voeren, over Bremen of Hamburg te verscheppen, omdat hij tot nu toe daar al-

leen zeker is dat zijne goederen te rechter tijd in Amerika zullen aankomen. Hij kan onmogelijk van den korteren weg over ons land gebruik maken, omdat hij zich aan opslag en brandassurantie in Amsterdam of Rotterdam en ten slotte nog aan de onzekere lange reis van een zeilschip niet kan blootstellen. Het ligt voor de hand, dat onze transito-handel naar Amerika *slechts* door het in werking stellen van stoombooten, die op gezette dagen varen, tot die hoogte kan opgevoerd worden, welke anderzijds ook weder noodig is om die stoomvaart te voeden. In den toestand, waarin wij voor de afvaart der Rotterdamsche booten verkeerden, was het bijna een wonder, dat door den ijver van Rotterdamsche expediteurs, na lang toeven en wachten, nu en dan een zeilschip met eene tamelijke lading voor Amerika tezamengebracht werd. De Rotterdamsche stoomvaart heeft, in evenredigheid tot haren omvang, zeker reeds veel tot verlevendiging van dien uitvoer gedaan; maar voor de groote massa van Duitschlands producten, die met spoed verzonden moeten worden en vaste afvaarten onvoorwaardelijk vereischen, kunnen Amsterdam noch Rotterdam tot nu toe in aanmerking komen.

Ook wat onze eigene uitvoerartikelen betreft, behoeft wel niet betoogd te worden, dat daarvoor zonder twijfel van de stoomvaart uit onze havens zal gebruik gemaakt worden. En dat die verbinding onzen eigen uitvoer sterk zal doen toenemen, blijkt uit de groote hoeveelheden haring, jenever, bloembollen enz., welke nu reeds door de »Rotterdam» en »Maas» te New-York zijn aangebracht.

—

Wanneer nu de slechte toestand onzer zeegaten, ijsgevaren en menigvuldige sluisgelden voor Vlissingen en de nieuwe kanalen geene bezwaren zijn; wanneer schaarschheid aan uitvracht, de laatste reden voor de uitzondering in de Amerikaansche charterpartijen gemaakt, door de dikwijls en regelmatig varende snelle stoomschepen zelve zal worden weggenomen, en wij langzaam maar zeker het ons toekomstend aandeel in den stroom van landverhuizers en goederen, die telken jare in steeds grooter hoeveelheid naar de Nieuwe-Wereld vloeit, herwonnen zullen hebben, — dan moet er ook voor onze booten terugvracht gevonden worden.

De terugvracht van de Vereenigde-Statē naar onze havens is, behalve van den ondernemingsgeest onzer handelsteden, grootendeels van de inrichting der verbinding zelve afhankelijk. Het is bekend dat Amerika jaarlijks voor millioenen harer producten naar Europa zendt. Intusschen, — de vraag in het midden latende, of onze koopsteden niet reeds lang de stoomvaart op Amerika hadden moeten daarstellen, — moet men het niet gebrek aan ondernemingsgeest noemen, dat onze markten geene stapelplaatsen zijn van Amerikaansche voortbrengselen.

Wij kunnen *zonder* stoomvaart *onmogelijk* concurreeren met steden, die eene zoo uitmuntende stoomverbinding hebben als Bremen en Hamburg. Het klinkt belachelijk, maar het is waar en eene treurige waarheid, dat handelsteden als Amsterdam en Rotterdam van Amerika goederen betrekken, die eerst naar Bremen of Hamburg en dan nog eens per spoor of door de »Medea» en de »Willem I», den zelfden weg langs onze noordkust *terug*, naar onze havens vervoerd worden!

Hoe *kan* onze handel bij die sterk verhoogde vracht en assurantiepremie met de Hanzesteden mededingen? Het gemis van Amerika's stapelproducten op onze markten is althans niet te wijten aan diegenen onzer kooplieden, wier geldbuidels niet zoo groot zijn, dat zij, buiten het voor hen hoog noodige bedrijfskapitaal, nog genoegzame middelen bezitten om ook het geneesmiddel zelf, de stoomvaart, tot stand te brengen. Dat zij, wien het kapitaal ter beschikking staat, door hunne geldelijke medewerking voor de stoomverbinding zorgen, en het kan niet missen: graan, katoen, tabak, spek en alle producten der Vereenigde-Statē zullen op onze markt verschijnen.

Men zegt wel eens, dat deze of gene artikelen de hoogere stoombootvracht niet kunnen dragen. Er is zelfs beweerd: »Katoen en tabak zijn ongeschikt voor de pakketvaart»! *) Volgens de wekelijksche opgaven van den *Commercial Chronicle* echter was de geheele *katoen*-uitvoer van 1. Januari tot 31. December 1872 van New-York naar Liverpool, Bremen en Håvre over stoom- en zeilvaart verdeeld als volgt:

*) In de zitting van de Tweede Kamer op 10. October 1871. Rede van den heer Rutgers van Rozenburg.

naar LIVERPOOL :

per stoomboot	324.673 balen,	gelijk aan	88 %
» zeilschip	44.939 »	»	12 »
van het totaal	<u>369.612 balen;</u>		

naar BREMEN :

per stoomboot	14.770 balen,	»	84 »
» zeilschip	2.755 »	»	16 »
van het totaal	<u>17.525 balen;</u>		

naar HÅVRE :

per stoomboot	2.199 balen,	»	78½ »
» zeilschip	605 »	»	21½ »
van het totaal	<u>2.804 balen.</u>		

De uitvoer van *tabak* van New-York naar Bremen geschiedde in het zelfde tijdverloop, volgens de weekberichten der Bremer tabaksmakelaars, als volgt:

per stoomboot	9.305 vaten,	gelijk aan	90½ %
» zeilschip	973 »	»	9½ »
van het totaal	<u>10.278 vaten;</u>		

per stoomboot	45.544 kisten,	»	60½ »
» zeilschip	29.733 »	»	39½ »
van het totaal	<u>75.277 kisten.</u>		

Zelfs voor *tarwe* is het resultaat ten gunste der stoombooten. Volgens de wekelijksche vrachtberichten van de heeren Carrey & Yale werden gedurende het halfjaar van 1. Juli tot 31. December 1872 van New-York naar Liverpool *direct* (Cork f. o. uitgesloten) uitgevoerd:

per stoomboot	3.331.747 bushels,	gelijk aan	82 %
» zeilschip	730.075 »	»	18 »
van het totaal	<u>4.061.822 bushels.</u>		

Die zelfde verhoudingen vindt men voor maïs, spek, kortom voor alle uitvoerartikelen, die niet als petroleum om het gevaar van brand uitgesloten zijn.

