DE HAVENBEWEGING VAN HET EILAND CURAÇAO

DOOR

W. R. MENKMAN

Toen de benoemde Gouverneur van Curaçao kort voor zijn vertrek derwaarts door Kees van Hoek voor het dagblad *De Tijd* werd geïnterviewd, maakte de nieuwe Landvoogd de opmerking dat de havenbeweging van Curaçao weliswaar in tonnenmaat en schepental de Amsterdamsche overtreft, maar dat deze vergelijking natuurlijk betrekkelijk is, omdat de meeste schepen die op Curaçao aankomen tankboten en bunkerscheper zijn.

Dit laatste voorbehoud was mij niet geheel duidelijk, immers verschillende havens ontleenen nu eenmaal hare bedrijvigheid aan verschillende oorzaken en een vergelijking heeft in dit verband altijd slechts een betrekkelijke waarde.

De ruim zes miljoen ton ruwe olie welke in 1928 op Curaçao werd aangevoerd vertegenwoordigde 2500 à 3000 reizen van kleine tankers van het Maracaibo-gebied en op een zeer klein deel na moet de aangevoerde olie in den eenen of anderen vorm ook weder worden uitgevoerd, hoofdzakelijk door groote tankers als lading, ten deele ook door oliestokende stoomschepen en door motorschepen als brandstofvoorraad. Dat de beteekenis van Amsterdam als zeehaven een geheel anderen grond heeft is duidelijk; marine-vaartuigen en touristenschepen komen er ook in Amsterdam niet zooveel als op Curaçao.

Waar nu evenwel Mr. de Gaay Fortman (West-Indische Gids van Februari j.l.) in zijn recensie van het Handelsadresboek voor Ned. West-Indië (samengesteld door het Bureau voor Handelsinlichtingen te Amsterdam) de

aandacht vestigt op een in genoemd Handelsadresboek voorkomende grafische voorstelling der scheepvaartbeweging op Curaçao, welke voorstelling volgens recensent vooral hieraan haar waarde ontleent dat niet met de petroleum-scheepvaart is gerekend, komt het mij wel wenschelijk voor het bedoelde kaartje even wat nader te bekijken, alsook het daarbij behoorende deel van den tekst.

Inderdaad komt op blz. 17 van het Handelsadresboek een grafiek voor van de scheepvaartbeweging op Curaçao over de jaren 1918 t. e. m. 1928, alleen betrekking hebbende op stoomschepen (maar waarschijnlijk met inbegrip van motorschepen) en zonder „petroleum schepen” (in het Engelsche onderschrift „petroleum tanks” genoemd). Van de 2914 stoom (en motor-) schepen welke volgens het Koloniaal Verslag (Verslag van Bestuur en Staat) in 1926 op Curaçao aankwamen verantwoordt het kaartje er zodoende slechts een goede 1000, van de 248 in 1918 slechts 100; de verwaarloosde 65 %, respectievelijk 60 %, zou dan op rekening moeten worden gesteld van de „petroleum-scheepvaart”.

Het is mij niet gelukt gegevens te vinden waarmede deze berekening zou kunnen worden gecontroleerd; het kan echter zijn dat buiten beschouwing zijn gelaten die schepen welke onder de uitzonderingsbepaling vielen der geldende verordening op de loodsgelden, als alleen op Curaçao aankomende om ruwe olie aan te voeren, maar die bepaling betreft niet de schepen welke de producten der raffinaderij op Curaçao komen laden en een andere officieele differentieering is mij niet bekend.

Maar ook het doel eener indeeling in „petroleumschepen” en andere schepen, ten behoeve van een overzicht als het Bureau voor Handelsinlichtingen geeft, is mij niet recht duidelijk kunnen worden. Immers, zonder de raffinaderij zou er op Curaçao niet alleen geen tankvaart zijn, maar ook de overige scheepvaart op dat eiland zou, wanneer er geen oliebedrijf was, minder druk zijn dan thans het geval is.

De grafiek in het Handelsadresboek geeft, behalve de lijn van het totale aantal stoomschepen (geen „petro-

leumschepen" zijnde) ook nog drie andere curven, respectievelijk voorstellende de aandeelen in de scheepvaartbeweging van de Nederlandsche vlag, van de vlag der Ver. Staten en van alle overige vlaggen tezamen en de tekst op blz. 16 verstrekt de toelichting dat het aantal stoomschepen onder Amerikaansche vlag dat onder de Nederlandsche verre overtreft en dat de eerste categorie sterker in aantal toeneemt dan de laatste.

