

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER
ORGAAN VOOR DE MEDEDEELINGEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART
UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

21^e JAARGANG

WOENSDAG 6 MEI 1936

No. 1062

COMMISSIE VAN REDACTIE:

*P. Lieftinck; N. J. Polak; J. Timbergen; F. de Vries en
H. M. H. A. van der Valk (Redacteur-Secretaris).*

Assistent-Redacteur: L. R. W. Soutendijk.

*Redactie-adres: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam.
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruijgeplaatweg.
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.*

Advertenties voorpagina f 0,50 per regel. Andere pagina's f 0,40 per regel. Plaatsing bij abonnement volgens tarief. Administratie van abonnementen en advertenties: Nijgh & van Ditmar N.V., Uitgevers, Rotterdam, Amsterdam, 's-Gravenhage. Postchèque- en giro-rekening No. 145192.

Abonnementsprijs voor het weekblad franco p. p. in Nederland f 16,—. Abonnementsprijs Economisch-Statistisch Maandbericht f 5,— per jaar. Beide organen samen f 20,— per jaar. Buitenland en Koloniën resp. f 18,—, f 6,— en f 23,— per jaar. Donateurs en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut ontvangen het weekblad en het Maandbericht gratis en genieten een reductie op de verdere publicaties.

INHOUD.

	Blz.
WERKLOOS, WERKWILLIG ROTTERDAM door <i>Prof. Dr. N. J. Polak</i>	325
Onderzoek naar de jeugdwerkloosheid te Rotterdam..	326
Werkloosheid en steunregeling te Rotterdam door <i>Dr. F. M. G. van Walsen</i>	332
Rotterdam's graanhandel en werkloosheid door <i>Jhr. Mr. D. P. M. Graswinckel</i>	335
Rotterdam als centrum van wegverkeer door <i>Prof. W. E. Boerman</i>	336
De haven van Rotterdam en het Duitse achterland door <i>G. A. E. van den Berg</i>	338
Rotterdam en het stukgoedverkeer in de kleine lijnvaart door <i>H. Willemse</i>	338
Vreemdelingenverkeer in Rotterdam door <i>Mr. Herman Vlug</i>	340
Rotterdam en de industrialisatie door <i>Ir. L. H. J. Angenot</i>	342
Rotterdam als assurantiecentrum door <i>Mr. J. J. Kamp</i>	344
De betekenis van Rotterdam voor de internationale fruitmarkt door <i>A. Grelinger</i>	345
STATISTIEKEN	346—348
Geldkoersen. — Wisselkoersen. — Bankstaten.	

WERKLOOS, WERKWILLIG ROTTERDAM.

Dat het Rotterdam niet meeloopt, weet men nu wel. Maar hoezeer het lijdt, wordt nog niet overal beseft. Men weet, dat Bruynzeel, Ford en Gispen naar elders zijn verhuisd, men weet, dat Allan en Burgerhout zijn stilgelegd en Van Berkel een gedeeltelijke overbrenging naar het goedkopere buitenland overweegt, men weet, dat het met de kali is misgelopen en dat Antwerpen en Gent, ja zelfs Dordrecht, heel wat Rotterdams verkeer zuidelijk hebben afgeleid, men weet, dat de graanhandel en de fruitmarkt haast vernietigd zijn en Waalhaven nog slechts bestaat dank zij de aarzeling om het gevelde vonnis ten uitvoer te leggen, en men weet, hoe berooid de gemeentekas is. Dat alles weet men alom in Nederland.

Maar wat men niet alom weet, wat men alleen in Rotterdam zelf kan gewaar worden en begrijpen, dat is nog veel ernstiger. Het uiterlijk van de stad toont duidelijk het uit bittere noodzaak uitgestelde onderhoud. Op enkele uitzonderingen na ziet alles er verwaarloosd uit. Het aantal leegstaande winkels, woonhuizen en kantoren valt bij eerste aanblik op, en men vraagt niet, hoe het in de nog lopende winkels en kantoren en in de nog bewoonde woonhuizen gaat. Een stille getuige van de toestand is het houten hekje op de Westerkade, hetwelk een wrak stukje kadebestrating beschermt tegen het gevaar, dat een zwaar beladen vrachtauto het noodlot van het uitstel der reparatie zou bezegelen. Dat alles kan men zien in Rotterdam.

Wat men niet kan zien is, dat een verkeerscentrum een samengesteld organisme is, waarbij atrofie van het ene deel de functie van het andere doet verslapen en daardoor het geheel met toenemende snelheid doet verkwijnen. Het wegblijven van enige lijnboten betekent vermindering van verscheppingsgelegenheid en daardoor vermindering van goederenaanvoer ter verschepping. En dáárvan is weer het wegblijven van lijnboten het verdere gevolg. Niets is primair en niets secundair: het ene steunt het andere en het wegvallen van een deel tast op de — niet eens zo lange — duur het geheel aan.

Wat men ook niet kan zien, dat is, hoezeer de hoge gemeentelijke bedrijfstarieven en de belastingen op de bedrijven de zo nodige vestiging van industrieën tegenhouden en zelfs bestaande ondernemingen verjagen; dat is de stroefheid van de verbinding met de omgeving, vooral met de „eilanden”, waarvoor Rotterdam het door ligging aangewezen centrum van inkomensbesteding, ontspanning en ontwikkeling vormt; dat is de uittocht van de Rotterdammers naar randgemeenten en verder afgelegen woonplaatsen, waardoor de stad niet slechts aanzienlijke inkomsten, maar ook dragers van haar belangen, leden van de cultuurgemeenschap, steunpilaren van een stedelijke geest moet ontberen; dat is de oorzaak van de verkwijning van het kunstleven en van culturele instellingen als Diergaard en Schouwburg, van de verhuizing van de Aero-club en de Nationale Luchtvaartschool, en nog zoveel meer.

(Zie vervolg op pag. 332).

ONDERZOEK NAAR DE JEUGD- WERKLOOSHEID TE ROTTERDAM.

Inleiding. (2—7 December 1935).

In November/December 1934 is in opdracht van de „Landelijke Commissie ter Bestrijding van de Gevolgen der Jeugdwerkloosheid” in de steden Amersfoort en Enschede door den heer N. H. de Graaf, thans controleur van het cultureele werk voor werklozen vanwege het Departement van Sociale Zaken, een telling gehouden van de werkloze jonge mannen van 14 tot en met 24 jaar, waarbij gegevens omtrent verschillende aspecten van het benauwende probleem der jeugdwerkloosheid werden verzameld. Helaas moest worden geconstateerd, dat dit verschijnsel nog een aanzienlijk grooteren omvang had aangenomen dan volgens de officieele gegevens der Arbeidsbeurzen het geval scheen te zijn.

Een jaar later heeft een comité uit de burgerij van Rotterdam, onder voorzitterschap van Mr. K. P. van der Mandele, een soortgelijk onderzoek in Rotterdam ingesteld, waarbij de welwillende en waardevolle medewerking werd ondervonden van het Departement van Sociale Zaken, de Afdeeling Bevolking ten Stadhuis, de Gemeentelijke Arbeidsbeurs, het Nederlandsch Economisch Instituut en het Centraal Comité voor Jongere Werklozen.

De Gemeente Rotterdam mocht zeker bij uitstek aangewezen worden geacht voor zulk een ondernemen. De tweede stad des lands met haar 595.000 inwoners, waaronder 295.000 mannen, telde bij den aanvang der week, waarin de telling werd gehouden, niet minder dan 51.125 bij de Arbeidsbeurs ingeschreven mannelijke werklozen. Blijkt reeds uit dit getal hoe ernstig de wereldcrisis haar uitwerking doet gevoelen in dit knooppunt van handelsverkeer, vele andere gegevens zijn nog daar om den ernst van den toestand, waarin de bevolking dezer stad is geraakt, in het licht te stellen. Het belastbaar inkomen der bevolking is gedaald van f 395.000.000 in het fiscale jaar 1930/31 tot f 241.000.000 in 1934/35, de zake-lijke belasting op het bedrijf, maatstaf van de werkloosheid, zij het meer onder de ouderen, die in 1929 f 931.600 opbracht, kwam in 1935 niet hooger dan f 739.500, het aantal der in dienst van bij de Scheepvaart Vereeniging „Zuid” aangesloten werkgevers verrichte taken (halve dagen arbeids) viel terug van 4.947.910 in 1929 tot 2.237.605 in 1935, de in de industriele ondernemingen werkzame arbeiders verminderden van 65.880 aan het einde van 1929 tot 44.578 op den laatsten dag van 1935.

Zoo ergens, dan was het in Rotterdam zaak een juist overzicht te verkrijgen over omvang en aard van het kwaad van den gedwongen lediggang onder de jeugd dan kon worden verkregen aan de hand van de toch altijd min of meer vrijwillige aanmeldingen bij de Arbeidsbeurs, die in onze dagen het weinig animerend beeld vertoont van een loterij met te talrijke nieten.

Methode van onderzoek en voorbereiding.

Het spreekt vanzelf, dat bij het onderzoek in Rotterdam rekening is gehouden met het voorbee'd van Amersfoort en Enschede en met de daar opgedane ervaringen. Ook hier is het systeem van huisbezoek door intellectuele werklozen (kantoorbedienden e.a. beneden 25 jaar) gevolgd, die dit onderzoek als werkobject hebben uitgevoerd en daarvoor een kostenvergoeding van f 3,— per week ontvingen. De kosten van dit onderzoek zijn gedekt door een subsidie van Rijk en Gemeente, groot f 1200, terwijl het ontbrekende bedrag ad ca. f 900 door de Commissie, welke dit onderzoek aanhangig heeft gemaakt, ter beschikking werd gesteld. Door een 25-tal van deze jongelui zijn op de Afdeeling Bevolking van het Stadhuis in vier weken een 60.000-tal¹⁾ kaarten ingevuld, voor

¹⁾ Blijkens ervaring vormen de mannen van 14 t/m. 24 jaar pl.m. 10 pCt. der totale bevolking.

zoover betreft naam, voornaam en woonplaats, leeftijd en eventueel gehuwden staat. De bij huisbezoek te stellen hierna volgende vragen zijn zooveel mogelijk in aantal beperkt.

Overdag op school?

Zoo ja, op welke?

Welke school het laatst *overdag* bezocht?

Wat voor werk?

Of wat voor werk het laatst gehad?

Hoelang werkzaam?

Wanneer voor de laatste maal werkloos geworden?

De gegevens van de bij de Arbeidsbeurs ingeschreven en van hen, die zich voor vak- en andere cursussen, werkobjecten en werkplaatsen hebben opgegeven, zijn los van het huisbezoek uit de daartoe welwillend ter beschikking gestelde lijsten, betrekking hebbende op dezelfde week, bijgewerkt.

Een onderzoek als het onderhavige moet zich over een zoo kort mogelijken tijdsduur uitstrekken, waardoor de gevonden resultaten zooveel mogelijk het karakter van een momentopname krijgen en onnauwkeurigheden tengevolge van verschuivingen tusschen de drie groepen, waarover alle jongeren van 14 t/m. 24 jaar kunnen worden verdeeld, nl. schoolgaand, werkend of werkloos¹⁾, zoo gering mogelijk blijven.

Er werd besloten het huisbezoek evenals in de reeds genoemde twee steden binnen een week af te werken. Naar schatting waren hiervoor 250 à 300 werkloze jongeren noodig. De met namen enz. ingevulde kaarten waren dank zij de groote hulpvaardigheid van de Afdeeling Bevolking op het Stadhuis geheel volgens straat en huisnummer gerangschikt en gebundeld in aantallen van 200 à 250, welke dus betrekking hadden op adressen in elkaars onmiddellijke nabijheid gelegen. De stad werd verdeeld in 10 afdeelingen²⁾, elk met een door het Centraal Comité voor Jongere Werklozen afgestane lokaliteit als bureau, hetwelk onder leiding van een doctoraal student van de Nederlandsche Handelshoogeschool stond. De centrale leiding berustte bij het Nederlandsch Economisch Instituut. Aan de Rotterdamsche burgerij is door middel van de verschillende persorganen medewerking verzocht. Daarenboven werd elke huisbezoeker uitvoerig geïnstrueerd.

Dank zij deze organisatie en mede dank zij het groote enthousiasme van de medewerkenden, was het mogelijk het huisbezoek reeds binnen een week te beëindigen. Het bewerken van de gegevens is eveneens geschied door jonge werklozen onder toezicht van het Nederlandsch Economisch Instituut.

Uitkomsten.

Pro memorie worden eerst vermeld degenen, van wie geen gegevens konden worden verkregen of deze niet zijn verwerkt.

	Van 14—19 jaar	Van 20 t/m 24 jaar
Onvindbaar.....	98	333
Weigeren inlichtingen.....	50	48
Varend (postadres bekend)....	357	355
Dienstplichtige militairen....	—	787
Beroepsmilitairen.....	—	233
Woonwagens.....	12	10
Strafgevangenis.....	9	27
Abnormaal.....	137	100
Invalide.....	20	28
Ziek.....	50	46
Zwakzinnig.....	13	2
Totaal.....	746	1.969
Totaal Pro memorie.....		2.715

¹⁾ Deze verdeling bleek ook uit de kaart door het scheiden van de vragen in drie groepen. Bij de uitwerking gemakkelijkste dit de sorteering.