Bovenstaande cijfers toonen duidelijk aan, dat de zeilvaart het tegen de stoomvaart niet kan volhouden; want niettegenstaande de zeilvaart zich met circa $\frac{1}{4}$ cent goud minder vracht voor katoen en circa 5/- reductie voor tabak tevreden stelt, om het verlies aan tijd en de hoogere assurantie-premie op te maken, is haar toch slechts een zeer klein gedeelte van het vervoer overgebleven.

Nog meer. Men heeft getracht den aanvoer van katoen te Amsterdam van 1. October 1870 tot 1. October 1871 tot een bewijs te doen strekken dat handel *ook zonder* stoomvaart mogelijk is, ja, zou kunnen bloeien. Behalve dat de belemmerde stoomvaart op de Hanze-steden en de abnormale toestand, waarin de Duitsche en Fransche havens in dat oorlogsjaar zich natuurlijk bevonden, alleen reeds genoeg hadden kunnen zijn om het gemis eener stoomgemeenschap op dat tijdstip onmerkbaar te maken, deed toch dit gebrek zich gevoelen. De invoer van dat jaar geschiedde namelijk uit de volgende havens der Vereenigde-Statens:

New-Orleans .	24.217	balen
Savannah	22.748	»
Mobile	18.104	»
Texas	15.719	»
Charleston . . .	15.658	»
New-York	8.799	»
Baltimore	2.108	»
	<u>totaal 107.353</u>	<u>balen.</u>

Van de geheele hoeveelheid kwamen dus slechts 26.325 balen uit New-Orleans en Baltimore, die op Liverpool destijds ook maar eene veertiendaagsche stoomgelegenheid hadden, en slechts 8799 balen uit New-York, omdat daar overvloed aan stoomruimte naar Liverpool was. De overige 72.229 balen, of circa 67 % van den geheelen invoer, kwamen uit havens, waarmede wij met Engeland, Duitschland en Frankrijk op gelijke lijn stonden, omdat ook naar die landen geene stoomvaart uit die havens bestond.

Die destijds aangevoerde groote hoeveelheid katoen bewijst dus geenszins, dat wij ook *zonder* stoomvaart met andere havens kunnen

concurreren; integendeel de havens vanwaar die hoeveelheid betrokken werd, toonen, dat wij langs den met stoomschepen bezaaiden weg van New-York *niet* konden aanvoeren, ondanks den oorlogstoestand, welke de vrije handelingen onzer naburen belette.

Al zijn de aangevoerde bewijzen voor den practischen koopman onnoodig, zij die niet door eigen ervaring weten, dat het stoombootvervoer, hetwelk men nog somtijds »duur» gelieft te noemen, feitelijk goedkooper en voordeliger is dan dat met zeilschepen, zullen ongetwijfeld tot inzicht komen, dat dit laatste middel slechts *dan* door den handel gebezigd wordt, wanneer, zooals in den laatsten tijd meer en meer het geval wordt, bepaald *gebrek* aan genoegzame laadruimte in stoombooten is.

Het lijdt geen twijfel, dat wanneer de thans voor Rotterdam nog slechts gebrekkig en voor Amsterdam nog in het geheel niet geopende weg over den Oceaan op voldoende en solide wijze zal zijn aangelegd, én onze handel én de ondernemende Amerikanen van dien weg zeer spoedig een ruim gebruik zullen maken, en onze booten met even rijke en volle ladingen zullen terugkeeren als thans naar Bremen en Hamburg gaan.

Behalve de lading blijft als terugvracht nog het passagiersvervoer. Met de volgende stoombootlijnen vertrokken in het afgelopen jaar 1872 uit de haven van New-York,

naar LIVERPOOL:

per	»Cunard-line»	circa	5000	kajuits-passagiers,
»	»	»	4000	tusschendecks-passagiers,
»	»National-line»	»	2641	kajuits- »
»	»	»	4249	tusschendecks- »
»	»White-Star-line»	»	2192	kajuits- »
»	»	»	?	tusschendecks- »

naar BREMEN:

per	»Nordd. Lloyd»	circa	1929	1 ^o -kajuits-passagiers,
»	»	»	1948	2 ^o - » »
»	»	»	6479	tusschendecks- »

naar HAMBURG :

per»Hamb.-Am.-Pack.-Act.-Gesellschaft»c ^a .	1750	1 ^o -kajuits-passagiers,
»	»	» 2050 2 ^o - » »
»	»	» 5500 tusschendecks- »

Wat is noodig, om met grond te mogen verwachten dat ook onze booten in het voordeel van dit vervoer zullen deelen? Zijn op de uitreis, tot verkrijging van landverhuizers, goede kost en de nieuwste inrichting van het tusschendeck noodzakelijk, onontbeerlijk voor het verkrijgen van kajuits-passagiers zijn ten eerste: snelheid en groot kaliber der booten; ten tweede: ruime, gemakkelijk ingerichte hutten en kajuiten, met eene goede tafel, waar de Nederlandsche zuinigheid niet tot de genoodigden behoort; ten derde: met de Engelsche en Duitsche lijnen gelijkstaande vrachtprijzen.

