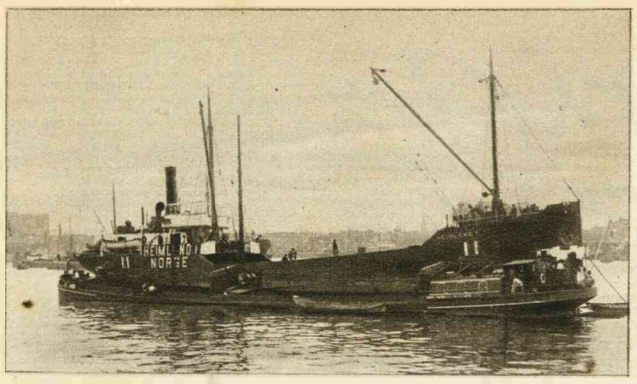
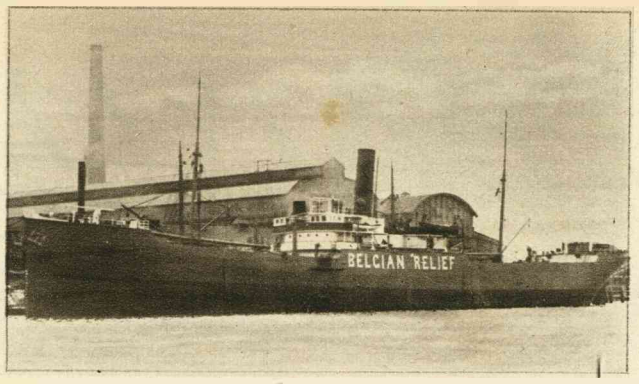
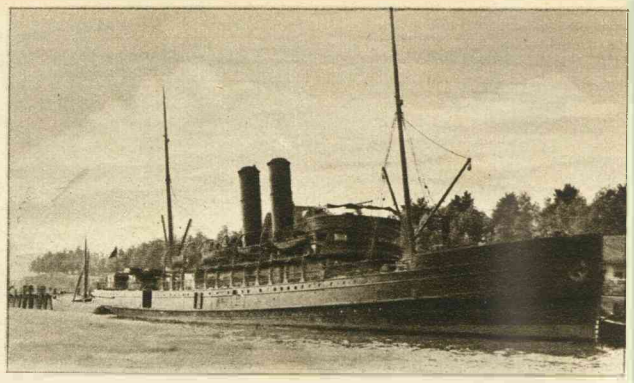


De hooge vrachtprijzen en het gebrek aan schepen-materieel zijn oorzaak dat de kleinste scheepjes (kleiner zelfs dan een binnenschip zooals men ziet,) gebruikt worden. Notedoppen van 400 ton (een normaal zeeschip is al gauw 5000!) zijn vrij veel in de vaart.



Geregelde klanten van de haven zijn de Belgian Reliefbooten uit Amerika, waarvan er soms 7 in een week binnenkomen. Ettelijke millioenen hebben zij reeds aangebracht.



De somberste boot uit de haven. De geheel zwart geverfde Engelsche Harwichboot, die de duikbooten trotseert.

Het Havenbedrijf te Rotterdam in Oorlogstijd

Wie in deze tijden door Rotterdam wandelt of zwerft en als de meesten, de dingen aan den buitenkant ziet en verder niet, zal op deze wijze den indruk krijgen dat de oorlog geen vat op de levendige Maasstad heeft gehad en nog niet heeft ook. Voor hem zal de economische handelscrisis een frase of een legende lijken. In de stad toch is de gewone drukte. Het Beursplein is zelfs meer dan ooit een centrum, waar allerlei slag van menschen zich concentreeren. En ook de Boompjes heeft denzelfden aanblik als anders. De Batavierbooten liggen hoog langs den oever en op de kaden staan de goederen opgestapeld, zóó zeer dat men soms dagen noodig heeft om ze te vervoeren. De langzame sleeperswagens sjouwen er nog altijd doodnuchter voor de trams en op de Maasbrug is het nog steeds gewaagd zich buiten het trottoir te begeven, terwijl op die trottoirs zelfs de volte nog zoo is, dat de menschen liever tegen elkaar botsen dan rechts houden...