²⁾ Hoek van Holland, alsmede de geannexeerde gebieden Poortugaal, Pernis en Hoogvliet zijn afzonderlijk bewerkt, doch de gegevens van deze plaatsen zijn in de totale uitkomsten verwerkt.

In tabel I (zie pag. 328-329) treft men een algemeen overzicht aan van de resultaten van het onderzoek. Hierin zijn de niet meer schoolgaanden, dus de werkende en werkloze jongeren (14 t/m. 24 jaar), ingedeeld naar leeftijd, beroepsgroepen en vooropleidingen.

Hierbij valt op te merken, dat de beroepsgroepen zijn samengesteld naar de alfabetische lijst van beroepen, welke is uitgegeven door den Rijksdienst der werkloosheidsverzekering en Arbeidsbemiddeling¹⁾, en volgens deze lijst zijn genummerd.

Tabel II geeft in de kolommen 2 t/m. 7 de reeds genoemde verdeling in schoolgaand, werkend en werkloos. Hier zijn de percentages ten aanzien van het totaal aan toegevoegd. In kolom 9 vindt men het aantal werklozen, ingeschreven bij de Arbeidsbeurs, dat in kolom 10 is uitgedrukt in procenten van het totaal aantal werklozen (kolom 6). De kolommen 11 en 12 geven hetzelfde ten aanzien van de deelnemers aan vak- en andere cursussen, werkobjecten en werkplaatsen. Het aantal gehuwde werkenden en werklozen is in de kolommen 13 en 14 weergegeven. Uit het percentage van het totaal aantal werklozen ten aanzien van alle jongeren van 14 tot en met 24 jaar (28.7 pCt.) zou men kunnen afleiden, dat de toestand in Rotterdam heel wat ongunstiger is dan in December 1934 op grond van de uitkomsten van het onderzoek te Amersfoort en Enschede voor heel Nederland is aangenomen. De toenmalige onderzoeker kwam tot

¹⁾ 's-Gravenhage 1934, Algemeene Landsdrukkerij.

een percentage jeugdwerkloosheid voor Nederland van 20 pCt., terwijl het thans in Rotterdam ruim 28 pCt. bedraagt. Wil men evenwel hieruit concluderen, dat in Rotterdam de toestand slechter is dan elders, dan zullen meer algemeene cijfers in oogenschouw moeten worden genomen. Het is immers mogelijk, dat de resultaten van Amersfoort en Enschede bij een einde 1935 gehouden enquête ook ongunstiger zouden zijn dan in 1934 is gevonden, terwijl anderzijds de resultaten van Rotterdam, indien het onderzoek daar in 1934 had plaats gehad, wel ongeveer met de resultaten van Amersfoort en Enschede in overeenstemming hadden kunnen zijn.

Het is daarom wenschelijk even in het kort na te gaan, hoe de algemeene werkloosheid in Nederland en in het bijzonder in Amersfoort, Enschede en Rotterdam zich in 1935 heeft ontwikkeld.

Uit de in tabel III gegeven cijfers blijkt, dat de toestand van de arbeidsmarkt in Nederland als geheel, alsook in de drie bedoelde steden, gedurende het jaar 1935 aanmerkelijk slechter is geworden¹⁾. De cijfers voor Rotterdam geven een grotere toeneming van de werkloosheid weer dan in de beide andere steden. Waar de vermeerdering voor geheel Nederland echter naar verhouding nog groter blijkt te zijn, mag worden aangenomen, dat het genoemde percentage van 20 voor het geheele land momenteel zeker aan den lagen kant is.

¹⁾ Voor Rotterdam blijkt dit nog eens duidelijk uit een overzicht in E.-S.B. van 25 Maart 1936: „De balans van Rotterdam over 1935”.

Tabel II.

Verdeeling schoolgaand, werkend, werkloos, ingeschreven bij Arbeidsbeurs, deelnemers cursussen, enz. en gehuwd.

Leef-tijden	School-gaand	% school-gaand van totaal	Werkend	% werkend van totaal	Werkloos	% werkloos van totaal	Totaal	Werklozen ingeschreven bij arbeidsbeurs	% van totaal aantal werklozen	Werklozen deelnemers cursussen enz.	% van totaal aantal werklozen	Gehuwd	
												Werkend	Werkloos
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
14	3451	61,3	1268	22,5	910	16,2	5629	309	33,9	91	10		
15	2377	40,6	2466	41,8	1006	18,1	5849	455	45,2	133	13,2		
16	1188	24,9	2688	56,4	886	18,6	4762	451	50,9	181	21,1		
17	654	14,7	2922	62,8	1071	23,1	4647	533	49,8	225	21,0		1
18	400	8,4	3058	64,2	1302	27,4	4760	596	45,8	229	17,6	4	
19	288	6,0	3063	63,3	1481	30,6	4832	720	48,6	269	18,2	1	16
20	181	4,2	2582	59,5	1574	36,3	4337	705	44,8	208	13,2	49	38
21	198	3,7	3133	59,9	1935	37,0	5266	948	49,0	256	13,2	104	121
22	158	3,1	3040	59,5	1912	37,4	5110	932	48,7	199	10,4	230	200
23	113	2,2	3050	60,3	1896	37,5	5059	1009	53,2	137	7,2	364	358
24	69	1,5	2820	60,3	1798	38,2	4687	1024	57,0	129	7,2	643	547
Totaal	9077	16,5	30090	54,8	15771	28,7	54938	7682	48,7	2057	13,1	1395	1281

Tabel III.

Aantal mann. werklozen onder de bij de organen der openbare arbeidsbem. ingeschr. werkzoek. einde Nov. 1935 (einde Nov. 1934)

Overzicht van de werkzaamheid van de in Rotterdam, Amersfoort en Enschede gevestigde arbeidsbeurzen en totaalcijfers der arbeidsbemiddeling in Nederland in de maand Dec. 1935 (Dec. 1934). Mannen

	Aanbiedingen van werkzoekenden					Aanvragen van werkgevers					
	Totaal	18 jaar en ouder	Jonger dan 18 jaar	Nieuw ingeschreven	Totaal, inclusief restant vorige maand	Geplaatst	Overgebl. op het einde der verslagmaand	Nieuw ingeschreven	Totaal inclusief restant vorige maand	Voldaan	Overgebl. op het einde der verslagmaand
Rotterdam 1935	51125	48542	2583	7453	59.512	631	53.276	658	704	594	45
1934	46468	44235	2233	7225	(54.530)	(548)	(48.631)	(597)	(643)	(535)	(53)
Amersfoort..... 1935	1431	1354	77	409	1993	58	1.734	83	86	61	16
1934	1371	1309	62	(389)	(1.875)	(60)	(1.614)	(63)	(68)	(54)	(4)
Enschede 1935	5535	5385	150	986	6.797	71	6.221	74	86	68	9
1934	5442	5226	216	(965)	(6.649)	(85)	(5.980)	(89)	(92)	(79)	(12)
Totaal..... 1935	396149			108.145	516.244	9.786	464.041	10.265	10.769	9.646	494
1934	350570			101.260	463.188	9.330	410.235	10.369	10.940	9.626	621
Nederland v. 18 jaar 1935		380807		101.487	493.726	8.612	445.961	8.845	9.131	8.475	308
en ouder 1934		339952		96.126	446.939	8.744	398.072	8.974	9.313	8.549	341
Jonger dan 18 jaar 1935			15342	6.658	22.518	1.174	18.080	1.420	1.638	1.171	186
1934			10618	5.134	16.249	1.086	12.163	1.395	1.627	1.077	280

(Ontleend aan het Maandschrift van het Centraal Bureau voor de Statistiek).

TABEL I. ALGEMEEN
Verdeeling naar beroepen, leef

Beroepen		14 jaar				15 jaar				16 jaar				17 jaar				18 jaar				19 jaar				
		L.	N.	U. M. H.	To-taal	L.	N.	U. M. H.	To-taal	L.	N.	U. M. H.	To-taal	L.	N.	U. M. H.	To-taal	L.	N.	U. M. H.	To-taal	L.	N.	U. M. H.	To-taal	
1 Aardewerk, glas, steen	a	5		1	6	9	1	10	3	1		4	5	1	6	4	1	5	10	1	1	11				
	w	2			2	2		2	2		2	7	1	7	4		4	5	5			5				
2 Diamant, edelsteen	a																									
	w																									
3 Drukkerij	a	45	1	10	56	74	6	18	98	59	8	13	80	48	3	21	72	56	6	13	75	93	4	16	113	
	w	6		1	7	8		8	8	9		1	10	2	1	4	13	5	18	19	1	1	20			
4 Bouwbedrijf.	a	61	12	5	78	142	51	10	203	112	92	9	213	119	76	16	211	112	71	8	191	148	60	21	229	
	w	29	4	2	35	67	29	1	97	56	39	8	103	83	48	9	140	143	62	12	217	167	75	24	266	
5 Chemische nijverheid	a	6		1	7	6		2	8	13	3	4	20	12		5	17	7	3	8	18	13	1	7	21	
	w			1	1	1		1	4			4			2	2	2	2	4							
6 Hout, kurk, stroom	a	94	7	5	106	141	25	11	177	120	41	10	171	107	32	12	151	73	22	12	107	100	22	7	129	
	w	26	2	2	30	55	4	2	61	50	9	1	60	60	11	3	74	84	8	3	95	84	8	2	94	
7 Kleding, enz.	a	52	6	6	64	83	9	13	105	78	9	13	100	90	18	25	133	96	11	23	130	78	7	24	109	
	w	7			7	20	3	2	25	11		3	14	19	2	4	25	20	5	5	30	21	6	3	30	
8 Kunstnijverheid	a		1		1								1			1						1			1	
	w									1		1				16	2	2	20	3					3	
9 Leder, wasdoek, rubber	a	18		2	20	27	3	4	34	21		1	22	22	2	7	31	21	2	4	27	25	2	8	35	
	w	2			2	3		3	4			1	5	3		3	3				6			1	7	
10 Oer, steenkool, turf	a				1			1	2				2	1		1	3			3	2				2	
	w												1			1			1	1		1			2	
11 Metaalnijverheid, scheeps- en rijtuigb.	a	125	19	10	154	257	116	42	415	251	207	37	495	216	255	38	509	289	250	45	584	272	173	38	483	
	w	31	8	3	42	60	47	4	111	69	62	7	138	118	105	8	231	128	101	17	246	199	94	24	317	
14 Papier	a	39	1	2	42	45		6	51	36	1	4	41	31	2	4	37	26	2	1	29	20	1		21	
	w	3			3	6		6	4	1			5	8		8	8			1	9	6	1	2	9	
15 Textielnijverheid	a	3			3	4	1		5	5			5	9	1	1	11	4			4	2			2	
	w	1			1	1			1	3			3	1		1					3	1			4	
16 Gas en electriciteit	a									3	2		5	1	4		5	1	3	1	5		2	1	3	
	w												1			1										
17 Voedings- en genotmidd.	a	177		19	196	263	7	36	306	250	12	40	302	210	15	40	265	269	8	40	317	227	15	39	281	
	w	28			28	53	1	1	55	46	1	4	51	55	4	3	62	62	5	4	71	80	6	4	90	
18 Landbouw	a	53		1	54	43	2	2	47	53	2	9	64	56	1	5	62	60	3	7	70	53	5	4	62	
	w	17			17	27		1	28	17			17	20	1		21	15	1		16	22	1	2	25	
19 Visscherij en jaacht	a					1			1	1			1	2		1	3		2		2				2	
	w																									
20 Handel	a	58		14	72	101	10	31	142	91	9	36	136	126	12	70	208	127	15	66	208	142	16	70	228	
	w	11	1	3	15	15	1	1	17	15	2	3	20	17	3	10	30	37	6	9	52	47	1	14	62	
21 Verkeerswezen	a	306	15	18	339	532	36	46	614	516	58	70	644	542	69	89	700	583	67	78	728	548	52	80	680	
	w	43	3	5	51	103	4	5	112	115	8	9	132	130	8	13	151	197	9	20	226	248	13	18	279	
22 Crediet- en Bankwezen	a												1			3	3								1	
	w															1	1								1	
23 Verkeerswezen	a				1				1				1						2	2					4	
	w															1	1								4	
24 Overige bedrijven	a	21		20	41	60	5	125	190	48	7	254	309	68	11	363	442	69	20	399	488	97	14	434	545	
	w	2		3	5	11	3	9	23	8	1	37	46	9	3	46	58	20	1	60	81	18	6	80	104	
25 Onderwijs	a																	1	1	6	8	1	1	26	28	
	w																			4	4			10	10	
26 Huiselijke diensten	a	7		1	8	5			5	14	1	1	16	4		4	9		3	12	6	1			7	
	w	1			1			1	1				2	1	1	4	4		1	5	4			1	5	
27a Ongeschoold	a	13	2	3	18	44	3	2	49	44	4	8	56	39	9	4	52	36	3	2	41	57	2	4	63	
	w	60	2	1	63				33	5	9	47	36	1	3	40	38	2	1	41	50	2	1	53		
27b Zonder voorkeur	a	3			3	5			5	3			3					2	2	4	4				4	
	w	544	20	36	600	359	40	55	454	132	42	53	227	80	28	95	203	70	27	66	163	32	10	51	93	
28 Godsdienst	a																					2			2	
	w																									
Totaal	a	1086	64	118	1268	1843	275	348	2466	1722	457	509	2688	1708	511	703	2922	1850	487	721	3058	1901	378	784	3063	
	w	813	40	57	910	792	132	82	1006	580	170	136	886	654	219	198	1071	861	229	212	1302	1017	225	239	1481	

1) Evenals bij de volgende tabellen beteekent a: werkend, w: werkloos. De aanduidingen van de scholen hebben de volgende beteekenis: H.B.S., Lyceum, Handelsschool, Kweekschool, H = Universiteit, Hoogeschool, studie voor Middelb. e.d. (ook muziek- of kunstteekenschool) de letter niet kon bepalen, dan moest de school worden aangeduid of omschreven. Hier zij aangeteekend, dat van hen, van wie staat naar de laatste onderwijsopleiding, welke de betrokkenen hebben gehad.