Men moge nu zeggen: die kostbare inrichting der kajuit, die weelderige tafel en bediening zullen geen voordeel opleveren bij het kleine aantal passagiers die over ons land zullen reizen; waarom, wanneer wij eene even veilige, spoedige en aangename overvaart aanbieden als Liverpool, Bremen en Hamburg, zullen ook voor onze havens geene reizigers te vinden zijn? Natuurlijk, men kan geen ijzer met handen breken. Op de eerste tochten zullen die inrichtingen niet veel voordeel afwerpen. De reiziger wil eerst overtuigd zijn, dat die booten ook werkelijk snelle reizen maken en hem gemak en eene goede tafel aanbieden. Maar wanneer zij aan die eischen van den tijd voldoen, dan zal onze faam zich ook in de Nieuwe-Wereld vestigen, ongerekend de historische vermaardheid, de talloze eigenaardigheden, de wetenschappelijke inrichtingen, de grootsche waterwerken van ons land, en de vele middelen, welke eener *active* onderneming ten dienste staan om het verkeer te lokken.

Ten slotte komt nog een voordeel, dat wel is waar eene niet te verachten tegemoetkoming is, maar uit den aard der zaak en wijl het hoofdzakelijk slechts bij *wekelijksche* afvaarten in aanmerking kan komen, slechts pro memorie hier aangestipt wordt. Het is het postvervoer van en naar de Vereenigde-Staten.

Uit de volgende, door vriendelijke mededeelingen van het *Post-*

office-Department te Washington verstrekte opgaven blijkt, dat dit vervoer eene niet onbelangrijke buitengewone tegemoetkoming zou zijn.

De regeering der Vereenigde-Statē gunt het brievenvervoer aan zulke stoombootlijnen, die *veiligheid* en *regelmatigheid* aan *snelheid* paren, onder de voorwaarden en tot de boeten en vergoedingen die hier volgen:

- 1° de brievenmalen moeten op vastgezette dagen en op een vooruit, onder goedkeuring van den Postmeester-Generaal bepaald uur verzonden worden;
- 2° de brievenmalen moeten in een uitsluitend daarvoor ingericht, tegen water en andere schade beveiligd compartiment vervoerd worden;
- 3° de brievenmalen moeten kosteloos van het postkantoor te New-York afgehaald en in het postkantoor van de vooruit bepaalde plaats van bestemming geleverd worden;
- 4° de contracteerende stoombootlijn is verplicht hare stoombooten door reparatie als anderszins in goeden staat te houden, en indien de postdienst dit mocht vereischen, een' ambtenaar der Amerikaansche posterij kosteloos mede te nemen;
- 5° de stoombootlijn is verantwoordelijk voor vertraging in het vervoer en schade aan de brievenmalen, door nalatigheid of verzuim van haar of haar personeel veroorzaakt, tegen boete of vergoeding door den Postmeester-Generaal der Vereenigde-Statē vast te stellen;
- 6° voor het verzuim eener bij het contract bepaalde afvaart op den vastgestelden dag vervalt de stoombootlijn in eene bij het contract of door den Postmeester-Generaal naar omstandigheden te bepalen boete;
- 7° voor de onder bovenstaande voorwaarden geleverde diensten geniet de stoombootlijn het vastgestelde zeeport van 6 cts. per am. ons voor brieven en 6 cts. per am. pond voor drukwerk naar Engeland; 3 cts. per 30 grammen voor brieven en 10 cts. per kilogram drukwerk naar Duitschland; 6 cts. per 30 grammen voor brieven en 10 cts. per kilogr. drukwerk naar Nederland, België, Zwitserland en Italië, alles in papiergeld.

Bij de in den loop van 1872 gesloten mailcontracten is de onder N° 6 vermelde boete voor den Woensdag's mail, per Williams-and-Guionline, en dien van Donderdag's per Hamburger lijn aan het oordeel van den Postmeester-Generaal overgelaten; voor de meer belangrijke van Zaterdag, per White-Star-line, is \$ 5000, voor elke uitvallende afvaart, voor die naar Duitschland en het vasteland van Europa op den zelfden dag per Bremer lijn is \$ 500 als boete vastgesteld.

De beide Deutsche stoombootlijnen, voor welker postvervoer eene Nederlandsche lijn alleen in aanmerking zou komen, genoten van het brievenvervoer gedurende het fiscaal-jaar van 1. Juli 1871 tot 30. Juni 1872, op de basis van de hiervoren vermelde zeeporten, bij wekelijksche vaarten:

de BREMER-LIJN:

	<i>Brieven.</i>	<i>Drukwerk.</i>
Van en naar Engeland . . .	\$ 21.100.02	\$ 7.933.35
» » » Duitschland . . »	19.599.06	» 3.940.43
» » » overige landen »	3.156.72	» 324.90
	<u>\$ 43.855.80</u>	<u>\$ 12.198.68</u>
Totaal	\$ 56.054.48	

de HAMBURGER LIJN:

	<i>Brieven.</i>	<i>Drukwerk.</i>
Van en naar Engeland . . .	\$ 18.443.52	\$ 4.577.64
» » » Duitschland . . »	15.726.78	» 2.789.98
» » » overige landen »	4.307.76	» 924.94
	<u>\$ 38.478.06</u>	<u>\$ 8.301.56</u>
Totaal	\$ 46.779.62	

Deze inkomsten, voor 2 maal 52, gelijk aan 104 reizen, gelijkstaande aan circa \$ 550 per reis voor de Bremer-lijn en circa \$ 450 per reis voor de Hamburger-lijn, respectief circa *f* 1200 en *f* 1000, zijn, in gevalle, een belangrijk voordeel. Wel is waar zou dit bedrag bij de eerste reizen onzer stoombooten, ten gevolge van het door deze nieuwe postroute meer verdeelde brievenvervoer, niet zoo hoog zijn, maar bij medewerking der Nederlandsche postadminis-

tratie en doelmatige vlugge aansluiting aan de snelste mailtreinen, zijn onze stoombooten in staat de brievenmalen minstens 18 uren (het verschil van de zeereis) *vroeger* in België, Duitschland, Zwitserland en Italië af te leveren, dan de Bremer of Hamburger booten dit via hare havens kunnen doen, en die grootere spoed zou aan de Nederlandsche stoombootlijn de belangrijkste brievenmalen van en naar de Vereenigde-Staten doen toekomen.

