HANDELSKRONIEK.

HET JAARVERSLAG DER ROTTERDAMSCHER KAMER VAN KOOPHANDEL.

Jaarverslag der Rotterdamsche Kamer van Koophandel.

Ook dit jaar is de secretaris der Rotterdamsche Kamer van Koophandel Mr. J. H. D. van Lier weer vlug geweest met zijn verslag, een vlugheid die thans dubbele verdienste heeft omdat thans uiteraard iedereen belang stelt in het economisch leven van de eerste havenstad des Rijks nadat in Augustus de oorlog is begonnen.

Terecht constateert de secretaris dat de economische geschiedenis van Rotterdam over het jaar 1914 eigenlijk slechts die is van de laatste vijf maanden. Wat te voren geschiedde valt bij die laatste en kortste periode in het niet. Uit de talrijke zeer belangrijke hoofdstukken — wij wijzen bijv. op geldmarkt, assurantie, zeevaart enz. — kiezen wij voor deze kroniek, de statistische gegevens van het handels- en scheepvaartverkeer.

Vooreerst dan de uitklaringen uit zee. Bewogen deze zich in de eerste maanden in een, zij het zeer bescheiden stijgende lijn — alleen Juli was zeer druk en gaf een vermeerdering van 243.855 ton bij Juli 1913 vergeleken, terwijl het totaal over die maand bijna $1\frac{1}{2}$ miljoen tons bereikte — daarna is het steeds diminuendo gegaan, zoodat het totaalcijfer der inklaringen over 1914 aanwijst 7547 schepen en 9.451.091 netto tons tegen 10.527 schepen en 13.047.465 netto tons in 1913 of een vermindering van 2980 schepen en 3.595.774 netto tons. Rekent men hiervan af de schepen die van Nederlandsche havens of binnen door kwamen, dan komt men voor 1914 op 7303 schepen, metende 9.188.615 tons tegen 10.203 schepen, metende 12.785.861 tons in 1913 of een vermindering van 2900 schepen en 3.597.246 netto tons. Het is niet onbelangwekkend na te gaan hoe de beweging en de ondergane vermindering is te rangschikken zoowel naar de landen van herkomst als naar de vlaggen en dan vindt men, voor de landen van herkomst:

Landen.	1913		1914	
	Aantal.	M ³ bruto.	Aantal.	M ³ bruto.
Duitschland: Hanzesteden.	868	4.967.123	521	3.413.520
Pruisen . . .	880	2.181.443	546	1.713.988
Frankrijk.	511	1.561.000	408	1.481.919
Groot-Britannië en Ierland.	3.030	10.236.156	2.580	8.711.175
Noorwegen	390	3.669.027	324	2.956.648
Portugal	76	305.934	40	162.486
Rusland	1.153	7.968.536	620	4.440.771
Spanje	1.048	7.819.030	657	4.153.333
Eur. Turkije en de Donau.	96	896.666	98	925.440
Zweden	492	2.753.544	330	1.810.152
Nederlandsch-Indië . . .	91	1.329.532	76	1.165.509
Fransche Koloniën in Afrika	185	1.512.576	136	1.059.765
Argentijnsche Republiek .	152	1.662.977	49	554.347
Brazilië	35	508.110	15	224.359
Ver. Staten van N.-Amerika	492	8.193.150	349	6.079.040
Diverse landen.	704	5.438.617	554	4.483.590
Totaal . . .	10.203	59.903.411	7303	43.336.042

En van de vlaggen:

	1913		1914	
	Aantal.	Bruto inhoud in M ³ .	Aantal.	Bruto inhoud in M ³ .
Amerikaansche (V. S.) .	3	61.350	8	85.789
Argentijnsche	1	10.547	—	—
Belgische.	52	243.214	49	276.393
Canadeesche	—	—	1	11.803
Chileensche.	—	—	3	32.622
Deensche	178	836.296	129	619.037
Duitsche	2.448	11.988.848	1.460	8.101.446
Engelsche	3.517	20.038.800	2.408	12.880.318
Fransche.	223	760.833	123	431.392
Grieksche	112	917.232	89	770.288
Italiaansche.	57	546.905	30	294.004
Japansche	—	—	3	52.180
Mexicaansche	—	—	2	25.302
Nederlandsche.	1.560	10.486.487	1.537	10.375.970
Noorsche	742	4.494.186	621	3.203.205
Oostenrijksche.	132	1.388.191	63	687.320
Perzische.	1	2.097	—	—
Rumeensche	18	143.970	12	114.853
Russische	152	1.236.164	96	714.920
Spaansche	300	2.226.621	189	1.385.822
Uruguaysche	34	224.192	2	13.344
Zweedsche	673	4.297.478	478	3.259.944
Totaal . .	10.203	59.903.411	7.303	43.336.042

Om na te gaan welk verkeer naar verhouding het meest heeft geleden, zijn de cijfers in enkele hoofdrubrieken te splitsen.