OVERZICHT
tijden en schoolopleidingen. 1)

20 jaar				21 jaar				22 jaar				23 jaar				24 jaar				Totaal	Beroepen
L.	N.	U. M. H.	To-taal	L.	N.	U. M. H.	To-taal	L.	N.	U. M. H.	To-taal	L.	N.	U. M. H.	To-taal	L.	N.	U. M. H.	To-taal		
5		2	7	9		2	11	4		2	6	4	1		5	2		2	73	1	
5	1		6	3			3	9			9	4			4	7		1	52	glas, steen	
										1	1			1					1	2	
																			1	edelsteen	
63	2	20	85	50	3	19	72	45	3	7	55	41	1	9	51	33	1	3	37	794	3
21	1	3	25	37		3	40	35		6	41	23	1	4	28	26	1	5	32	233	Drukkerij
102	41	12	155	125	56	21	202	141	49	20	210	120	43	18	181	120	30	17	167	2040	4
148	54	18	220	229	87	17	333	253	84	14	351	293	80	21	394	269	57	28	354	2510	Bouwbedrijv.
11	3	10	24	7	5	1	13	7		7	14	7	1	9	17	7		8	15	174	5
				3		4	7	5		2	7	3		2	5	5		4	9	40	Chemische nijverheid
69	15	7	91	70	14	6	90	78	20	9	107	61	11	6	78	38	9	5	52	1259	6
96	8	2	106	93	15	6	114	102	20	5	127	94	20	3	117	83	23	10	116	994	Hout, kurk, stroo
78	3	7	88	89	5	18	112	91	6	9	106	75	11	30	116	81	8	19	108	1171	7
29	6	2	37	36	5		41	35	1	6	42	21	3	8	32	36	3	4	43	326	Kleding, enz.
1		1	2	1			1	1	2	2	5	2			2					13	8
				1			1	2			2			1	1					28	Kunstnijverheid
25	1	2	28	18	2	2	22	21	3	3	27	24	1	8	33	29	1	6	36	315	9
11			11	10	1		11	12		1	13	10	2		12	8	1	2	11	78	Leder, wasdoek, rubber
2			2	2			2	5		1	6	1			1	2		1	3	23	10
1		1	2	2			2	5		2	5	4			4	4			4	20	Oer, steenkool, turf
238	131	43	412	290	108	64	462	267	106	38	411	273	104	38	415	222	91	35	348	4688	11
209	65	17	291	270	79	28	377	257	90	26	373	239	55	18	312	248	67	29	344	2782	Metaalnijverheid, scheep- en rijtuigh.
12	2	2	16	15	1	1	17	14	2	1	17	4	1	1	6	14		1	15	292	14
20			20	12		1	13	9			9	5			5	11		1	12	99	Papier
3			3	3		1	4	3		1	4	1		4	5	5			5	51	15
1	1		2				2	2			2	3			3	6		1	7	24	Textielnijverheid
2			2	7	3		10	2	1		3	4	3	2	9		1	1	2	44	16
				1			1							1	1	1			1	4	Gas en electriciteit
191	5	20	216	221	15	32	268	171	7	34	212	185	14	26	225	152	5	25	182	2770	17
98	3	4	105	94	3	4	101	88	2	8	98	83	5	10	98	82	1	4	87	846	Voedings- en genotmidd.
36	2	2	40	55	4	3	62	45	2	8	55	47	5	6	58	40	1	8	49	623	18
23	1	4	28	31	1	1	33	32		2	34	31	1	6	38	27		3	30	287	Landbouw
1			1	1			1	1			1	1			1					3	19
																				10	Visscherij en jacht
130	9	73	212	162	10	106	278	170	13	121	304	185	16	117	318	188	23	128	339	2445	20
54	6	15	75	66	5	14	85	71	2	21	94	72	2	29	103	62	9	14	85	638	Handel
509	43	62	614	626	69	91	786	645	47	78	770	602	69	89	760	583	48	98	729	7364	21
283	17	37	337	363	24	42	429	330	23	38	391	365	25	43	433	324	29	42	395	2936	Verkeerswezen
3		7	10	2		1	3			1	1			6	6	1	3	1	5	28	22
		3	3									1		2	3				8	Crediet- en Bankwezen	
2	1	3	6	2	2	2	6	4	4	7	15	3		9	12	2	1	10	13	60	23
		2	2	1		2	3					1		2	3	1			1	10	Verzeke- ringswezen
83	15	377	475	328	23	229	580	96	30	457	583	96	30	491	617	90	25	495	610	4880	24
28	3	111	142	103	6	78	187	40	6	132	178	40	8	114	162	31	8	94	133	1119	Overige bedrijven
		27	27	47	1	4	52		1	40	41		10	21	31		7	28	35	222	25
		21	21		17	17	1			9	10			6	6			4	4	72	Onderwijs
4	1	2	7	9	2		11	14	2		16	10	1	2	13	3			3	102	26
1			1	6		1	7				7	7			7	9		1	10	41	Huiselijke diensten
50	5	5	60	61	4	1	66	55	4	6	65	77	4	2	83	50	3	5	58	611	27a
56		1	57	67	3	3	73	69		3	72	84	2	2	88	84	2	3	89	623	Ongeschoold
								3			3	1	1	1	3	4		1	5	30	27b
21	5	55	81	25	4	26	55	10	8	33	51	15	4	17	36	10		12	22	1985	Zonder voorkeur
1			1	1	1	1	3	1		3	4		2	1	3	1		1	2	14	28
			1				1			1	1		1		1			1	1	5	Godsdienst
1619	279	684	2582	2200	328	605	3133	1883	302	855	3040	1824	329	897	3050	1667	257	896	2820	30090	Totaal
1107	171	296	1574	1454	234	247	1935	1368	236	308	1912	1398	209	289	1896	1334	201	263	1798	15771	

L = lagere school, U = mulo of ulo, N = nijverheids- of ambachtsschool of iedere inrichting, die direct voor een vak opleidt, M = Gymnasium, acten en opleiding voor notariaat. Was het antwoord, hetwelk men bij het huisbezoek op de vraag naar de school kreeg, zoodanig, dat men opgegeven, dat zij een bepaald onderwijs hebben genoten, nog niet gezegd kon worden, dat zij dit volbrachten. Er is steeds gevraagd

In tabel IV is een overzicht gegeven van den tijdsduur gedurende welken de werkenden op het moment van de enquête ononderbroken werkzaam waren; voor de werklozen is daarin opgenomen de duur van de onafgebroken periode van hun werkloosheid, gemeten hetzij van het moment, waarop zij van school kwamen, hetzij van hun vorige werkperiode af.

Tabel IV. Overzicht van den duur der perioden.

Leeftijden	Tot 3 maanden	Meer dan 3 m. tot 6 m.	Meer dan 6 m. tot 1 jaar	Meer dan 1 jaar tot 2 jaar	Meer dan 2 jaar	Tijdsduur onbekend	Totaal	% werkl. t.a.v. totaal aantal werkenden + werklozen
14	627	328	285	6		22	1268	42 %
	373	319	149	30		39	910	
15	583	419	978	448	30	8	2466	29 %
	261	292	291	144	11	7	1006	
16	599	353	605	859	272	—	2688	25 %
	276	214	96	172	107	21	886	
17	491	315	531	870	715	—	2922	27 %
	311	200	228	166	165	1	1071	
18	422	262	451	730	1170	23	3058	30 %
	360	229	301	193	213	6	1302	
19	400	186	409	526	1528	14	3063	33 %
	370	292	181	280	351	7	1481	
20	441	192	260	367	1317	5	2582	38 %
	339	223	336	298	357	21	1574	
21	471	275	372	393	1594	28	3133	38 %
	372	256	313	414	573	7	1935	
22	391	163	311	441	1682	52	3040	39 %
	415	227	266	307	681	16	1912	
23	367	127	297	406	1844	9	3050	38 %
	358	205	245	333	751	4	1898	
24	298	174	253	348	1714	33	2820	39 %
	282	236	202	271	799	8	1798	
Totaal a.	5090	2794	4752	5394	11866	194	30090	
Totaal w.	3717	2693	2608	2608	4008	137	15771	
% werkl. per periode t.a.v. het totaal aantal werklooz.	23,5 %	17,1 %	16,5 %	16,5 %	25,5 %	0,9 %		34 %

Het blijkt, dat het percentage van degenen, die in meer dan twee jaar niet gewerkt hebben, het grootst is. Hierbij moet men in aanmerking nemen, dat van deze 4008 een aantal van 526 meer dan 5 jaar rondloopt (zie tabel VI).

Uit de horizontale kolom der totalen blijkt, dat, terwijl de verhouding van werkend tot werkloos over alle tijdsperioden gezien ongeveer 2 : 1 is, deze verhouding voor de perioden tot drie maanden en van drie tot zes maanden belangrijk ongunstiger is. Men zou geneigd kunnen zijn dit als een aanwijzing te beschouwen, dat de gang van zaken te Rotterdam de laatste zes maanden voorafgaande aan December 1935 is achteruitgegaan. Met dergelijke gevolgtrekkingen moet men evenwel voorzichtig zijn, althans wat den omvang van het verschijnsel betreft. De uitkomsten van dit onderzoek zijn en blijven een momentopname. Degenen, die slechts tijdelijk werken of werkloos zijn gedurende de enquête-week, zijn als zoodanig opgenomen, zoodat hier een groote mate van toevalligheid ten aanzien van de seizoenswerkloosheid in schuilt, terwijl tevens niet uit het oog mag worden verloren, dat degenen, die van school komen of een opleiding hebben beëindigd, juist na de zomermaanden op de arbeidsmarkt verschijnen en daar het aanbod ver grooten.

In tabel V is weergegeven, hoe de werkenden en werklozen naar hun schoolopleiding over de verschillende beroepsgroepen verdeeld zijn. Tevens zijn de percentages bijgevoegd van het aantal werklozen ten aanzien van het aantal werkenden en werklozen samen. De verticale kolom met percentages van totaalcijfers (kolom 9) geeft dus aan, hoe de verhouding

Tabel V.

Verhouding van aantal werklozen t.o.v. aantal werkenden + aantal werklozen in iedere beroepsgroep, per schoolopleiding verdeeld.