Een natuurlijk gevolg van eene eigene postvaart zou verder, als een nationaal voordeel, vermindering van ons tegenwoordig hoog briefport naar Amerika zijn. Brieven van Duitschland kosten slechts $2\frac{1}{2}$ silbergroschen per 15 grammen, naar Duitschland 6 cts. am. per $\frac{1}{2}$ ons; van Nederland 25 cts. per 15 grammen, naar ons vaderland 10 cts. am. per $\frac{1}{2}$ ons.

Het voorstaande heeft wel is waar niet de verdienste geheel nieuw te zijn: het zelfde veld is reeds te dikwerf beploegd om nog ruimte voor nieuwe denkbeelden over te laten. Vier jaren lang hebben wij die zelfde argumenten met de spreekwoordelijk geworden Hollandsche securiteit gewikt en gewogen, en de eenige vrucht van die lange beraadslagingen is geweest — de kleine proeve door Rotterdam genomen.

Men heeft nu en dan getracht de gebezigde argumenten te verzwakken; maar toch is men het algemeen over de wenschelijkheid eener groote stoomvaart eens, en men verlangt dus wel niet dat Nederland alleen van al zijne naburen den weg van vooruitgang *niet* betreden moge.

Het geniale „*E pur se muove!*” is ook voor eene andere beweging onzer aarde dan alleen voor de astronomische onloochenbaar waar. Stoom is het wachtwoord onzer eeuw; de stoom is de groote bemiddelaar van den wereldhandel en de stoffelijke beheerscher der wereldgeschiedenis. Ook wij moeten zijn gezag erkennen en met den tijdstroom van vooruitgang medegaan, zullen wij niet als eene onnutte schakel uit de keten van vrije volken verwijderd worden.

»Wanneer op nieuw in onze koopsteden de levensbehoeften van vele millioenen menschen worden aangevoerd en ten deele opgestapeld, dan hebben, *thans meer dan vroeger*, machtige Staten belang

bij de vrijheid van onzen bodem en van onze vlag,» zegt de Memorie van Toelichting bij de afgewezen subsidie-aanvraag in 1871.

De tijden zijn voorbij dat kooplieden en dieven onder ééne godheid werden geplaatst, dat de koopman slechts tot buit diende van middeneeuwsche roofridders of tot speelbal aan de grillen van onbeschaafde alleenheerschers. De handel is eene mogendheid geworden, die vorsten en volken eerbied inboezemt. Ter wille van zijnen handel heeft Engeland niet geschroomd bij Ruslands verbreken van het Tractaat der Zwarte-zee bedaard toe te zien en stilzwijgend zich aan de oplossing der Alabama- en San-Juan-kwestie te onderwerpen. Bremen en Hamburg hebben den machtigen invloed van een' uitgebreiden handel, tot op den huidigen dag, hoe abnormaal en onredelijk jegens de overige steden van het haar omringende Rijk die toestand ook zijn moge, de oude vrijheid grootendeels gehandhaafd. De handel was en is nog het schild der Hanzesteden, — de handel zal ook voor Nederland een harnas zijn, waarvoor veroveringszuchtige naburen meer ontzag hebben, dan voor de thans bestaande waterliniën en de stalen vuurmonden eener kleine oorlogsvloot.

Als wij dus de stoomvaart op Amerika wenschen en het feit, dat zij onzen handel zal uitbreiden, daardoor stilzwijgend erkennen, dan komt de vraag: met welke booten en tusschen welke havens moet die stoomverbinding met de Vereenigde-Staten worden tot stand gebracht? En het antwoord is:

De stoomvaart moet aangelegd worden op groote schaal, namelijk: met booten gelijk aan de nieuwste stoomschepen van Bremen en Hamburg, en met aanvankelijk veertiendaagsche afvaarten.

De tijdgeest en het verkeer verlangen dit. De landverhuizer, die in Bremen en Hamburg booten vindt, waarmede hij zeker is de reis van die havens naar New-York in gemiddeld 12 à 13 dagen af te leggen, zal niet over zijne havens vertrekken, wanneer de hem onaangename zeereis ondanks den korteren afstand 14 à 16 dagen duurt. De landverhuizer, die in de Duitsche havens alle weken, somtijds tweemaal per week kan vertrekken, wil niet eene maand in onze havens op het vertrek der booten wachten, tijd en geld verspillen, terwijl de bij een te klein getal booten gewoonlijk

ook onregelmatige afvaarten hem beletten het vertrek uit zijne woonplaats daarnaar te regelen.

De zelfde redenen, slechts in nog sterkere mate, gelden voor kajuitspassagiers, die voor verreweg het meerendeel geene booten van kleiner kaliber dan de Bremer en Hamburger stoomschepen kiezen zullen, reeds om het gebrek aan grootte en de daarmede gepaard gaande minder ruime hutten en weelderige inrichtingen.

Voor het goederenvervoer is het evenzeer, zooals hierboven uitvoeriger betoogd is, noodzakelijk dat de booten op vaste dagen met de kortst mogelijk tussehenruimten vertrekken, en minstens even snel varen als de Duitsche booten, waarmede wij hoofdzakelijk te concurreeren hebben.