* * *

Maar wie verder gaat, wie zich laat overzetten naar Feyenoord en Charlois en Katendrecht of wie de wandelvaart maakt door de havens en die vroeger ook eens gedaan heeft, die ziet en voelt andere dingen. De anders zoo volle Rijnhaven telt nu een enkel scheepje. De Maashaven, de trots der havens, zoolang de enorme Waalhaven nog niet heel en al in gebruik is, is een groote effen watervlakte waaruit eenzaam de donkere dukdalven steken. Geen „avenue of boulevard" van zeeschepen, geen knarsende lieren, snorrende elevators, donderende kolentips en erts-lossers. Slechts een of twee schepen zijn omzwermd door een aantal kleinere en gehuld in wolken stuivend regeeringsmeel. Heel achterin ja ligt een vloot van verschillende schepen. Doch geen enkel opwekkend handels-geluid stijgt daaruit op, geen witte stoom puft uit de rompen, geen donkere rook wijst op de oer-krachtige machine-werking. 't Zijn bannelingen in dezen havenhoek: „opgelegde" Duitsche schepen, die door Engelands heerschappij ter zee veiliger liggen te verinteresten hier, dan op den bodem van de zee. Maar dat die heerschappij niet onaangevochten is, toont de Engelsche Harwichboot, die stoutmoedig de geregelde vaart volhoudt. Zooveel mogelijk in den donkeren nacht en daarom dan ook is alles zwart gemaakt. Geen witte stijlen of masten of dekken of booten; geen glimmend koper zelfs dat de vaart door den donkeren nacht verraadt.

Alleen de Waalhaven biedt een wonderlijk-levendigen aanblik. Hier geen zeeschepen, doch de enorme watervlakte is overdekt met lange binnenschepen die een dicht bosch van masten en touwen doen oprijzen als een onuitwarbaar geheel. Meer dan duizend aken zijn hier de goedkoope pakhuizen van meel, ook van kolen, ook van voedingsmiddelen voor België. Het is een dorp van vijf-, zesduizend zielen, dat hier op 't water zijn gezamenlijk leven leidt. Maar de Maas zelf heeft niet haar gewonen aanblik. De boeien houden geen schepen vast en de water-oppervlakte is niet overzwermd door sleepbooten en motorvaartuigen... Geen wonder. Wijzen de cijfers niet uit, dat tegenover 10612 schepen van Aug. 1913 tot Aug. 1914 slechts een aantal staat van 3618 van Aug. 1914 tot Aug. 1915? Staat tegenover de dertien en een half millioen tonnen-inhoud niet het armzalige derde gedeelte van iets meer dan vier millioen in het oorlogsjaar? Zijn de gevolgen daarvan voor de stad, die een enorme bron van inkomsten heeft en hebben moet aan de havengelden, niet als een sombere terugslag van den strijd rondom ons? 841.000 gulden ongeveer in het oorlogsjaar tegenover ruim $2^1/_3$ millioen in het jaar daarvoor is een vermindering die zich gelden laat...

* * *

En toch — al is dit alles somberstemmend, een zuivere afspiegeling van den totalen toestand is het niet. Wel is de handel in veel artikelen, door de contrabande-verklaring, zeer geschaad en in erts (waarop het havenbedrijf sterk was ingericht), zelfs zoo goed als te niet, doch de energieke Rotterdammers zouden geen Rotterdammers, geen handelslui zijn, als ze zich niet spoedig aan den toestand hadden aangepast en ervan gebruik wisten te maken. Een levendige handel heeft zich ontsponnen in die artikelen, die geen contrabande waren, die wellicht schaarsch zouden worden, die veel gevraagd werden ter vervanging van andere enz. Rijst, katoen, olie zijn in ontzaglijke hoeveelheden verhandeld. Er waren maanden dat de kaden overvol stonden met katoen; weken, dat alle buitenruimte door vaten met verschillende olie-soorten in beslag was genomen, omdat het niet de moeite loonde ze op te slaan in de pakhuizen, omdat elk oogenblik het gebrek aan wagons kan worden aangevuld of omdat de N.O.T.-formaliteiten moesten worden afgewerkt. Katoen en meel vormden de artikelen waarop 't havenbedrijf steunde.