Beroepen	L.		N.		U. M. H.		Tot. werkend en werkloos	
		% werkloos		% werkloos		% werkloos		% werkloos
	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Aardewerk	a. 60		4		9		73	
	w. 50	45	1	20	1	10	52	41.6
2. Diamant	a.				1		1	
	w.				1	50	1	50
3. Drukkerij	a. 607		38		149		794	
	w. 199	24.7	4	9.6	30	16.8	233	22.7
4. Bouwbedr.	a. 1302		581		157		2040	
	w. 1737	57.2	619	51.6	154	49.3	2510	55.2
5. Chemische Nijverheid	a. 96		16		62		174	
	w. 23	19.3	2	11.1	15	19.5	40	18.7
6. Hout, kurk, stroo	a. 951		218		90		1259	
	w. 827	46.5	128	37.0	39	30.2	994	44.1
7. Kleeding, enz.	a. 891		93		187		1171	
	w. 255	22.3	34	26.8	37	16.6	326	21.8
8. Kunstnijverheid	a. 7		3		3		13	
	w. 23	76.7	2	40.0	3	50	28	68.3
9. Leder, enz.	a. 251		17		47		315	
	w. 69	21.6	4	19.0	5	9.6	78	19.8
10. Oer, steenkool, enz.	a. 21		0		2		23	
	w. 18	46.2	1	100.0	1	33.3	20	46.6
11. Metaalnijverheid	a. 2700		1560		428		4688	
	w. 1828	40.4	773	33.1	181	29.7	2782	37.2
14. Papier	a. 256		13		23		292	
	w. 92	26.4	2	13.3	5	17.9	99	25.3
15. Textiel	a. 42		2		7		51	
	w. 21	33.3	2	50.0	1	12.5	24	32.0
16. Gas, electriciteit	a. 20		19		5		44	
	w. 1	4.8	2	9.5	1	16.7	4	8.3
17. Voeding- en genotm.	a. 2316		103		351		2770	
	w. 769	24.9	31	23.1	46	11.6	846	23.4
18. Landbouw	a. 541		27		55		623	
	w. 262	32.6	6	18.2	19	25.7	287	31.6
19. Visscherij en jacht	a. 3				0	100.0	3	
	w. 9	75.0			1	%	10	77%
20. Handel	a. 1480		133		832		2445	
	w. 467	24.0	38	22.2	133	13.8	638	20.7
21. Verkeerswezen	a. 5992		573		799		7364	
	w. 2501	29.4	163	22.1	272	25.4	2936	28.5
22. Crediet- en Bankwezen	a. 6		3		19		28	
	w. 2	25	0	0	6	24.6	8	22.2
23. Verzekeringswezen	a. 15		8		37		60	
	w. 3	16.7	0	0	7	15.9	10	14.3
24. Overige bedrijven	a. 1056		180		3644		4880	
	w. 310	22.7	45	20	764	17.3	1119	18.7
25. Onderwijs	a. 49		21		152		222	
	w. 1	2	0	0	71	31.8	72	32.4
26. Huiselijke diensten	a. 85		8		9		102	
	w. 34	26.4	1	11.1	6	40.0	41	28.7
27a. Onge-schoold	a. 526		43		42		611	
	w. 577	52.3	19	30.6	27	39.1	623	50.5
27b. Zonder voorkeur	a. 25		1		4		30	
	w. 1298	98.1	188	99.5	499	99.2	1985	93.9
28. Godsdienst	a. 5		3		6		14	
	w. 2	28.6	1	25.0	2	25.0	5	26.3
Totaal	a. 19303		3667		7120		30090	
	w. 11378	37.1	2066	36	2327	24.6	15771	34.4

per beroep is; de horizontale percentages van totalen doen de verhoudingen per schoolopleiding zien. Uit kolom 9 blijkt, dat van de groote beroepsgroepen de bouwbedrijven er wel het ergst aan toe zijn. Dat van degenen, die geen voorkeur hebben voor een bepaald beroep (groep 27b), bijna 94 pCt. werkloos is, behoeft niet te verwonderen. Krijgt men werk, dan gaat men immers over naar een van de andere groepen.

In tabel VI zijn de werklozen, welke reeds meer dan 5 jaar werkloos zijn, ingedeeld naar hun leeftijd, hun schoolopleiding en hun beroep.

In tabel VII is in de kolommen 2 t/m. 7 weergege-

ven, hoe de werklozen verdeeld kunnen worden naar het door hen genoten onderwijs. Hierbij blijkt, hoe verreweg het grootste aantal niet meer dan lager onderwijs heeft genoten (kolom 2), terwijl het aantal van degenen, die uitgebreid lager, middelbaar en hooger onderwijs hebben gehad (kolom 4), dat van hen met nijverheidsonderwijs (kolom 6), over alle leeftijden gemeten, slechts weinig ontloopt. Per leeftijd zijn de verschillen meer uiteenlopend, hetgeen mede in verband staat met het feit, dat de verschillende schoolopleidingen op verschillende leeftijden eindigen. De cijfers omtrent de werkloosheid op den leeftijd, waarop het van school komen doorgaans

Tabel VI. Aantallen werklozen, langer dan 5 jaar onafgebroken werkloos.

Beroepen	18 jaar				19 jaar				20 jaar				21 jaar				22 jaar				23 jaar				24 jaar				Totaal									
	L.	U.	N.	M.H.	L.	U.	N.	M.H.	L.	U.	N.	M.H.	L.	U.	N.	M.H.	L.	U.	N.	M.H.	L.	U.	N.	M.H.	L.	U.	N.	M.H.										
1. Aardewerk												1				3												4										
2. Diamant												2				4												10										
3. Drukkerij																										3	1	34										
4. Bouwbedr.					2						1				1											9	1	3	11	2	1							
5. Chem. nijverheid																1																		1				
6. Hout, kurk, stroo																																			39			
7. Kleeding																																			9			
8. Kunstnijverh.																																						
9. Leder, wasdoek, rubber.																																				5		
10. Oer, steenkool																																				1		
11. Metaalnijverheid, scheeps- en rijtuigb.																																					111	
14. Papier																																				5		
15. Textielnijverheid																																					1	
16. Gas, electriciteit																																					1	
17. Voedings- en genotm.																																					34	
18. Landbouwbedrijven																																					12	
19. Visserij en jacht																																						
20. Handel																																					23	
21. Verkeerswez.																																					103	
22. Crediet- en Bankwezen																																						
23. Verzekeringswezen																																						
24. Overige bedr.																																					46	
25. Onderwijs																																						
26. Huisdiensten.																																						
27a. Ongeschoold																																						
27b. Zonder voorkeur																																						
28. Godsdienst																																						
Totaal	11																																					526

Tabel VII.

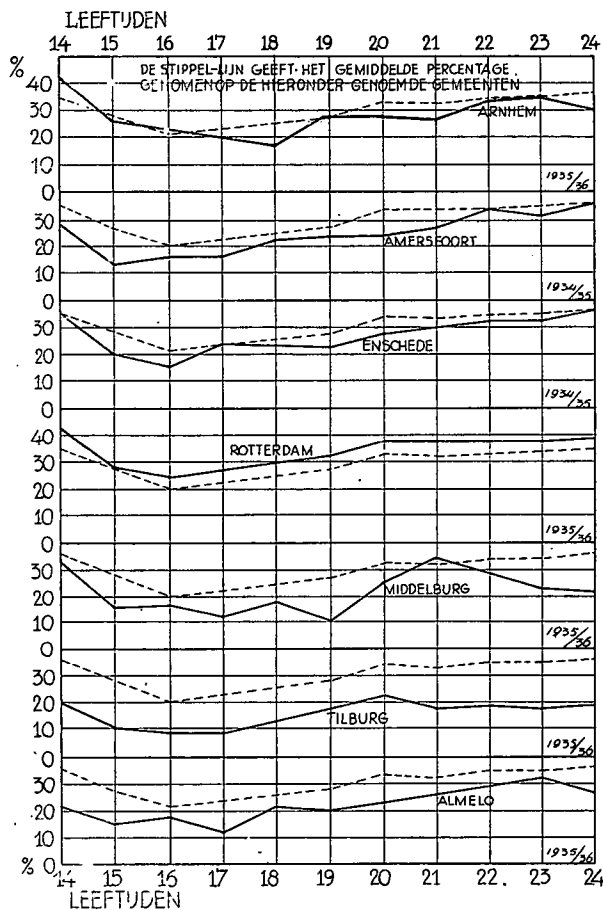
Verdeling van werklozen, werkenden en schoolgaanden, naar 3 groepen van schoolopleiding.

Leeftijden	Werkloos						Werkend						Schoolgaand					
	Met L. schoolopleiding	% van tot. aantal werklozen	Met U.M.H. schoolopleiding	% van tot. aantal werklozen	Met N. schoolopleiding	% van tot. aantal werklozen	Met L. schoolopleiding	% van tot. aantal werkenden	Met U.M.H. schoolopleiding	% van tot. aantal werkenden	Met N. schoolopleiding	% van tot. aantal werkenden	Op L. school	% van tot. aantal schoolg.	Op U.M.H. school	% van tot. aantal schoolg.	Op N. school	% van tot. aantal schoolg.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
14	813	89,3	57	6,3	40	4,4	1086	85,7	118	9,3	64	5,0	814	23,6	1593	46,2	1044	30,2
15	792	78,7	82	8,2	132	13,1	1843	74,7	348	14,1	275	11,2	94	3,9	1399	58,9	884	37,2
16	580	65,5	136	15,3	170	19,2	1722	64,0	509	18,9	457	17,1	19	1,6	807	67,9	362	30,5
17	654	61,1	198	18,5	219	20,4	1708	58,5	703	24,1	511	17,4	11	1,7	508	77,7	135	30,6
18	861	66,1	212	16,3	229	17,6	1850	60,5	721	23,6	487	15,9			331	82,8	69	17,2
19	1017	68,7	239	16,1	225	15,2	1901	62,1	784	25,6	378	12,3			237	82,3	51	17,7
20	1107	70,4	296	18,8	171	10,8	1619	62,7	684	26,5	279	10,8			128	70,8	53	29,2
21	1454	75,1	247	12,8	234	12,1	2200	70,2	605	19,3	328	10,5			154	77,8	44	22,2
22	1368	71,5	308	16,2	236	12,3	1883	61,9	855	28,1	302	10,0			125	79,1	33	20,9
23	1398	73,7	289	15,2	209	11,1	1824	59,8	897	29,4	329	10,8			98	86,7	15	13,3
24	1334	74,2	263	14,6	201	11,2	1667	59,1	896	31,8	257	9,1			58	84,1	11	15,9
Totaal	11378	72,1	2327	14,8	2066	13,1	19303	64,2	7120	23,7	3667	12,1	938	10,3	5438	59,9	2701	29,8

plaats heeft, zullen daardoor nadeelig zijn beïnvloed. Uit deze cijfers blijkt in de hogere leeftijden het percentage van hen, die Nijverheidsonderwijs hebben genoten, het geringst te zijn. In de kolommen 8 tot en met 13 is weergegeven, hoe de werkenden over de drie genoemde groepen van schoolopleiding, L., U.M.H. en N., verdeeld zijn. Hoewel het voor een onderzoek naar de werkloosheid niet onmiddellijk van belang is, zijn in tabel VII de schoolgaanden nog even gespecificeerd naar het schooltype (kolommen 14 tot en met 19). Het is immers belangrijk de verhoudingen, waarin de schoolgaanden verdeeld zijn over de drie schooltypen, te vergelijken met de percentages, waarin de werklozen en werkenden over deze drie groepen uiteenvallen.

Vergelijking tusschen Rotterdam en andere steden.

Tot slot laten wij een grafiek volgen, waarin het resultaat van het onderzoek, alsmede van een dergelijk onderzoek in een 6-tal andere steden, in beeld wordt gebracht. Hieruit blijkt, dat in Rotterdam het percentage werklozen voor alle leeftijden ligt boven het gemiddelde, samengesteld uit de percentages van de 7 steden waar dit onderzoek heeft plaats gevonden.



Korte recapitulatie:

I. Het aantal mannelijke werklozen van 14 tot en met 24 jaar bedroeg in de week van 2 tot 7 December 1935 te Rotterdam 15.771 (28.7 pCt. van alle mannelijke jongeren).

II. Daarvan stonden 7682 ingeschreven bij de Arbeidsbeurs (48.7 pCt. van het totaal aantal jongere werklozen).

III. Daarvan volgden 2057 lessen en cursussen (13.1 pCt. van het totaal aantal jongere werklozen).

IV. Daarvan waren 526 reeds meer dan vijf jaar onafgebroken werkloos (3.4 pCt. van het totaal aantal jongere werklozen).

Namens de Commissie voornoemd:

Dr. W. F. LICHTENAUER.

G. H. L. SCHOUTEN.

L. R. W. SOUTENDIJK.

WERKLOOS, WERKWILLIG ROTTERDAM.

(Vervolg van pag. 325).

Wat men zeker niet kan zien is de vernietigende invloed van dit alles op de gemeentefinanciën en die van de gemeentefinanciën op dit alles. Dat is met kasvoorschotten niet te verhelpen; dat is ernstiger, dat biedt een uitermate somber perspectief.

En toch bouwt men een Stadion, en toch organiseert men de Primavera, een weelde voor de zintuigen, en toch werft men geestdriftig voor Boymans, en toch voltooit men de nieuwe Beurs, en toch herdenkt men Erasmus op waardige wijze, en toch geven het plaatselijk orkest en de zangverenigingen in de met spoed herbouwde Doezaal uitvoeringen, die zich kunnen meten met het beste, wat elders ten gehore wordt gebracht. En toch tracht hoog en laag in het bedrijfsleven nieuwe wegen te gaan, nieuwe verbindingen aan te knopen, nieuwe bedrijven te stichten.

De krachten zijn nog niet uitgeput, zij worden allerwegen ingespannen om tegen het ongunstige getij op te roeien, al blijft de kentering veel langer uit dan verwacht werd. Verlangend kijkt men uit naar een sleepje, maar als dat nog op zich laat wachten, dan zal men aan de riemen blijven hangen, zolang de krachten het toelaten.

Rotterdam, zwaar getroffen door de crisis, op menig punt en in ontstellende mate tot werkloosheid gedoemd, is werkwillig. Zijn bevolking hunkert er naar, de oude bedrijvigheid te hernemen, te zwoegen en te sjouwen als weleer.