Voor het vervoer van goederen en passagiers van Amerika terug, zijn evenzeer snelheid en in alle opzichten gelijkstaande kajuitsinrichtingen een hoofdvereischte. De telegraaf dwingt den koopman de stoomboot te gebruiken, zoo zeker als het gebrek aan snelle stoomgemeenschap hem het onderhouden van de handelsverbinding onmogelijk maakt, wanneer met andere naburige havens die gemeenschap zoo uitmuntend bestaat. De Amerikaan of de in Amerika eens gewende Europeaan zou niet dan door bijzonder lage vrachtprijzen, en dan nog noode, overgehaald kunnen worden van andere dan snelvarende groote booten voor zijne reis naar Europa gebruik te maken.

Eene stoomvaart van kleiner kaliber dan de hier voorgestelde moet van de voordeelen der passagiersvracht bijna geheel afzien, terwijl zij én voor landverhuizers én voor goederen altijd slechts in de tweede plaats, en dus niet genoegzaam om een voordeelig resultaat der vaart zelve te beloven, in aanmerking komt.

De ervaring bewijst verder dat groote booten naar verhouding grootere winsten afwerpen. De nieuwste uitvindingen op het gebied der werktuigkunde hebben voor de verkrijging van de zelfde hoeveelheid kracht het verbruik van steenkool, en dus de kosten, sterk verminderd, terwijl zij de beschikbare laadruimte in de zelfde verhouding vermeerderen. Dit moge nu ook voor kleinere stoombooten het geval zijn, de bouw, de vorm en de nieuwste machine-inrichting der stoomschepen verschaffen ontegenzeggelijk het voordeel

van snelheid en betrekkelijk grootere laadruimte aan de grootste booten. *)

Voor de volgende stoombootlijnen waren op het einde van 1872 in aanbouw:

		Grootte der bestaande vloot.	
Cunard-line . . .	2 booten à circa 4000 ton;	2600—4000 ton.	
Inman-line	2 „ „ „ 4000 „ ;	2200—4000 „	
White-Star-line .	2 „ „ „ 4000 „ ;	3700—4000 „	
Will. & Guion-line	2 „ „ „ 4000 „ ;	2900—3800 „	
Anchor-line . . .	2 „ „ „ 3300 „ ;	1800—3200 „	
Bremer-lijn	3 „ „ „ 3500 „ ;	2928—3342 „	
Hamburger-lijn .	3 „ „ „ 3500 „ ;	2960—3492 „	

De nieuwe booten zijn dus allen of grooter of gelijk aan de grootste bestaande schepen, en als in die meerdere grootte geen direct voordeel lag, zouden de genoemde maatschappijen daarin zeker niet de vereischte grootere kapitalen steken. Partij trekkende van de ervaring dezer stoombootlijnen, is het dus raadzaam dat ook onze stoomvaart zich 3500-tons booten aanschaffe, die het gemakkelijkst een voldoende verkeer zullen in het leven roepen en ons in staat zullen stellen voor passagiers- en postvervoer in alle opzichten met Bremen en Hamburg te concurreeren.

Van en naar welke havens moeten die booten varen?

Ziehier eene vraag die voorzeker niet tot de minst gewichtigen behoort en die reeds 4 jaren lang meer dan eenig ander punt het onderwerp van debatten was.

Dat New-York de Amerikaansche landingsplaats moet zijn is genoegzaam algemeen erkend. Ondanks de geografisch gunstiger ligging van Norfolk, is New-York toch het centrum van den Amerikaanschen handel, dat de talrijkste en beste spoor- en waterwegen heeft naar het daarachter liggende Westen. Ofschoon de producten der

*) De snelste reis, tot nu toe over den Oceaan afgelegd, was die van de „Baltic” (4000 ton) der „White-Star-line”, in Januari 1873, in 7 dagen, 20 uur en 9 minuten van Sandy-Hook tot Queenstown.

zuidelijke midden-staten, na de voltooiing der geprojecteerde kanalen en spoorwegen, misschien goedkooper via Norfolk te betrekken zouden zijn, is deze haven tot nu toe geene markt voor die producten. De katoenhandel moge met den tijd grootendeels zuidelijker trekken, voorloopig, en het zal de eerste jaren onzer stoomverbinding wel uithouden, is New-York eene stapelplaats voor dat artikel en bepaald de haven, waarheen verreweg het meerendeel van Europa's producten en landverhuizers trekken.

Van de afvaartshavens in ons land, welke voor 3500 tons booten toegankelijk zijn en vrij van bezwaren, ijsgang en menigvuldige sluisgelden, die in Amerikaansche charterbrieven dat hatelijke woord »excepted» deden ontstaan, is, zooals door de mannen van het vak bewezen is, Vlissingen *oogenblikkelijk* de eenige geschikte haven.

Vlissingen kan echter niets anders zijn dan de *voorloopige* afvaartshaven, waar men eene toevlucht moet zoeken, zoolang als de nieuwe kanalen van Amsterdam en Rotterdam nog niet bevaarbaar zijn.

Vlissingen zal weldra met het Europeesche spoorwegnet verbonden wezen; maar het is geene uitvoerhaven van Europeesche producten, nog minder eene markt voor Amerika's voortbrengselen. Het heeft noch de pakhuizen en inrichtingen, noch de kleinere vervoermiddelen en binnen- en buitenlandsche verbindingswegen, die voor een' eigen transito-handel in de eerste plaats noodig zijn. Aan Vlissingen ontbreken de meest primitive handels-instellingen om eene markt te zijn voor invoerartikelen; het is geene geldmarkt; kortom, de meest sanguine ijveraars voor Vlissingens belangen kan zich onmogelijk voorstellen, dat Vlissingen zelf de schatten van Amerika zal aanvoeren. Maar Vlissingen zal door de stoomverbinding eene handelsmarkt worden, heeft men gezegd. Ons land ligt niet in Amerika, waar de scherpe blik van eenige *settlers* en de ondernemingsgeest van eene handvol Yankee's aan de grenzen van uitgestrekte woeste prairiën eene handelstad als Chicago in het leven konden roepen, en zelfs in dat land van wonderen heeft eene sedert de vorige eeuw bestaande stad als Norfolk, trots hare gunstiger ligging, voor New-York moeten onderdoen!