Groot-Brittannië en Ierland:

1909	. . .	2.944	schepen met	9.624.496	M ³ bruto.
1910	. . .	2.941	» »	9.974.070	» »
1911	. . .	2.847	» »	9.536.881	» »
1912	. . .	3.046	» »	10.380.128	» »
1913	. . .	3.032	» »	10.236.156	» »
1914	. . .	2.580	» »	8.711.175	» »

De reductie is vrij belangrijk, vergeleken met de voorafgaande jaren, maar toch niet zoo als de algemeene vermindering zou doen veronderstellen. Dat vloeit wel hieruit voort, dat na de aanvankelijke stagnatie in Augustus het verkeer met Engeland relatief het eerst was hersteld. Aanvankelijk was het de Scheepvaart- en Steenkolen-Maatschappij die met groote stoutmoedigheid de kolenvaart tusschen Engeland en Nederland weer opnam. Vervolgens trachtte men met gecharterde schepen onder neutrale vlag de verschillende beurtdiensten weer op te vatten, terwijl eindelijk ook de Engelsche schepen weer in de vaart kwamen. Evenwel heeft het langdurig oponthoud in de Engelsche havens tengevolge van overvulling en gebrek aan arbeidskrachten op de veelvuldigheid en den regelmaat der afvaarten grooten invloed gehad.

Naast het beurt- en steenkolenverkeer met Engeland komen de ertsaanvoeren in aanmerking voor nadere beschouwing, waarvoor de cijfers van Spanje, Zweden, Noorwegen, Afrika en Griekenland voor een deel den doorslag geven.

Bilbao:

1909	. . .	240	schepen met	1.406.291	M ³ bruto.
1910	. . .	233	» »	1.381.799	» »
1911	. . .	249	» »	1.357.353	» »
1912	. . .	310	» »	1.747.360	» »
1913	. . .	265	» »	1.623.107	» »
1914	. . .	172	» »	996.459	» »

Spanje (incl. Bilbao):

1909	. . .	936	schepen met	5.569.831	M ³ bruto.
1910	. . .	923	» »	5.519.927	» »
1911	. . .	978	» »	5.835.100	» »
1912	. . .	1.157	» »	7.178.529	» »
1913	. . .	1.048	» »	6.819.030	» »
1914	. . .	657	» »	4.153.333	» »

Hierbij ziet men alreeds eene vrij aanzienlijke vermindering, hieruit te verklaren, dat, toen door het aanhouden van het Nederlandsche s.s. Katwijk ertsen, voorkomende op de lijst der goederen, die nimmer contrabande zouden kunnen zijn, op eene dergelijke behandeling geen aanspraak meer zouden kunnen maken, het ertsvervoer van Spanje naar Rotterdam, anders een niet onbelangrijke factor voor de scheepvaartbeweging, geheel werd stopgezet. Het erts, dat thans nog nu en dan te Rotterdam wordt aangevoerd, komt alleen van Narvik.

Zweden:

1909	. . .	326	schepen met	1.839.616	M ³	bruto.
1910	. . .	411	»	»	2.310.749	»
1911	. . .	410	»	»	2.405.010	»
1912	. . .	477	»	»	2.723.719	»
1913	. . .	492	»	»	2.753.544	»
1914	. . .	330	»	»	1.810.152	»

Noorwegen:

1909	. . .	300	schepen met	1.870.577	M ³	bruto.
1910	. . .	318	»	»	2.135.254	»
1911	. . .	334	»	»	2.355.849	»
1912	. . .	403	»	»	3.097.413	»
1913	. . .	390	»	»	3.669.027	»
1914	. . .	324	»	»	2.956.648	»

Onder deze Noorsche cijfers zijn begrepen 143 schepen met 2.020.227 M³ van Narvik, zoodat dit verkeer het leeuwendeel van dat met Noorwegen heeft.

Neemt men nu ook de cijfers van Afrika en Griekenland bij de bovenstaande, dan krijgt men als totaal-inklaringen van de ertslanden het volgende overzicht:

	1909		1910		1911	
	Schepen.	M ³ .	Schepen.	M ³ .	Schepen.	M ³ .
Spanje . .	936	5.569.831	923	5.519.927	978	5.835.100
Zweden . .	326	1.839.616	411	2.310.749	410	2.405.010
Noorwegen.	300	1.870.577	318	2.135.254	334	2.355.849
Afrika . .	161	1.125.946	183	1.325.154	162	1.206.050
Griekenland	65	490.714	63	488.308	58	444.022
Totaal .	1788	10.896.684	1898	11.779.387	1942	12.246.051
	1912		1913		1914	
	Schepen.	M ³ .	Schepen.	M ³ .	Schepen.	M ³ .
Spanje . .	1157	7.178.529	1048	6.819.030	657	4.153.333
Zweden . .	477	2.723.719	492	2.753.544	330	1.810.152
Noorwegen.	403	3.097.413	390	3.669.027	324	2.956.648
Afrika . .	219	1.563.536	246	2.046.685	183	1.466.481
Griekenland	53	410.594	62	460.618	38	282.445
Totaal .	2309	14.973.791	2238	15.718.904	1532	10.669.059