Dit speciale nummer heeft als uitgangspunt de uitkomsten van een enquête inzake de jeugdwerkloosheid te Rotterdam. Deze tonen de sombere toestand, geschapen door de invloeden van de hier nog voortdurende werelddepressie. Daarnaast echter tonen enige artikelen, gewijd aan verschillende delen van het Rotterdamse leven, die nog niet zo vaak in publicaties zijn behandeld, welke krachten er paraat zijn en onvermoeid zoeken naar nieuwe en hernieuwde mogelijkheden. Naast werkloos Rotterdam toont dit nummer werkwillig Rotterdam, gereed om aan te pakken, zodra de voorwaarden daartoe zijn geschapen.

Moge dit spoedig zijn!

P.

WERKLOOSHEID EN STEUNREGELING TE ROTTERDAM.

Er zijn tegenstellingen, die — wanneer zij betrekking hebben op een bepaald object — soms nog meer opvallen, dan reeds op zichzelf het geval is. Zoo staat het m.i., wanneer men Rotterdam noemt en het tegelijkertijd heeft over werkloosheid en de steunregeling.

Rotterdam, de eerste havenstad van ons land, heeft zich steeds gekenmerkt door groote activiteit; het was de *werkstad* bij uitnemendheid; bedrijvigheid heerschte alom; het lied van den arbeid werd daar dag en nacht gehoord en aan de Rotterdammers was niets vreemder dan de begrippen „werkloos zijn” en „steunverleening”; zelf handelen was zoozeer een karaktertrek van den Rotterdammer, dat hij deze leuze hoog hield, ook wanneer hij voor de verwezenlijking van zijn nieuwe denkbeelden niet den nodigen steun vond bij de Landsregering of bij die van zijn eigen stad. Zelf doen, eigen middelen vinden om dat „zelf willen doen” om te zetten in een daad, ziedaar de handelwijze in Rotterdam vrijwel steeds gevolgd, zelfs in die mate, dat wellicht wel eens de zoozeer gewenschte tact, plooibaarheid en hoffelijkheid tegenover hogere instanties niet die hoogte hebben bereikt, welke ook een handelsstad niet geheel kan verwaarlozen zonder zich op den duur te schaden.

Hoe is dat alles in de laatste jaren sterk veranderd!

De werkloosheid is angstwekkend gestegen en het aantal menschen, dat niet meer uit eigen middelen in hun noodzakelijke eerste levensbehoeften kan

voorzien en derhalve op de steunuitkeering van overheidswegen is aangewezen, neemt nog toe, indien men de cijfers vergelijkt met de daarmee corresponderende getallen van verleden jaar en vertoont, indien men de weekcijfers van dit jaar onderling met elkander vergelijkt, nog geen noemenswaardige vermindering, terwijl daarnaast de groepen in onze stad, die niet tot de z.g. „steuntrekkers” behooren, maar het soms toch nog moeilijker hebben in hun strijd om het bestaan dan laatstgenoemden, eveneens nog toenemen. Het lot van deze kleine zakenmensen van allerlei aard mag waarlijk niet worden onderschat. Het leed, door deze personen geleden, is niet minder drukkend of minder omvangrijk. Het is ongetwijfeld anders. Zij behoeven nog wel niet in de rij der „bedeelden” te staan, maar in de lange onzichtbare reeks van hen, die zich angstig afvragen „wat zal de dag van morgen ons brengen”, vonden zij reeds lang hun plaats.

Ter illustratie nu van den omvang, die de werkloosheid in Rotterdam heeft aangenomen, alsmede van de grootte der bedragen, die wekelijks door de Overheidskas in de laatste 4 jaren ter beschikking worden gesteld tot leniging van de nooden der duizenden werklozen en armlastigen, mogen hieronder de navolgende cijfers worden vermeld, onderscheidenlijk betrekking hebbende op:

1. Het aantal *werkzoekenden* boven 18 jaar, ingeschreven bij den gemeentelijken arbeidsdienst.
2. Het aantal *georganiseerde* werkloze arbeiders.
3. Het aantal *ongeorganiseerde* werkloze arbeiders en
4. Het aantal *armlastigen*, dat wekelijks door den Gemeentelijken Dienst voor Maatschappelijk Hulpbetoon een ondersteuning ontvangt.

In deze sub 4 bedoelde categorie kan men zien, welken invloed de economische omstandigheden de laatste jaren hebben gehad op de kleine middenstanders, kooplieden, venters, enz., kortom op al degenen, die niet hebben gearbeid in een verhouding van werknemer tot werkgever, maar een zelfstandig bestaan hebben geleid zonder een bevredigend resultaat.

1. Bij de Gemeentelijke Arbeidsbeurs te Rotterdam stonden als werkzoekenden boven 18 jaar in totaal ingeschreven:

	1932	Mannen	Vrouwen
1 Januari	29.935	1.915	
1 Juli	35.217	2.166	
1933			
1 Januari	43.470	2.546	
1 Juli	38.730	2.105	
1934			
1 Januari	44.575	2.233	
1 Juli	40.583	2.297	
1935			
1 Januari	46.186	2.938	
1 Juli	44.351	2.239	
1936			
1 Januari	50.151	2.880	
1 April	48.862	2.767	

2. Het aantal *georganiseerde* werklozen, dat ondersteuning genoot van den Gemeentelijken Dienst voor Maatschappelijk Hulpbetoon, bedroeg in totaal:

	1932	1933	1934	1935	1936
1 Januari	9.871	16.187	16.159	16.320	17.893
1 Juli	13.533	13.986	14.681	15.897	16.744 *)

*) 1 April.

De uitkeeringen (incl. het z.g. kolengeld), die gemeoid waren met de ondersteuning van deze categorie van werklozen, bedroegen onderscheidenlijk in totaal per week (in 1000en):

	1932	1933	1934	1935	1936
1 Januari	f 124	f 196	f 201	f 205	f 211
1 Juli	„ 176	„ 182	„ 150	„ 167	„ 200 *)

*) 1 April.

3. Het aantal *ongeorganiseerde* werklozen, dat ondersteund werd door den Gemeentelijken Dienst voor Maatschappelijk Hulpbetoon, bedroeg in totaal:

	1932	1933	1934	1935	1936
1 Januari	11.040	15.817	12.994	13.344	16.414
1 Juli	13.302	12.998	12.064	14.109	16.684 *)

*) 1 April.

De uitkeeringen (incl. het z.g. kolengeld), die gemeoid waren met de ondersteuning van deze categorie van werklozen, bedroegen onderscheidenlijk in totaal per week (in 1000en):

	1932	1933	1934	1935	1936
1 Januari	f 142	f 196	f 160	f 158	f 187
1 Juli	„ 155	„ 145	„ 125	„ 147	„ 189 *)

*) 1 April.

4. Het aantal armlastigen (hieronder dus ook begrepen de venters, kleine kooplieden, enz.), dat ondersteuning van den Dienst van Maatschappelijk Hulpbetoon ontving, bedroeg in totaal:

	1932	1933	1934	1935	1936
1 Januari	7.990	10.732	14.264	15.322	16.018
1 Juli	9.269	11.841	13.361	14.620	15.764 *)

*) 1 April.

De uitkeeringen (incl. het z.g. kolengeld), die gemeoid waren met de ondersteuning van deze categorie van personen, bedroegen onderscheidenlijk in totaal per week (in 1000en):

	1932	1933	1934	1935	1936
1 Januari	f 61	f 81	f 126	f 134	f 140
1 Juli	„ 69	„ 91	„ 105	„ 114	„ 138 *)

*) 1 April.

5. Het aantal van *alle* sub 1 t/m. 4 aangegeven groepen van ondersteunde werklozen en armlastigen bedroeg derhalve in totaal:

	1932	1933	1934	1935	1936
1 Januari	28.901	42.736	43.417	44.986	50.325
1 Juli	36.104	38.825	40.106	44.626	49.192 *)

*) 1 April.

De uitkeeringen (incl. het z.g. kolengeld), die gemeoid waren met de ondersteuning van *alle* werklozen en armlastigen tezamen, bedroegen derhalve in totaal per week (in 1000en):

	1932	1933	1934	1935	1936
1 Januari	f 327	f 473	f 488	f 496	f 538
1 Juli	„ 400	„ 418	„ 380	„ 427	„ 527 *)

*) 1 April.

Deze cijfers toonen wel zeer duidelijk aan, hoe algemeen de werkloosheid hier ter stede is en welke zware financiële offers van Rijk en stad werden en nog steeds worden gevraagd om de uiterste nooden van deze tot lediggang gedwongen ook maar eenigermate te kunnen lenigen.

Hoe lang zal dit alles nog vol te houden zijn?

Ofschoon ik heel goed weet, dat lands- en gemeentelijke financiën een zeer groote elasticiteit in zich hebben, komt toch ook hier tenslotte de grens, waar men niet verder zal kunnen.

Bovendien, al zou het geld steeds te vinden zijn voor de hierboven aangegeven steunbedragen, nog vermeerderd met de in de laatste jaren sterk verhoogde uitgaven voor:

- a. versterkende middelen ten behoeve van zwakken, ondersteunde werklozen of van hun gezinsleden;
 - b. medische verzorging van hen, die niet meer een eigen dokter of een fondsdokter kunnen betalen;
 - c. verzorging van ouden van dagen en chronische patiënten, die niet langer door hun thans werkloos zijnde kinderen kunnen worden onderhouden;
 - d. verpleging van zieken, die niets of althans veel minder dan vroeger kunnen bijdragen in de verpleegkosten van zichzelf of van hun gezinsleden,
- ik herhaal, al zou ook het geld *steeds* te vinden zijn voor de steunuitkeeringen en voor al datgene, wat daarmee nog samenhangt, toch bevredigt deze wijze van ondersteuning ons in geen enkel opzicht.

Er moet hier tenslotte een verandering komen, teneinde de moreele en physische verwording te keeren bij de werklozen, die naar huis worden gezonden met een wekelijksche toelage, zonder dat hiertegenover eenige contraprestatie staat. Hij, die zich niet

dagelijks met dit vraagstuk bezighoudt, kan niet beseffen hoe troosteloos het toch is hier in Rotterdam, de vroegere werkstad bij uitnemendheid, namens de Overheid aan duizenden werkloozen en armlastigen ruim *f* 500.000 per week uit te keeren, met geen ander resultaat, dan dat de menschen hun werkloos bestaan kunnen voortzetten zonder honger en dat de kleine middenstand op deze wijze ten deele in staat wordt gesteld zijn distributiedienst op bescheiden wijze te blijven voortzetten, het eenige positief economische element, dat op deze wijze met ons ondersteunings-systeem — hoe goed ook bedoeld — te bereiken valt.

Hierbij komt, dat deze steunregeling — hoe noodzakelijk op zichzelf en hoe sociaal ook te waardeeren — ertoe medewerkt, zij het ook geheel in strijd met haar bedoeling, om een zeer onsociale mentaliteit te kweken, niet alleen bij de werkloozen zelf, maar ook bij het Nederlandsche publiek in het algemeen.

De steunregeling, het ontvangen van ondersteuning van Overheidswege zonder meer, is langzamerhand geworden de factor, waarmede men bij het werkloos worden het *allereerst* rekening houdt en gedurende de werkloosheid ook rekening *blijft* houden.

Niet de vraag, op welke wijze kan ik nog zelf — eenmaal werkloos zijnde — in mijn levensonderhoud, zij het ook *ten deele*, voorzien, is de eerste, die gesteld wordt, maar wel is het deze vraag: „als ik werkloos word, op hoeveel steun heb ik dan recht en wat voor financieel voordeel geeft het mij als ik bij mijn ondersteuning nog wat verdienen kan”, m.a.w. de ondersteunings-gedachte is het *primaire*, de eventueel verdienen zijn het *secundaire* geworden.

Deze uiterst gevaarlijke onsociale kant van de steunregeling kan ik niet beter nader omschrijven, dan door hier te citeeren het gedeelte van de redevoering, die de vorige Minister van Sociale Zaken, Dr. Slotemaker de Bruïne, in October 1933 heeft gehouden in de Tweede Kamer der Staten-Generaal, naar aanleiding van de interpellatie van den heer Kupers, over een door de Regeering aangebrachte wijziging in de steunregeling, waarbij de bepaling werd ingetrokken, dat een gedeelte (nl. de eerste *f* 5.—) van de verdiensten van de vrouw van een ondersteunde met kinderen buiten beschouwing mocht worden gelaten bij de berekening van het aan haar echtgenoot toekomende steunbedrag.

De ervaring had immers geleerd, dat deze vrijgevege regeling, hoe goed ook bedoeld, ertoe had geleid om, wat ik zou willen noemen, economische souteneurs te kweken. De werklust van den werkloozen man om naast zijn steun en naast die *f* 5.— verdiensten van zijn vrouw (die immers geheel buiten beschouwing werden gelaten bij de berekening van zijn steunbedrag), er zelf nog wat bij te verdienen, werd er niet door vergroot en dat moest uiteraard worden voorkomen.