Kunnen Amsterdam en Rotterdam hare beurzen, dokken en pakhuizen; zullen de daar gevestigde kooplieden hunne woonhuizen en

kantoren misschien per spoor naar Vlissingen overplaatsen? Keulen en Aken zijn niet op één' dag gebouwd, en Vlissingen zou al dadelijk bij de opening van Amsterdams Noordzee-kanaal volkomen in haren voortgang gestuit worden.

Kan daarom Vlissingen niet de *blijvende* afvaartshaven der stoomschepen zijn, het tot den *terminus* der lijn te maken zou tegen het belang van Nederland wezen en ongunstige gevolgen hebben voor de finantiën der lijn. Indien de verbinding met New-York te Vlissingen begint en daar eindigt, wie zullen het voordeel van die gemeenschap genieten?

Ten eerste Vlissingen, dat in de eerste jaren niet bij machte is andere vruchten van die stoomverbinding te plukken dan het lokale verkeer, dat het lossen en laden der stoombooten veroorzaakt;

ten tweede de Belgische handelstad Antwerpen, voor wier welvaart onze Vlissingsche stoombootlijn de aangenaamste gave zou zijn, welke haar door hare Noord-Nederlandsche begunstigers konde worden aangeboden;

ten derde Rotterdam;

en in de *allerlaatste* plaats Amsterdam.

Is die toestand te verdedigen en in het belang der stoomvaartlijn? Men mag wel niet betwijfelen, dat in Vlissingen ondernemende mannen zullen gevonden worden, die zullen trachten van de hun gebodene gunstige gelegenheid partij te trekken; maar het volslagen gemis aan de onontbeerlijkste handels-instellingen zal hun niet veroorloven het voordeel eener stoomvaart op Amerika zoodanig te exploiteren, dat zij ook de vaart zelve steunen. Amsterdam en Rotterdam zullen, om de grootere kosten van het vervoer der goederen van en naar hare markten, bij Antwerpen zoo zeer ten achteren zijn, dat het eenige zakelijke voordeel aan de laatstgenoemde Belgische haven ten deel zal vallen, een resultaat waarvoor wij toch de stoomvaart niet zullen willen oprichten!

De vaart kan alleen dan onderhouden worden en voordeel afwerpen, wanneer zij eene verbinding tusschen gevestigde koopsteden tot stand brengt, en daarom moet de maatschappij, die de lijn opricht, Vlissingen tot de kunstmatige *voorhaven* van onze beide grootste handelsteden maken, door het vervoer van passagiers en goederen

van en naar Amsterdam en Rotterdam voor hare rekening te nemen, en aan die steden *directe* connossementen naar en van New-York te verschaffen.

Bremen, inziende dat haar ondiep vaarwater langzamerhand den groothandel onmogelijk zou maken, kocht van Hannover een stuk gronds, circa 60 kilometers nader aan den mond der Weser gelegen, en maakte van die onoogelijke uiterwaarden en brakke weilanden zijne kostbare voorhaven Bremerhaven. De Stoomvaart-Maatschappij, wel wetende dat zij de oude gevestigde handelstad Bremen niet kon dwingen de Weser af te zakken en zich naar het terrein der nieuwe voorhaven te verplaatsen, bleef Bremen erkennen als den stam, waaraan hare stoomvaart op Amerika de levenssappen ontleende. De Nordd.-Lloyd schafte zich de noodige lichters en sleepbooten aan; Bremen bouwde eenen spoorweg, en sinds den aanvang geschiedt het vervoer van passagiers en goederen naar Bremerhaven voor rekening der genoemde Maatschappij. Om verder verbrokkeling van krachten te voorkomen maakt de Nordd.-Lloyd geene reductie hoegenaamd voor passagiers of goederen, die te Bremerhaven zelf aan boord harer booten gaan of daar geladen worden. Het resultaat van deze schikking is, dat de Bremer stoombootlijn thans aan het hoofd staat van alle stoomvaartlijnen tusschen de Vereenigde-Staten en het vasteland van Europa.

Deze zelfde inrichting moet ook bij onze vaart uit Vlissingen ingevoerd worden.

De gelijkstelling van Amsterdam en Rotterdam met Vlissingen zal geen hinderpaal voor de ontwikkeling dezer laatste haven zijn. Tijdgewin en misschien wel eene lagere assurantie-premie zullen integendeel te haren gunste komen. Is dus Vlissingen toch in staat eene handelsmarkt te worden, dan zal het de schoonste gelegenheid hebben dit te bewijzen. Wat Amsterdam en Rotterdam betreft, de stoomvaart op Amerika is van genoeg belang, en hare instandhouding geene zoo gemakkelijke taak, dat wij niet, tot bereiking van dit doel, onze oude zinspreuk »Eendracht maakt macht» zoo volkomen mogelijk in toepassing zouden brengen. De vereenigde krachten van Amsterdam en Rotterdam zijn niet te groot om het welslagen der onderneming te verzekeren, en evenals Bremen

wijsselijk eene nuttelooze verbroekeling van krachten tusschen haar en haren telg aan den mond der Weser voorkomen heeft, moeten ook Amsterdam en Rotterdam niet door kleingeestige afgunst de krachten verspillen, die vereend een zoo schoon geheel kunnen vormen.

De ondernemers der stoomvaart zullen in den vergrootten toevloed van lading ruimschoots vergoeding vinden voor de kosten van vervoer en het noodige materieel door deze schikking veroorzaakt.

Antwerpen echter zal bij de voorgestelde regeling voor het bedrag der transport-kosten van hare haven naar Vlissingen bij onze koopsteden achterliggen, en in dat geval zal ongetwijfeld elke ondersteuning, die de Scheldestad aan onze stoomvaart in den vorm van lading zal doen toekomen, volgaarne ten bate der geldschietters worden aangenomen.