En buiten het havenbedrijf zelf om is er in verschillende branches stevig verdiend. De reederijen maakten goede zaken, omdat de vrachten tot meer dan 200% rezen! Verschillende schepen werden aan buitenlandsche maatschappijen b.v. voor vervoer van Engeland naar Frankrijk voor hoogen prijs verhuurd. Verscheidene schepen werden ook tegen flinke prijzen verkocht. De assurantie-maatschappijen maakten goede zaken door de molest-premies en de geldhandel is er evenmin slecht aan toe. De binnenvaart maakt tegenover de buitenvaart een zeer goed figuur. Het aantal binnenschepen is slechts zeer weinig minder dan in normale tijden.

Inderdaad, er is op verschillend gebied ook geld verdiend. Alleen de wijze waarop is anders dan in normale tijden, is minder algemeen, zoodat de arbeidende stand het minst daarbij betrokken is. De stad in haar geheel, de gemeente lijdt dan ook ongetwijfeld onder den toestand. De toekomst moge dan ook in vervulling doen gaan de woorden die de burgemeester sprak bij de steenlegging van het Raadhuis: „de natuurlijke, gunstige ligging van Rotterdam zal onder geen enkele omstandigheid den handel kunnen vernietigen. Daarom is ons vertrouwen boven de tegenwoordige toestanden uit gevestigd op de toekomst".

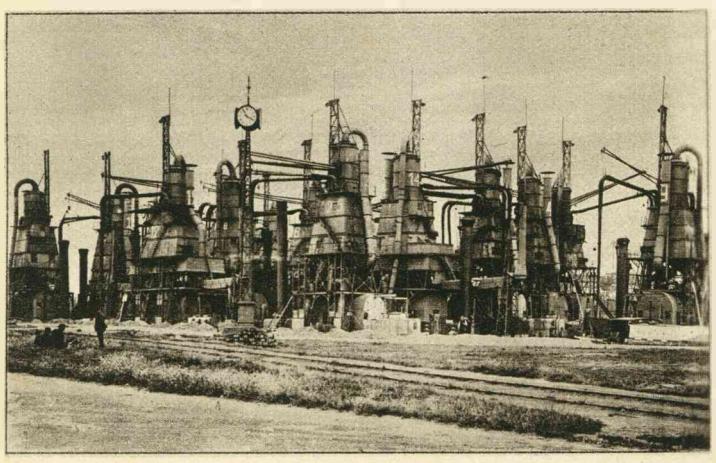
V.



Een treffend verschil: „De Maashaven in vredestijd, een en al drukte en bedrijvigheid".



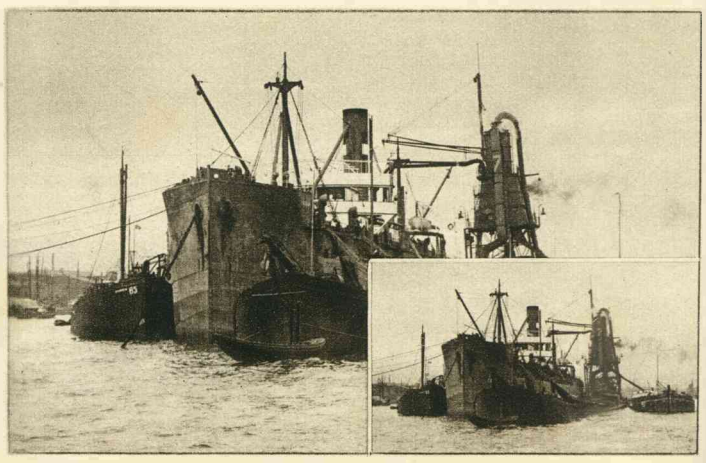
Een treffend verschil: „De Maashaven in oorlogstijd, een effen vlakte en ledigheid".



Stil, op een hoop bij elkaar, liggen nu de anders zoo bedrijvige elevators.



Geregeld staan de kaden vol goederen. Nu eens is er gebrek aan wagons, dan weer wachten ze op uitvoer-consenten, meermalen ook zitten de pakhuizen propvol. Vooral katoen en olie zijn in enorme hoeveelheid aangevoerd geworden.



De verhouding van de scheepvaart in Rotterdam van het normale jaar 1 Aug. 1913—1 Aug. 1914 tot het oorlogsjaar 1 Aug. 1914—1 Aug. 1915.