Minister Slotemaker de Bruïne zeide nu met betrekking tot deze kwestie het navolgende, hetgeen buitengewoon belangrijk is en m.i. telkens dient te worden herhaald:

„Nu de quaestie van de *f* 5.— voor de vrouw. Als men zegt: nu gij dit geld in rekening brengt, neemt gij den prikkel weg om te gaan werken, dan moet ik daarop een paar opmerkingen maken. Ten eerste: waarom zegt men niet, dat, wanneer de verdiensten van de vrouw niet worden afgetrokken en de verdiensten van den man wel worden afgetrokken, er in deze regeling een tendens ligt om werk van mannen door vrouwen te laten doen? In de tweede plaats zeg ik, dat, als de vrouw niet 2 maar 3 dagen uit werken gaat — de heer Kupers heeft het zoo uitgerekend, dat zij maar *f* 1.24 over had, omdat zij maar 2 dagen werkt — het geval reeds anders staat. Waar nog bij komt, dat de heer Kupers heeft afgetrokken tramgeld en dergelijke; hij heeft zich daarbij vergist. Wanneer de inkomsten van de vrouw worden afgetrokken, dan geeft zij ook op, wat zij heeft uitgegeven voor tram en autobus en dat wordt niet afgetrokken.

Eindelijk wil ik toch ook deze opmerking niet achterwege laten; al zal een deel van deze Kamer mij de op-

merking niet ten goede houden; maar wij leven nu eenmaal in een tijd, waarin een Minister een verantwoordelijkheid op zich nemen moet, die, hetgeen zoo aanstonds blijken zal, anderen niet op zich nemen. Wanneer de heer Kupers de formule gebruikt, dat de vrouw gaat werken voor *f* 1.24 per 2 dagen — dit bedrag moet hooger zijn, maar daar zal ik niet meer over spreken — dan maakt hij zich tolk van een beschouwing, die volkomen in strijd is met die geestesgesteldheid, welke wij met alle macht in onze arbeiderswereld moeten handhaven. Hier is nl. de opvatting, dat men leeft van zijn steun en er een kleinigheid wil bij verdienen. Alleen als men het zóó zegt, kan men zeggen: ik ga niet werken voor *f* 1.25. Wanneer men precies dezelfde cijfers houdt, kan men het moreel heel anders stellen, door te zeggen: deze vrouw heeft *f* 5.— verdiend, daarom kan de steun met een zeker bedrag verminderd worden en is een stuk van haar levensonderhoud door haarzelf gewonnen. Dan komt het, wat de cijfers betreft, op hetzelfde neer; maar wat de moreele kracht betreft, staat het oneindig veel hooger.

Mijnheer de Voorzitter! Ik hoor zeggen: dat is theorie. Omdat ik niet zeker weet, wie het zegt, zal ik den naam niet noemen; maar als dat theorie van mij is, dan zijn wij druk bezig met moreel naar den kelder te gaan. Wanneer ons Nederlandsche volk zich niet anders dan theoretisch kan laten zeggen, dat wij moeten probeeren te leven van wat wij hebben verdiend en dat wij steun aanvaren, omdat het helaas niet anders kan, dan is er een moreele manque ontstaan.

Wat betreft de marge tusschen het loon en tusschen den steun, is het duidelijk, dat er een marge moet zijn; en dat heeft ook de geachte afgevaardigde niet ontkend. Het is bovendien duidelijk, dat de *loonen de leiding moeten hebben en niet de steunregelingen. Wanneer niet de loonen, maar de steunbedragen in ons economisch leven de leiding hebben, dan ontstaat er een economische ont- wrichting.*”

Hoe komen wij ooit uit al deze moeilijkheden? Ik weet het niet; niemand schijnt een afdoende oplossing te kunnen geven; men kan thans nog minder dan vroeger de toekomst voorspellen. Eén ding is echter zeker, dat wij ons werk niet met opgewektheid kunnen doen, wanneer wij niet vertrouwen op betere tijden. Dit vertrouwen nu kunnen wij ten deele putten uit het verleden, want een dergelijke economische depressie als wij thans beleven, kent onze geschiedenis wel meer. Ik herinner slechts aan de Napoleonische periode van 1810 tot 1812, toen in Amsterdam slechts 40, in Rotterdam slechts 10 schepen binnen vielen. Toen in 1812 slechts 10 arbeiders in alle ijzergieterijen werkten; toen in Amsterdam, Rotterdam, Leeuwarden en Groningen meer dan een vierde van de bevolking bedeed werd. Toch is, zooals wij allen weten, een tijd van grooten bloei weer gevolgd op deze periode.

Het is altijd goed op dergelijke voorbeelden in deze benarde tijden te wijzen, al mag dan daarbij niet vergeten worden de aandacht te vestigen op een belangrijk verschil tusschen de tijden van *nu* en de tijden van *toen*.

Toen was er niet een steunregeling, die zóó geperfectionneerd was als thans het geval is; de wekelijksche uitkeeringen van gemeentewege waren uiterst gering en werden meestal nog bovendien in natura verstrekt. De werkloozen waren in hoofdzaak aangevoerd op hun naaste familieleden; het „helpt elkan- der buiten den Overheidssteun om” was toen het gel- dende parool.

Thans is dit gelukkig anders geworden; de Staat, de Gemeente hebben ingezien, dat ook hier een taak op hen rust van groote sociale betekenis en dat zij, die buiten hun schuld niet meer kunnen deelnemen aan het productie- en distributieproces, niet in hoofd- zaak aan zichzelf en aan hun naaste familieleden mo- gen worden overgelaten.

Wij moeten aan den anderen kant echter tevens erkennen, dat zulk een geperfectionneerde steunre- geling ongetwijfeld toch ook een remmende kracht in zich heeft tegen een vlugge aanpassing aan wat in de wereld bezig is te veranderen en wat niet te kee- ren valt.

Wij moeten voorts vooral niet denken, dat wij met

deze geperfectioneerde steunregeling zooveel zachter en milder zijn geworden dan onze voorouders. Het leed, dat geleden wordt in deze tijden, is waarlijk niet minder dan vroeger; het wordt alleen over veel meer jaren verdeeld en *talrijke* groepen worden op deze wijze in dat leed mede betrokken. Wij hebben echter dezen geforceerden langeren duur van de crisis te accepteren als een noodzakelijk gevolg van het nu eenmaal door ons aangenomen steunsysteem, dat *sociaal* veel hooger staat, maar *economisch* minder juist is.

Dr. F. M. G. VAN WALSEM

ROTTERDAM'S GRAANHANDEL EN WERK- LOOSHEID.

Dit nummer van Economisch-Statistische Berichten bevat het resultaat van het onderzoek, dat werd ingesteld naar de mannelijke jeugd-werkloosheid in Rotterdam. In dit verband is het van belang ook eens aandacht te wijden aan de werkloosheid in den graanhandel, omdat de handel in buitenlandsche granen tot een der voornaamste bedrijfstakken in onze havenstad behoort.

Herhaaldelijk en op verschillende manieren is reeds door de bij dezen handel betrokken organisaties en door anderen uiteengezet, dat de graanhandel tengevolge van allerlei omstandigheden met den ondergang wordt bedreigd en dat met angst de toekomst tegemoet wordt gezien.

In den graanhandel zijn verschillende groepen van handelaren werkzaam, zooals verschepers, importeurs, agenten van buitenlandsche huizen, tusschenpersonen en binnenlandsche handelaren. Vele van deze ondernemingen werken met een grooten staf van personeel; daarnaast zijn er talloze kleinere bedrijven, die een of meer man personeel hebben of die zonder personeel werken.

Bij den invoer van granen zijn verder direct betrokken scheepvaartmaatschappijen, opslag- en overslagbedrijven, silo- en veembedrijven, controleurs, factors- en expediteursbedrijven en de vervoerbedrijven te water en te land. Daarnaast bestaan een groot aantal ondernemingen, die min of meer belang hebben bij den graanimport-handel, zooals assurantie-maatschappijen, banken, bunkerbedrijven, scheepswerven, shipchangers, enz.

Vermindering van import brengt vanzelf vermindering van werk met zich in al deze bedrijven, met als gevolg ontslag aan personeel of in sommige gevallen een totaal verdwijnen dezer ondernemingen.

De graanhandel heeft, zooals zooveel andere bedrijven, een „boomperiode” doorgemaakt. De prijzen waren in 1929 nog ruim f 200 per 2000 kg voor maïs en gerst en f 10 à f 12 per 100 kg voor tarwe. Thans zijn deze prijzen resp. ongeveer f 60 en f 4 à f 5.

Het spreekt vanzelf, dat de kans om iets te verdienen bij hooge prijzen beduidend grooter is dan bij de thans zooveel lagere. Toch bracht deze prijsachteruitgang geen groote vermindering van werkgelegenheid met zich. De graanaanvoer en de afzetmogelijkheden bleven zich bevredigend handhaven.

Veel erger dan van de prijsvermindering waren de gevolgen van het verlies van Duitschland als achterland, waardoor de transitohandel in ernstige mate werd geschaad, van de maatregelen ten behoeve van de instandhouding van de bodemcultuur, waardoor enerzijds wegens inkrimping van den veestapel de behoefte aan buitenlandsche granen zeer verminderde en anderzijds de productie van binnenlandsche granen werd gestimuleerd en tenslotte van de maatregelen op handels-politiek gebied, zooals compensatiemaatregelen en invoerbelemmeringen ten aanzien van verschillende graan-uitvoerende landen.

Tengevolge van al deze omstandigheden verminderde de invoer van buitenlandsche voedergranen van 2.500.000 ton in 1932 tot 1.300.000 ton in 1935, dus met bijna 50 pCt., terwijl tengevolge van de Antwerpsche tarievenpolitiek en de devaluatie van den Belgischen Franc ook de aanvoeren op Rotterdam be-

duidend verminderden ten gunste van Antwerpen. Terwijl vroeger een groot aantal bedrijven zich met den graaninvoerhandel bezig hielden en daarin een redelijk bestaan konden vinden, spreekt het vanzelf, dat dit laatste vrijwel onmogelijk werd, toen de invoer zoo onrustbarend afnam. Er ontstond in verhouding tot den kleiner geworden invoer een te veel aan graanhandelaren, die onmogelijk meer allen van dezen handel konden bestaan en door allerlei oorzaken werd dit aantal nog grooter.

Gedurende en kort na den oorlog, toen Rotterdam als internationaal distributiecentrum van granen een steeds grootere rol ging spelen, waren zich hier vele buitenlanders komen vestigen, die zich hoofdzakelijk bezig hielden met den transitohandel, in het bijzonder op Duitschland. Toen de transitozaken in graan naar Duitschland vrijwel onmogelijk waren geworden gingen deze ondernemingen, bij het wegvallen van hun werkterrein in het buitenland, zich meer en meer toelagen op den zuiveren importhandel in Nederland. Bovendien waren er verschillende ondernemingen, die den strijd om het bestaan niet meer konden volhouden en die of hun bedrijf moesten inkrimpen en een gedeelte van hun personeel moesten ontslaan of geheel van het tooneel verdwenen. Het personeel, dat daardoor op straat kwam te staan, ging zich voor een groot deel zelfstandig als graanhandelaren vestigen. De reeds zoo dun geworden spoeling werd nog dunner, de onderlinge concurrentie steeds grooter, de verdienstmogelijkheid nog geringer en de noodzakelijkheid om personeel te ontslaan weer dringender. De toestand werd werkelijk chaotisch en de graanhandel ging, tengevolge van al deze omstandigheden, met rasse schreden zijn ondergang tegemoet.

Reeds spoedig na het inwerking treden van de Landbouw-crisismaatregelen hadden de organisaties uit den graanhandel, die beseften, welke gevaren hun bedrijfstak bedreigden, zich beraden, welke maatregelen zouden kunnen worden genomen om den dreigenden ondergang te voorkomen. Ook in Regeeringskringen werd gevoeld, dat iets diende te worden gedaan om een belangrijken bedrijfstak als de graanhandel in stand te houden, zoowel in het belang van de direct betrokkenen, als van Rotterdam en geheel Nederland.

Begonnen werd met een aantal maatregelen, die een zekere ordening beoogden. Deze werkten wel saneerend, maar tengevolge van den steeds verminderenden invoer en de talloze belemmeringen, die de graanhandel van de verschillende maatregelen ten behoeve van den Landbouw en op handelspolitiek gebied ondervond, was een dergelijke ordening op zichzelf onvoldoende om genoeg verlichting te brengen.

Daarbij kwam, dat verschillende handelaren blijkbaar nog niet voldoende doordrongen waren van het gevaar, dat den graanhandel en daarmee hen zelf bedreigde, zoodat het uiterst moeilijk, zoo niet onmogelijk was, door onderlinge afspraken eenige verbetering in den toestand te brengen. Men zocht die verbetering ieder voor zichzelf, in het pogen een zoo groot mogelijken omzet te behouden, waardoor een scherpe concurrentie ontstond. De tusschenhandel werd, waar het maar kon, uitgeschakeld evenals de factors en andere controlewerkzaamheden, die niet hoogst noodzakelijk waren, alles om maar tegen zoo laag mogelijke prijzen te kunnen verkoopen en onder de concurrenten te kunnen blijven. Dikwijls werd met verlies gewerkt en in ieder geval ontving de importeur voor al zijn risico's en moeite practisch geen vergoeding.

Een dergelijke toestand was niet vol te houden en moest tenslotte noodzakelijk tot den ondergang van het geheele bedrijfsapparaat leiden.