Vlissingen nu moet zoo lang de afvaartshaven wezen, totdat de nieuwe kanalen van Amsterdam en Rotterdam voor de gebezigde groote stoomschepen bevaarbaar zijn.

Ondanks de natuurlijke bezwaren, aan een grootsch werk als het Amsterdamsch Noordzee-kanaal verbonden, is het kanaal zoo ver gevorderd, dat aan den goeden uitslag niet meer getwijfeld kan worden. Al zullen ook de waterstand bij Amsterdam en het drijfzand aan de Noordzee-hoofden voortdurend uitgaven en bezwaren veroorzaken, Amsterdam zal en moet haar kanaal in goeden toestand houden. Aannemende dat de uitschuring van den Hoek van Holland ofsehoon langzaam toch zeker voorwaarts schrijdt, is ook de geschiktheid van Rotterdam als afvaartshaven slechts eene vraag van den tijd. Zoodra nu een of beide dezer kanalen voor de vereischte stoombooten bevaarbaar zijn, is het in het belang der maatschappij, die de vaart ondernomen heeft, het uitgangspunt harer stoombooten van Vlissingen naar die haven te verleggen, welker kanaal het eerst gereed is. *) De stoomvaart zou blijkbaar

*) De sluisen van het Noordzee-kanaal, ter lengte van 120 meter, en de volgens het bestek op 7.50 meter — A.P. gelijk aan circa 7 meter water te houden diepte van het kanaal, veroorloven den toegang tot voor Amsterdam aan de grootste booten der Bremer- en Hamburger-lijnen.

tegen haar eigen belang handelen, wanneer zij, het koste wat het wille, Vlissingen de gelegenheid zou blijven verschaffen na lange, lange jaren *misschien* eene uitvoerstatie te worden, die wellicht nog niet het standpunt van Harlingen kan bereiken en nimmer een' eigenen invoer van eenig belang zal hebben aan te wijzen, tenzij — Amsterdam en Rotterdam in het niet verzinken.

Kortom, Vlissingen mag niet de *terminus* van de lijn maar moet de *voorhaven* van Amsterdam en Rotterdam zijn, en dat slechts *tijdelijk*, omdat het van groot gewicht is de kosten van het binnenslandsch vervoer naar en van de beide koopsteden zoo spoedig mogelijk te doen ophouden. Zou Vlissingen zich in den tijd van de opening der stoomvaart tot de bevaarbaarheid van Amsterdams en Rotterdams kanalen genoeg verheffen om voor zich alleen booten te bevrachten, welnu, dan zal het der Stoomvaart-Maatschappij ongetwijfeld zeer aangenaam zijn Vlissingen naar mate zijner behoefte ook met extra-booten te voorzien. Hoe grooter op die wijze de omzet wordt, zooveel te beter voor de finantiën der lijn.

Er zullen misschien lieden gevonden worden die het hiervoren verdedigde plan eener flinke, aan de eischen des tijds voldoende stoomvaart het product zullen noemen van een sanguinisch onpractisch gemoed, dat met zeven-mijls laarzen over alle hinderpalen heenstapt en met een *«volo et jubeo»* dat ideaal eener stoomvaart wel uit den schoot der baren wilde te voorschijn tooveren. Er zijn, helaas! Nederlanders, die zich wel gaarne beroemen op den ondernemingsgeest onzer voorouders, maar zelve zwak en moedeloos genoeg zijn aan een' vernieuwden roem van onzen handel te wanhopen, — alsof Nederland reeds te oud en vermolmd ware om op nieuw met jeugdige kracht op te treden.

Waarom zouden wij als Nederlanders de handen moedeloos in den schoot laten zinken en niet ernstig voorwaarts streven; die

De nieuwste en grootste der Duitsche booten, de „Mosel,” van den Nordd.-Lloyd, 3500 ton, met eene machine van 800 paardenkrachten nominaal en 2500 dito effectief, ladende circa 1000 ton kolen, is 110 meter lang, 12¼ meter breed en gaat bij volle lading circa 6¾ meter diep.

stoomvaart niet zoodanig inrichten, als de tijd en toestanden het vereischen, maar het hoogstens weder op eene half voldoende wijze doen met booten, die reeds thans oud-modisch zijn en ons zullen dwingen ze al spoedig door nieuwere te vervangen?

De vijf stoomschepen, die noodig zijn om aanvankelijk eene veertiendaagsche afvaart te verzekeren; het materieel voor het binnenlandsch vervoer naar en van Vlissingen; *de aankoop van een eigen dok in New-York*, en de oprichting van een eigen kantoor aldaar, wat in het belang der onderneming bijna onmisbaar is, veroorzaken uitgaven, die met het noodige bedrijfskapitaal eene groote som, misschien negen à tien millioen, vereischen.

Onze regeering en volksvertegenwoordiging, die terecht ook ten opzichte onzer koloniën het woord »vrijhandel» in onze vlag schreven, hebben gemeend dat eene geldelijke ondersteuning der stoomvaart op Amerika met dit beginsel streed; ons Ministerie van Finantiën heeft in de zakken getast en ze ledig gevonden; men wilde de alleszins loffelijke poging van Rotterdam niet tegenwerken; — kortom, die zelfde redenen bestaan nog, en er is geen uitzicht meer dat de Staat door subsidie te hulp zal komen.

Maar zijn dan negen, zelfs tien millioen eene som, die in Nederland niet bijeen te krijgen zou zijn? In den eersten tijd zal dat kapitaal weinige vruchten opleveren; maar men kan van het kalf geene melk verlangen, niet verwachten dat een kieken reeds eieren zal leggen! De stoomvaart op Amerika draagt alle elementen in zich om eene winstgevende zaak te worden; de kansen staan zoo gunstig als die bij eene onderneming, van welken aard ook, zijn kunnen, en zonder twijfel zal die stoomvaart deugdelijker vruchten opleveren dan de staatspapieren, waarvoor op de Amsterdamsche beurs altijd millioenen en nog eens millioenen te vinden zijn.