Hier constateeren wij dus een minus van ruim 5 miljoen M³, een verschil, dat ongetwijfeld heel wat grooter zou zijn geweest, indien wij het goede eerste halve jaar niet hadden gehad.

Ook de derde groote rubriek, die der graan produceerende landen, doet veel minder groote verschillen zien.

Wij nemen daarvoor de herkomsten van Rusland, Rumenië, Noord-Amerika en de Argentijnsche Republiek.

Rusland :

1909	.	.	.	1.122	schepen met	7.594.193	M ³	bruto.
1910	.	.	.	1.230	»	»	8.543.877	»
1911	.	.	.	1.204	»	»	8.301.677	»
1912	.	.	.	1.060	»	»	6.981.212	»
1913	.	.	.	1.153	»	»	7.986.536	»
1914	.	.	.	620	»	»	4.440.771	»

Rumenië :

1909	.	.	.	103	schepen met	870.401	M ³	bruto.
1910	.	.	.	161	»	»	1.272.475	»
1911	.	.	.	190	»	»	1.643.468	»
1912	.	.	.	128	»	»	1.145.631	»
1913	.	.	.	92	»	»	861.161	»
1914	.	.	.	96	»	»	912.933	»

Bij de beoordeeling dezer cijfers moet in aanmerking worden genomen, dat de Dardanellen reeds geruimen tijd gesloten zijn voor het verkeer. Het zonderlinge verschijnsel, dat Rumenië met hooger cijfers in de lijst prijkt dan in 1913, wordt voldoende verklaard door het feit, dat dit land in 1913 zelf in oorlog was, dus toen niet in gunstige positie verkeerde om uit te voeren.

Noord-Amerika (Vereenigde Staten):

1909	.	.	.	394	schepen met	6.103.906	M ³	bruto.
1910	.	.	.	387	»	»	6.194.438	»
1911	.	.	.	370	»	»	6.133.897	»
1912	.	.	.	431	»	»	7.149.570	»
1913	.	.	.	492	»	»	8.193.150	»
1914	.	.	.	349	»	»	6.079.000	»

Hoewel onze Holland-Amerika Lijn met groote vasthoudendheid het verkeer met Amerika heeft volgehouden, ook met een groot aantal gecharterde schepen, is de levendigheid in haar bedrijf toch niet groot genoeg geweest om hetgeen men overigens in het verkeer met de Vereenigde Staten kwam te missen goed te maken. Men behoeft zich

intusschen niet af te vragen, hoe de cijfers in dit verkeer er zouden hebben uitgezien, indien wij onze nationale lijn niet zouden hebben gehad.

Argentijnsche Republiek:

1909	.	.	.	65	schepen met	597.198	M ³	bruto.
1910	.	.	.	47	»	»	416.204	»
1911	.	.	.	34	»	»	305.887	»
1912	.	.	.	130	»	»	1.422.625	»
1913	.	.	.	152	»	»	1.662.977	»
1914	.	.	.	49	»	»	554.347	»

Ook in deze rubriek is de vermindering voldoende verklaarbaar uit den aanvankelijk algeheelen stilstand, waaraan ten slotte een einde werd gemaakt, toen de Nederlandsche Regeering zelve vandaar granen begon te importeerden.

Onder al die verminderingen is het een aangenaam verschijnsel, dat het rechtstreeksch verkeer met onze koloniën zich vrijwel op het cijfer van verleden jaar wist te handhaven.

Het was in:

1909	.	.	.	.	.	889.743	M ³	bruto.
1910	.	.	.	.	.	997.370	»	»
1911	.	.	.	.	.	1.232.684	»	»
1912	.	.	.	.	.	1.251.696	»	»
1913	.	.	.	.	.	1.329.532	»	»
1914	.	.	.	.	.	1.165.509	»	»

Ten slotte nog eene splitsing van het totaal-verkeer op Rotterdam naar de verschillende werelddelen:

	1912		1913		1914	
	Schepen.	M ³ .	Schepen.	M ³ .	Schepen.	M ³ .
Europa . . .	9.089	42 285.977	8.944	43.255.887	6.426	31.342.679
Azië . . .	199	2.738.278	186	2.677.331	143	2.132.983
Afrika . . .	219	1.563.536	246	2.046.615	183	1.466.481
Amerika . . .	696	10.173.407	815	11.795.929	544	8.333.446
Australië . .	5	82.975	12	127.579	7	60.453

Dus in het algemeen wel een zeer abnormaal jaar terwijl tot dusver 1915 niet beter belooft te worden, integendeel!