Het komt mij voor dat deze conclusies op een misverstand moeten berusten.

Voor 1926 wijst de lijn der Nederlandsche stoomschepen een aantal van ongeveer 120 aan en alleen voor de K. N. S. M. moeten er in dat jaar al een 300tal zijn aangekomen, geen tankschepen.

Slaat men nu de statistiek der scheepvaartbeweging op in het K. V. over 1926, dan vindt men daarin 122 stoomschepen aangegeven als op Curaçao aangekomen en herkomstig uit Nederland, maar dat is niet hetzelfde als schepen onder de Nederlandsche vlag.

Toch ligt het vermoeden voor de hand dat het Bureau voor Handelsinlichtingen bedoelde statistiek heeft gebruikt voor het overzicht in het Handelsadresboek, immers niet alleen de curve der Nederlandsche stoomschepen stemt overeen met de cijfers der schepen van Nederlandsche herkomst in het K. V. (van 1 — zegge één — stoomschip in 1918 tot 122 stoomschepen in 1926) maar met de lijn der Amerikaansche stoomschepen is hetzelfde het geval (van 68 stoomschepen in 1918 tot 220 in 1926). Alleen zou dan, althans procentsgewijze, de Nederlandsche vlag meer zijn vooruitgegaan dan de Amerikaansche.

Het is echter duidelijk dat uit de officieele statistiek der scheepvaartbeweging, naar landen en plaatsen van herkomst en bestemming, geen conclusie mag worden getrokken met betrekking tot de verhouding der vlaggen. In 1926 bestond de vloot der op Curaçao zelf thuisbehorende schepen — die dus de Nederlandsche vlag voeren — behalve uit zeilschepen, uit 30 stoomschepen en 1 motorschip, waarvan 22 stoomschepen en het motorschip tot

het petroleumbedrijf behoorden en meest tusschen het Meer van Maracaibo en Curaçao voeren, terwijl 8 stoomschepen gewone vracht- en passagiersschepen waren, varende tusschen New York en Curaçao en tusschen de stad Maracaibo en Curaçao.

Deze laatste stoomschepen zullen natuurlijk op hunne talrijke reizen bij binnenkomst op Curaçao zijn aangemerkt als afkomstig uit de Vereenigde Staten en uit Venezuela. Hoe men op Curaçao te werk gaat wanneer een in Nederland thuisbehoorend schip Curaçao aandoet op den terugweg kan uit de statistiek in het K. V. niet met zekerheid worden opgemaakt, maar het staat voor mij wel vast dat het Bureau voor Handelsinlichtingen de Nederlandsche vlag heeft te kort gedaan, ten voordeele van andere vlaggen, o.a. de Amerikaansche.

Het K. V. geeft nog een andere statistiek der scheepvaartbeweging en wel eene gedetailleerd naar de nationaliteit der schepen, dus juist wat we hebben moeten, maar deze statistiek geldt het gewest in zijn geheel en niet het eiland Curaçao.

Volgens laatstbedoelde statistiek kwamen in 1918 aan 249 stoomschepen (waarvan 248 op Curaçao) en van deze 249 stoomschepen voerden 39, dus ruim 15 %, de Nederlandsche vlag, 141 — dus ruim 56% — die der Ver. Staten.

Voor 1926 waren deze cijfers: totaal 3517 stoomschepen (waarvan 2914 op Curaçao); onder de Nederlandsche vlag 1877, dus ruim 53 % en onder de Amerikaansche 242, dus nog geen 7 %.

En voor 1927 (het laatste jaar waarover een K. V. is verschenen): totaal 5015 stoomschepen (waarvan 3728 op Curaçao); onder de Nederlandsche vlag 2494, of bijna 50 % en onder de Amerikaansche 392, of nog geen 8 %.

Hierbij valt nog op te merken dat het snel toenemende stoomvaartverkeer buiten Curaçao voor het allergrootste deel voor rekening komt van Aruba en dat de Nederlandsche vlag daarbij tot nog toe slechts in geringe mate was betrokken.

De Nederlandsche vlag heeft dus een grooter aandeel in de scheepvaartbeweging van het eiland Curaçao dan in die

van het geheele gewest en dat aandeel overtreft in beide gevallen in sterke mate dat der Amerikaansche vlag, wanneer men de „petroleumschepen” mederekent, en waarschijnlijk ook wel wanneer men laatstbedoelde categorie verwaarloost.

Amsterdam, Februari 1930.