Terwijl bij deze stoomvaart altijd een kostbaar materiëel en grond-eigendom solide waarborgen voor het stamkapitaal zullen opleveren, is ons Hollandsch goud, dat door de vlijt en den ondernemingsgeest onzer voorouders werd verzameld, op de slagvelden van Europa in kruitdamp opgegaan! Wie toch betaalde de schoone manœuvres in 1866 bij Sadowa en Königgrätz; wie de nederlaag bij Custozza en de aangebrachte verwoesting in den zeeslag bij Lissa? Wie

voorziet Z. M. den Sultan van Turkije met de mooie pantser-schepen, die misschien weldra door een' enkelen klauwslag van den grooten ijsbeer tot gruis verbrijzeld zullen worden; wie eindelijk heeft nog kort geleden op nieuw ettelijke millioenen zijner klinkende geldschijven gestort in het Spaansche vat der Danaïden, den hoopeloozen strijd om »*la isla siempre leal*», de parel der Antillen?

Oostenrijk heeft uit dankbaarheid, ofschoon misschien het eerlijkst van allen, zijne schuld zoogenaamd geconverteerd. Toen was wel »Holland in nood!» ja, wat sedert de dagen van Onstee nog niemand was overkomen, Oostenrijk zou te Amsterdam van de Beurs gedrongen worden! Maar bij de conversie is het toch gebleven.

Onze andere Zuid-Europeesche schuldenaars zoeken voortdurend door het sluiten van nieuwe leeningen, om de renten der oude te dekken, naar de oplossing van het problema, eene interest op interest-rekening, van achteren naar voren, totdat eindelijk het stamkapitaal in een eervol staatsbankeroet gevonden zal worden...

Maar wil men ondanks zich zelve optimist zijn, de korting van Oostenrijk, het groote risico der andere leeningen en het prachtige resultaat der Geconfedereerden, rampzaliger nagedachtenis, tot aanbeveling van den papierhandel doen strekken, het goud is eenmaal over onze grenzen getrokken, en tenzij wij de ontzaggelijke voordeelen van die leeningen, met opoffering van een deel des kapitaals, bij tijds aan Londen, Frankfort en Berlijn willen overdoen, kunnen wij gerust voortgaan de vruchten te plukken, zoolang de oogst nog duren zal.

Laat ons echter de millioenen, die nog over zijn, niet meer gebruiken om anderen volken kanonnen te leveren. Het zou niet te verwonderen zijn, wanneer ook Rusland binnen kort onze Hollandsche rijkdaalders zal willen gebruiken om Khiva en hare Aziatische lotgenooten met de zegeningen der beschaving bekend te maken. »Beproeft alles en behoudt het beste!» Laat ons dan thans eens de proef nemen en ons geld, in plaats van in kruit en wapenen, in vredelievende stoomschepen steken! En wanneer die stoomvaart op Amerika niet betere renten opleveren, de welvaart van alle standen onzer maatschappij niet bevorderen en onzer regeering de teleurstel-

ling niet besparen zal, dat zij de onontbeerlijkste verdedigingsmid-
delen van ons land door gebrek aan geld onvoltooid moet laten,
— dan zal er nog gelegenheid genoeg bestaan om Rusland en andere
vreemde landen met onze millioenen van dienst te zijn.

Wil de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij, die
zich nog steeds onder de verplichting bevindt, hare *niet ingetrokken*
belofte eener stoomvaart op Amerika na te komen, zich niet met
Rotterdam verstaan, opdat uit de vereeniging van beider ervaring
en bronnen een krachtig, schoon geheel gevormd moge worden, dat
onze beide handelsteden op gelijke lijn stellende, een' gezonden wed-
ijver en geen' ziekelijken najver zal doen ontstaan?

NASCHRIFT.

NEW-YORK, 8. Februari 1873.

Het zooveen hier aangekomen Algemeen Handelsblad van 11. Ja-
nuari l.l. meldt: »dat op eene vergadering van aandeelhouders der
commanditaire vennootschap Plate, Reuchlin & Co met eenparige
stemmen goedkeuring is verleend aan een plan tot belangrijke
uitbreiding der stoomvaart op New-York, waarvan men de ver-
wezenlijking binnen korten tijd mag verwachten.»

Wil nu Amsterdam niet medegaan, of ligt het in het plan van
Rotterdam om Amsterdam uit te sluiten?

Is dit laatste het geval, en wil Rotterdam van Amsterdams ver-
zuim partij trekken, om de voordeelen der vaart *alleen* te genieten,
dan moge de Hoofdstad des Rijks wel bedenken, dat *binnenlandsche*
vijanden moeielijker te overwinnen zijn dan *buitenlandsche*, en
dat, wanneer de breede sluisdeuren van haar kanaal zich zullen
openen om de golven der Noord-zee tot op hare reede te doen bin-
nenstroomen, zij geheel en al afhankelijk zal zijn van de gezind-
heid harer zusterstad, die dan wel eens najver boven wedijver konde
verkiezen!

6. 5664 f.

Bij den uitgever dezes is verschenen:

A M E R I K A,

LAND EN VOLK.

EEN GIDS VOOR HEN DIE TOT LANDVERHUIZEN GENEGEN ZIJN.

DOOR

J. A. OBREEN.

Prijs: *met* Appleton's spoorwegkaart, in koker, *f* 2,25,

zonder kaart *f* 1,75;

gebonden als Zakboek en met gelijnd wit papier *f* 2,25

De kaart, groot 76 bij 66 centimeters, afzonderlijk 75 cts.

1300210

4.5.16.2 -

I.

1