Aangezien er geen uitzicht bestond, dat de graaninvoer en de afzet in het binnenland weer grooter zouden worden, werd de noodzakelijkheid beseft, dat men zich moest aanpassen aan den verminderden invoer. Een der voornaamste vraagstukken, die daarbij

naar voren kwamen was, wat er geschiedt moest met het te veel aan graanhandelaren, dat, in verhouding tot den verminderden invoer, ongetwijfeld was ontstaan. Na talloze besprekingen en nadat groote moeilijkheden waren overwonnen werd, met goedkeuring der Regeering, een fonds in het leven geroepen, bijeen te brengen door de importeurs, waaruit diegenen zullen worden gesteund, die in den graanhandel geen bestaansmogelijkheid meer kunnen vinden en die uit dien handel zullen afvloeien. Het doel van deze afvloeiing is te kunnen komen tot het vormen van „kernen”, die, aangepast aan den verminderden aanvoer en omzet, zich staande zullen kunnen houden. Onder bepaalde voorwaarden kunnen ook ontslagen bedienden voor een uitkeering in aanmerking komen.

Het verleenen van een dergelijken steun is alleszins billijk te achten. In normale tijden immers zou een te veel aan graanhandelaren langzamerhand kunnen afvloeien naar andere bedrijven, om zich daarin een nieuwe bestaansmogelijkheid te vormen. In de huidige economische omstandigheden is echter het vinden van werkgelegenheid op zichzelf reeds zeer moeilijk, terwijl bovendien de afvloeienden zoozeer verarmd zijn door de slechte jaren, die zij hebben doorgemaakt, dat zij totaal geen middelen meer bezitten om van te kunnen leven gedurende hun gedwongen werkloosheid. De bedoeling der uitkeering uit het fonds is nu, om de afgevloeiden in staat te stellen tijdelijk in hun onderhoud te voorzien, totdat zij een nieuwen werkkring gevonden zullen hebben.

De uitkeeringen hebben dus niet het karakter van een „pensioen” zooals wel eens ten onrechte is beweerd. Het tegendeel is waar, omdat het bedrag der uitkeeringen slechts voor een jaar wordt vastgesteld en elk jaar kan verminderen. Hierin ligt, in het bijzonder voor de jongeren onder de afgevloeiden, een stimulans om alles in het werk te stellen op de een of andere wijze weer aan den slag te komen.

De afvloeiing is thans in vollen gang, reeds velen hebben zich om steun aangemeld. Door de afvloeiing alléén zal echter geen verbetering van beteekenis intreden; de overblijvenden zullen blijk moeten geven van meer eensgezindheid en den vasten wil moeten toonen om voor en met elkaar tot overeenstemming te komen over een regeling, waardoor het den handelaar weer mogelijk wordt een redelijke vergoeding te erlangen voor de diensten, die hij bewijst. Pas dan zullen gezonde „kernen” kunnen worden gevormd, die, aangepast aan den verminderden omzet, zullen kunnen blijven bestaan.

Uit het bovenstaande blijkt wel, dat het met de werkgelegenheid in den graanhandel op het oogenblik droevig is gesteld en er bestaat nog niet veel kans, dat daarin binnen afzienbaren tijd verbetering zal komen. Zoolang het huidige systeem van Landbouw-crisis-maatregelen blijft gehandhaafd, zoolang de compensatie-maatregelen en andere belemmeringen blijven bestaan en Antwerpen de graanaanvoeren tot zich blijft trekken ten koste van Rotterdam, zal eenige verbetering voor den handel in buitenlandse granen niet te verwachten zijn en de werkgelegenheid in dezen bedrijfstak, met alles wat daarmee samenhangt, blijven verminderen.

Moge spoedig worden teruggekeerd op den reeds te ver ingeslagen weg, die naar autarkie en daardoor tot armoede leidt. De Rotterdamse Graanhandel heeft zich reeds zoo ver als doenlijk is aangepast, een verdere achteruitgang zou den totalen ondergang beteekenen. Een toeneming van den graanaanvoer en ruimere afzetmogelijkheden zouden te weeg brengen, dat Rotterdam, al ware het in bescheidener mate dan voorheen, weer een voorname plaats zou innemen in het internationale graan-distributie-verkeer. Dan zou er weer werk komen in de haven en op de Graanbeurs en de mogelijkheid om iets te verdienen terugkeeren voor de tallozen, die zich met den graanhandel bezighouden.

Jhr. Mr D. P. M. GRASWINKEL.

ROTTERDAM ALS CENTRUM VAN WEGVERKEER.

„Zoo moet dan in den modernen tijd met zijn gemoderniseerd, snel en frequent verkeer de centrale stad met haar bijkernen in een grooter onverbreekelijk verband worden bekeken. Het moet zelfs voor de stad, die haar dominerend citykarakter t.o.v. een groote omgeving op prijs stelt en dit ook wil bewaren, ook een van de allereerste zorgen zijn, het materieele en geestelijke centrale punt in een uitgebreid verkeersweb te blijven: het kloppend hart in een ruim opgezet organisme.”
(Schr. dezes in: „Industrie en Stedebouw”. Tijdschr. v. Volkshuisvesting en Stedebouw. Oct. 1934).

Het getuigt noch van kracht, noch van vertrouwen in de toekomst, wanneer men meent het eigen belang het best te kunnen dienen, door zichzelf zoo veel mogelijk te isoleeren en den buurman zijn welvaart te misgunnen. Niettemin wordt dit soort politiek de geschiedenis door bij herhaling gevolgd, door stad zoowel als staat. Klinkt het niet haast ongehoofdelijk, dat een man als Gijsbert Karel van Hogendorp in het laatst van de 18de eeuw mede behoorde tot de onderteekenaars van de vele verzoekschriften om de Staten van Holland te bewegen hun goedkeuring te onthouden aan de voltooiing van een doorgaande bestrating van de wegverbinding van Amsterdam over Haarlem en Den Haag naar Rotterdam? En moest er later niet heel wat vooroordeel worden overwonnen om den spoorweg van Rotterdam naar Emmerik tot stand te kunnen brengen! En had men destijds niet te veel een uitsluitend Rotterdamsch belang op het oog, toen voor de tramverbinding naar de Zuid-Hollandsche eilanden van het normaal-spoor werd afgezien? En verzuimde niet dezelfde havenstad, die toch de vrije riviervaart waardeerde en den vrijen handel voorstond, zelfs op eigen gebied de wegtollen op te heffen en te zorgen, dat zij ook voor het verkeer te land de haar toekomstige centrale economische functie ten volle zou kunnen uitoefenen? Zeker... ook van Rijkswegen is te lang getalmd met de totstandbrenging van de van Rotterdam uitgaande groote uitvalswegen en de daarin zoo noodige bruggen. Maar gelukkig wordt er thans door Rijk en Provincie medegewerkt om althans dezen zoo schadelijken achterstand in te halen. Tal van in uitvoering zijnde werken zijn er om dit te bewijzen: de Rijkswegen naar het Westland, naar Den Haag, naar Utrecht en naar Dordrecht-Moerdijk, de bruggen over de Oude Maas en over het Hollandsch Diep, de brug over den Noord en de weg door de Alblasserwaard naar en door de Betuwe; en vervolgens de Provinciale wegen van Barendrecht naar de Hoeksche Waard, van Rotterdam over Spijkenisse naar Den Briel, van Schiedam over Kethel naar Delft en verder, van Rotterdam (met een brug bij Krimpen a. d. IJssel) door de Krimpenerwaard naar Schoonhoven, een toekomstige provinciale weg door het Noorden van de Alblasserwaard. Verbetering van de wegen over Bergschen Hoek naar Bleiswijk en naar Zoetermeer is evenzeer noodig. Te wenschen is het, dat een net van — eventueel hier en daar geheel afzonderlijke en zelfstandige — rijwielpaden (eventueel in werkverschaffing) zal worden gebouwd, welke belangrijke afstandverkortingen zullen kunnen geven, en die anderzijds den rijwieltoerist een rustig genieten van het mooie Zuid-Hollandsche landschap zal mogelijk maken.

Om eenig denkbeeld te kunnen geven van het thans van verschillende wegen gemaakt gebruik, werd naar de desbetreffende gegevens gezocht. Echter... in Rotterdam werd wel in 1930 door den dienst der Stadsontwikkeling een verkeerstelling gehouden, doch alleen in en bij de uitvalspunten van de binnenstad. Zoo gingen op een dag (van 8 u. tot 19 u.) 1567 door paarden getrokken voertuigen en 6577

auto's in beide richtingen over de Willemsbrug¹⁾. Maar deze gegevens kunnen niet inlichten over hetgeen over elk der toegangswegen tot de gesloten bebouwing van Rotterdam binnenkwam of vandaar vertrok en over de herkomst en de bestemming van al dit verkeer. Wel zijn er de verkeerswaarnemingen op de Rijks- en de Provinciale wegen, welke op bepaalde punten werden gehouden, doch deze zijn slechts gepubliceerd tot 1932. Die van de tellingen in 1935 zijn nog niet toegankelijk. Wij bepalen ons dus tot enkele verkeerscijfers over 1932 voor een aantal punten rondom Rotterdam, waar de waarnemingen geschiedden op dagen van 14 uren (van 6 u.—20 u.).

Op den Ouden Rijksweg bij de Zweth tusschen Rotterdam en Delft passeerden dan per dag in beide richtingen 4143 auto's (w.v. 2807 personenauto's, 102 autobussen en touringcars, 1334 vrachtauto's en 4 vrachtauto's-met-aanhangwagens), 453 motorrijwielen en 2808 rijwielen.

Voor den Ouden Dordtschen Straatweg waren deze getallen: 2154 auto's (w.v. 1234 personenauto's, 95 autobussen, enz., 746 vrachtauto's en 79 vrachtauto's-met-aanhangwagens), 264 motorrijwielen en 2729 rijwielen.

Tusschen Schiedam en Vlaardingen passeerden 1211 auto's, 142 motorrijwielen en 3601 rijwielen, tusschen Vlaardingen en Maassluis 477 auto's, 78 motorrijwielen en 1234 rijwielen.

In Noordelijke richting vinden wij voor den weg tusschen Hillegersberg en Bergschen Hoek 578 auto's, 36 motorrijwielen en 1290 rijwielen per dag.

Over de brug bij Spijkenisse gingen per dag 1211 auto's, 142 motorrijwielen en 3601 rijwielen.

In O. richting weten wij weinig van het verkeer. Wel werd in 1931 een vervoer van p.l.m. 200 auto's, 20 motorrijwielen en 765 rijwielen p. d. waargenomen.

Omtrent den omvang van het goederenvervoer langs den weg van en naar Rotterdam is weinig te zeggen; wel geven de Rijkswaarnemingen een overzicht van de belasting van de wegen, doch daarbij is eenvoudig uitgegaan van gemiddelde gewichten der (al of niet) personen- en/of met goederen beladen verkeerseenheden, rijwielen, ruiters en vee inclus. Zoo was dan het vervoer naar het gewicht op den straatweg bezuiden Rotterdam tusschen de beide waarnemingspunten (voor en na Barendrecht) gelegen tusschen 4400 en 5700 ton per dag en benoorden Rotterdam bij de Zweth 9370 ton per dag. Vermoedelijk is het gewicht aan vervoerde goederen hoogstens op de helft van het totaalgewicht te stellen. Trouwens, wij kunnen wel zeggen, dat over het geheele verkeer van en naar Rotterdam, zoowel naar aantal vervoermiddelen als naar hoeveelheden vervoerde personen en goederen, weinig bekend is. Het zou een hoogst nuttige arbeid zijn, wanneer deze thans eens ware uit te voeren. Interessant zou het zijn, op de verschillende toegangswegen vast te stellen, welk aandeel de dagelijksche voorziening van de stad met levensmiddelen (melk, aardappelen, groenten) en daaronder de markt- en de veilingaanvoer voor zich opeischt en van waar dit alles komt.