Dat die verminderde beweging van groot nadeel is voor de directe inkomsten der gemeente, kan wel hieruit blijken, dat de opbrengst van het havengeld over 1914 met f 2.187.284, bijna 7½ ton is achtergebleven bij 1913.

Het ligt voor de hand dat deze vermindering van inklaringen zich ook deed gevoelen door een vermindering in de hoeveelheid der ingevoerde goederen. Vergelijkt men in dat

opzicht de jaren 1914 en 1913 dan krijgt men de volgende cijfers te zien.

Invoeren ter zee van de voornaamste artikelen te Rotterdam:

In tonnen van 1000 K.G.		
	1913	1914
Ertsen	8.616.962	5.726.439
Granen: Tarwe	2.041.995	1.357.763
Rogge	557.664	301.163
Gerst	844.624	438.557
Mais	777.968	429.394
Haver	523.797	281.386
alle andere	434.516	295.498
Hout, scheepsbouw en timmerhout.	1.347.861	702.680
Koffie	85.670	46.603
Margarine (ruwe)	28.514	24.339
Metaal, onbewerkt	686.223	481.426
» bewerkt	268.219	205.683
Olie: Grondnoten	3.981	4.055
Katoenpitten	49.024	36.251
Sesam en andere eetbare	10.331	13.251
andere, waaronder palmolie	269.693	227.807
Petroleum	294.575	241.263
Reuzel	31.981	18.517
Rijst	185.325	166.077
Steenkolen	1.252.635	997.612
Suiker, ruwe	151.845	123.841
Tabak, Sigaren	61.790	45.879
Zaad	216.237	105.395
Diversen	3.371.596	2.398.242
Totaal	22.061.026	14.669.121

Hoe ook het Rijnvaartverkeer heeft geleden blijkt uit het volgende overzicht.

Inklaringen in tonnen op:

	1913	1914
Nijmegen	125.781.5	46.823.0
Tiel	16.758.5	14.300.5
Zaltbommel	4.363.0	2.695.0
Gorinchem	59.712.0	40.710.5
Dordrecht	106.020.0	124.848.0
Arnhem	46.124.5	40.910.5
Wageningen	8.452.0	7.596.5
Wijk bij Duurstede	8.189.0	4.206.0
Culemborg	11.734.0	9.815.0
Vianen	2.495.5	2.634.0
Vreeswijk	50.076.0	26.929.0
Rotterdam	7.024.259.0	5.498.929.0
Amsterdam	975.089.5	861.981.0
Andere Nederl. havens	2.805.430.5	2.239.690.5
Totaal	11.244.485.0	8.922.068.5

Uitklaringen in tonnen van:

	1913	1914
Nijmegen	1.007.0	1.661.0
Tiel	412.0	504.0
Zaltbommel	—	—
Gorinchem.	294.5	—
Dordrecht	3.018.5	9.486.0
Arnhem.	1.489.5	1.868.5
Wageningen	—	—
Wijk bij Duurstede.	—	82.2
Culemborg.	—	—
Vianen	235.5	179.0
Vreeswijk	—	—
Rotterdam.	15.739.982.5	9.837.053.5
Amsterdam	556.683.0	457.105.5
Andere Nederl. havens	393.770.3	306.032.0
Totaal	16.696.893.0	10.613.971.5

In en uitklaringen te zamen:

	1913	1914	in 1914	
			meer	minder
Nijmegen	126.788.1	18.464.0	—	78.304.5
Tiel	17.170.5	14.804.5	—	2.366.0
Zaltbommel	4.363.0	2.695.0	—	1.668.0
Gorinchem.	60.006.5	40.710.5	—	19.296.0
Dordrecht	109.038.5	134.334.0	25.295.5	—
Arnhem.	47.614.0	42.779.0	—	4.835.0
Wageningen	8.452.0	7.596.5	—	855.5
Wijk bij Duurstede.	8.189.0	4.288.0	—	3.901.0
Culemborg.	11.734.0	9.815.0	—	1.919.0
Vianen	2.731.0	2.813.0	82.0	—
Vreeswijk	50.076.0	26.929.0	—	23.147.0
Rotterdam.	22.764.241.5	15.335.982.5	—	7.428.259.0
Amsterdam	1.531.772.5	1.319.086.5	—	212.686.0
Andere Ned. havens	3.199.201.0	2.545.722.5	—	653.478.5
Totaal	27.941.378.0	19.536.040.0	8.405.338.0	t. minder.

Rotterdam, 5 Juni 1915.

A. Voogd.