

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