Is ons dus ook het aantal personen, dat op de verschillende toegangswegen Rotterdam binnenkomt of verlaat, onbekend, wel is er bij eenige benadering een schatting te maken van hen, die zich van de openbare middelen bedienen. Wij zullen hier nu buiten beschouwing laten de trein, de tram, de boot en het vliegtuig en ons bepalen tot de autobusonderne-

¹⁾ Het geheele oeververkeer te Rotterdam (brug en veren) gedurende 6 werkdagen verdeelde zich in de jaren 1930, 1932 en 1935 als volgt over de verschillende vervoermiddelen:

	Hand-wagens	Paarden-tractie	Vracht-auto's	Personen-auto's	Autobussen	Trams
1930..	6.394	10.370	28.661	16.122	2.578	14.077
1932..	4.662	7.064	34.283	19.860	2.690	8.390
1935..	3.612	4.628	30.150	25.430	3.691	6.050

mingen, welke diensten op Rotterdam onderhouden. Vermoedelijk mag dan, op grond van eenige beschikbare gegevens, het getal menschen, dat dagelijks per autobus de stad bezoekt of verlaat, worden benaderd op ruim 16.500. Hierbij is het busvervoer van en naar Overschie niet medegerekend. Zou men nu de autobusdiensten op Schiedam en Hillegersberg ook niet mederekenen, aangezien immers deze woongebieden vrijwel met de Rotterdamsche kern zijn vergroeid, dan zal men vermoedelijk wel kunnen aannemen, dat het dagelijksch vervoer der interlocale autobusdiensten van en naar Rotterdam gemiddeld omstreeks 6000 zal moeten zijn. Verder is er ook al niet veel nauwkeurigs te zeggen omtrent de juiste herkomst van alle vervoerde passagiers. Sommige diensten (naar het Z. W.) worden onderhouden door de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij, in aansluiting bij tramdiensten en veren, dan wel ter vervanging van bepaalde tramdiensten. En verder bereiken de autobusdiensten in Alblasserwaard en Krimpenerwaard Rotterdam niet (wegens het ontbreken van bruggen); zij worden meerendeels onderhouden door de belanghebbende stoombootondernemingen, en sluiten dan ook gedeeltelijk op de stoombootdiensten aan. Voor een ander deel vinden de reizigers bij Krimpen aan den IJssel aan de overzijde van het Nieuwe Veer overstapgelegenheden op de autobussen van Cappelle naar Rotterdam. Opvallend is het, hoe het ontbreken van bruggen in Z.O. richting het rechtstreeksche verkeer van en naar het stadscentrum nadeelig heeft beïnvloed. Alleen op marktdagen is er in de Waarden een drukker autobusverkeer. Doch dit is dan niet zoozeer gericht op Rotterdam dan wel op de markten te Gorinchem, te Gouda en te Utrecht.

Rotterdam wordt thans in het interlocale verkeer bediend door een 27-tal autobusdiensten, waarvan de eindpunten resp. liggen in Schiedam, Vlaardingen, Maasland, Schiebroek, Terbrugge, Zoetermeer, Scheveningen, Heerjansdam, Ridderkerk, Poortugaal, Pernis, Oud-Beijerland, Zuid-Beijerland, Zwijndrecht, Boskoop, Kralingsche Veer, Capelle a. d. IJssel, Gouda, Zevenhuizen, Nieuwerkerk a. d. IJssel en Overschie. Het belang van onderlinge samenwerking of althans aansluiting der diensten van de vele en verschillende ondernemingen wordt door velen nog maar al te weinig ingezien. Eén algemeene centrale dienstregeling voor alle te Rotterdam uitgaande en inkomende vervoersmiddelen (spoor, tram, autobus, boot) zou geen overdreven weelde zijn. Zulk een boekje zou voor een klein bedrag verkrijgbaar moeten zijn. Een dergelijke dienstregeling voor Rotterdam en omgeving zou den zakenman een chaotische portefeuille vol dienstregelingen, welke al spoedig uit elkaar hangen, besparen. Zij zou de organische aaneensluiting van stad en land, van hoofd- en bijkernen, ten zeerste bevorderen. De Rotterdammers zullen slechts des te gemakkelijker hun keus kunnen doen voor een tocht in de omgeving hetzij op het weekeind of in de vacantie. En de slechts enkele dagen te Rotterdam vertoevende vreemdeling kan dan te gemakkelijker van deze stad uit menigen mooien dagtoer maken: Delft, Gouda, Reeuwijksche Plassen, Schoonhoven, Krimpener Waard, Alblasserwaard, Gorinchem, Loevestein, Dordrecht, Willemsdorp, Biesbosch en Hollandsch Diep, Hoeksche Waard, Den Briel, Oostvoorne, Rockanje, Westland, Hoek van Holland. Te weinig trouwens is er aan gedacht Rotterdam niet alleen te water, doch ook per auto-car als centrum van geregelde sightseeing tours te ontwikkelen. Wie pakt dit aan?

Rotterdam, een centrum van wegverkeer... Maar dan moeten vooral de speciale parkeerruimten in de binnenstad goed in orde zijn en voor een luttel bedrag worden opengesteld. Dan moeten ook de autobuslijnen niet al te stiefmoederlijk worden behandeld. Dan zou de inrichting van een of meer centrale autobusstations, bestaande in een groote over-

kapte ruimte of hal met verschillende perrons in het hart der stad, en zoo mogelijk niet ver verwijderd van de spoorwegstations, allermint een overdreven luxe kunnen worden geacht. Realiseert men zich wel voldoende, dat een derde deel van Nederland's bevolking binnen een met een straat van 50 km rondom Rotterdam getrokken cirkel woont?

In ieder geval moet dus niet worden verzuimd om de stad een belangrijk centrum van een niet minder belangrijke omgeving te doen zijn en blijven en behoort dus het vraagstuk van het wegverkeer van en naar Rotterdam wel blijvend van een zeer ruim en tegemoetkomend standpunt te worden bezien en aangepakt.

W. E. BOERMAN.

DE HAVEN VAN ROTTERDAM EN HET DUITSCHE ACHTERLAND.

Rotterdam, zoo gunstig gelegen aan den nu tot Bazel toe bevaarbaar gemaakten Rijn, die door een dicht-bevolkt en sterk-geïndustrialiseerd land loopt, en met een zoo uitstekende en korte verbinding met de Noordzee, is de natuurlijke import- en exporthaven van een groot gebied. Toch voert Rotterdam op het oogenblik, om haar positie als één der grootste havens van West-Europa te handhaven, een verbitterden strijd.

Hoe staat Rotterdam er in dezen strijd voor en waar liggen de sterke en waar de zwakke punten?

Rotterdam heeft vele concurrenten; in het binnenland Amsterdam en Dordrecht, welke steden trachten zooveel mogelijk goederen over hun eigen havens te trekken.

Een nieuwe kostbare verbinding van Amsterdam door de Geldersche vallei naar den Rijn wordt gegraven. Met opoffering van vele millioenen Guldens werd de Oude Maas uitgediept, zoodat groote zeeboten van de Noordzee naar Dordrecht kunnen komen en met behulp van overheidsmiddelen werd een stuwadoorsbedrijf te Dordrecht opgericht.

Welk Nederlandsch belang dienen deze maatregelen, wanneer de transporten, eventueel door Amsterdam en Dordrecht tot zich getrokken, door Rotterdam afgestaan moeten worden? Is het niet eigenaardig, dat zooveel gedaan wordt voor een verdeling van het aanwezige vervoer binnenslands, doch de Nederlandsche verdediging tegenover het buitenland, het streven naar nieuwe mogelijkheden, welke voor Nederland van belang zijn, hierbij ver ten achter is gebleven?

Hier zou een doelbewuste verkeerspolitiek, uitgaande van het standpunt, dat men moest trachten nieuwe transporten over Nederland te trekken resp. oude transporten te behouden, bijv. door de invoering van een Rijnvaartpremie als tegenmaatregel tegen de bekende vergoeding, welke de Belgische Regeering voor transporten over Antwerpen betaalt, op zijn plaats zijn geweest.

In Rotterdam lijdt het geheele bedrijfsleven onder de crisis, die de haven door de in de laatste jaren zoo verscherpte binnen- en buitenlandsche concurrentie dubbel treft.

De Gemeente Rotterdam zorgde voor voldoende kaderuimte en voor behoorlijke havens: bovendien heeft de Gemeente een beperkt aantal loodsen en kranen, die naar behoefte verhuurd worden. De verdere technische inrichting van de haven werd aan het particuliere initiatief overgelaten en rederijen, cargadoors en stuwadoors kunnen van de Gemeente aan diep vaarwater gelegen terreinen pachten en hierop loodsen, kranen, electrische bruggen enz. bouwen, terwijl eveneens de mogelijkheid, om drijvende kranen, elevators, enz. in de havens te gebruiken, werd open gelaten.

In dit opzicht wijkt de organisatie in de haven van Rotterdam geheel en al af van Antwerpen, omdat in die haven de Gemeente eigenaars van alle loodsen, kranen, elevators enz. is, die aan de diverse cargadoors en stuwadoors voor den duur van een bepaald karwei verhuurd worden. In Rotterdam mag ieder

zijn eigen werktuigen gebruiken en het gevolg hiervan is, dat cargadoors en stuwadoors, om de onderlinge concurrentie en de concurrentie met buitenlandsche havens te kunnen volhouden, er steeds voor zorgen, dat zij over het meest moderne en economische materiaal beschikken, zoodat zij hun klanten niet alleen goedkoop maar ook uiterst snel kunnen bedienen.

De outillage van de Rotterdamsche haven is hierdoor veel beter dan van eenige andere haven en dit komt o.a. tot uitdrukking in het door alle Rotterdamsche stuwadoors gegarandeerde lostempo voor crtsbooten:

booten tot 7000 tons lossing binnen 24 uur;

grotere booten lossing met minimum 7000 tons per 24 uur, terwijl in werkelijkheid de lossing nog sneller gaat: prestaties van ongeveer 10.000 tons in 12 uur komen voor.

De mogelijkheid door Rotterdam geboden, om voor speciale doeleinden speciale machines in bedrijf te stellen, heeft ertoe geleid, dat de arbeid in de Rotterdamsche haven steeds meer gemechaniseerd wordt.

Goederen, zooals papierhout en mijnhout, die voor eenige jaren te Rotterdam en nu nog in de meeste andere havens met de boomen en winches van de zeeboot overgeladen worden, worden nu met speciaal geconstrueerde grijpers uit zeeboot in Rijnschip gelost.

De ver doorgevoerde mechanisatie in de Rotterdamsche haven: het vlugge laden en lossen: de gemakkelijke toegang van zee en de breede groote havens maken, dat reeders graag op Rotterdam varen, terwijl ook de ontvangers en schepers gaarne over Rotterdam verladen, omdat de weg naar den Rijn kort en gemakkelijk is.

Deze voordeelen en de mogelijkheid, in Rotterdam de voor speciale doeleinden benodigde machines zelf aan te schaffen en te gebruiken, had voor Rotterdam nog een tweede en gunstig gevolg. Vele buitenlandse — en vooral Duitse — firma's en concerns gingen, om hun belangen in een groote Noordzeehaven direct te kunnen controleeren, ertoe over, om te Rotterdam filialen of financieel nauw met hen samenhangende firma's op te richten of zich bij reeds bestaande firma's te interesseeren.

De banden tusschen Rotterdam en het Duitse industriegebied zijn door de vele te Rotterdam gevestigde Duitse-georiënteerde firma's voor Rotterdam van groote waarde, daar juist zulke firma's, die bij hun opdrachtgevers in Duitschland op transportgebied een grooten invloed hebben, er steeds voor pleiten, zooveel mogelijk van de Rotterdamsche haven gebruik te maken.

Mogen Regeering en Gemeente er voor zorgen, dat de haven van Rotterdam op dezelfde basis kan werken als haar buitenlandsche concurrenten en mogen er maatregelen worden genomen, opdat er geen onnodige binnenlandsche concurrentie ontstaat. Dan zullen de te Rotterdam gevestigde particuliere bedrijven er wederom in slagen, om Rotterdam tot groote transitohaven voor het Duitse achterland te maken en het in de laatste jaren verloren terrein heroveren.

G. A. E. VAN DEN BERG.

ROTTERDAM EN HET STUKGOEDVERKEER IN DE KLEINE LIJNVAART.

Economisch en geographisch is het begrip kleine lijnvaart — vaak en dan meer in het bijzonder op de Oostkust van Engeland en op Denemarken kustvaart genoemd — niet scherp omljnd. Wij verstaan hieronder de vaart op het Vereenigd Koninkrijk, Ierland, Denemarken, Noord- en Noord- en Oostzeehavens, West-Frankrijk, West-Spanje, Portugal, de Spaansche havens aan de Middellandsche Zee, de Franche tot aan Marseilles.

Rotterdam is in tegenstelling met Hamburg en Antwerpen zoo uitgesproken massahaven, dat het stukgoedverkeer niet steeds de aandacht heeft gekregen, die het verdient.

	Hamburg	Antwerpen	Nieuwe Waterweg incl. Rotterdam	Rotterdam alleen
1932				
Massagoed ..	8.700.579 (49 %)	9.405.021 (54 %)	17.397.615 (72 %)	14.790.711 (71 %)
Stukgoed ..	11.126.388 (51 %)	8.021.345 (46 %)	6.869.423 (28 %)	6.074.626 (29 %)
1933				
Massagoed ..	8.448.733 (43 %)	10.931.138 (58 %)	19.116.239 (73 %)	16.286.679 (73 %)
Stukgoed ..	11.131.381 (57 %)	8.021.345 (42 %)	7.151.657 (27 %)	6.208.367 (27 %)
1934				
Massagoed ..	9.033.422 (45 %)	10.865.471 (52 %)	23.105.555 (76 %)	20.598.511 (76 %)
Stukgoed ..	11.269.540 (55 %)	10.021.326 (48 %)	7.385.640 (24 %)	6.725.820 (24 %)
1935				
Massagoed ..	9.495.752 (48 %)	12.425.997 (53 %)	24.894.921 (78 %)	22.047.085 (78 %)
Stukgoed ..	10.467.362 (52 %)	10.814.751 (47 %)	6.879.374 (22 %)	6.144.345 (22 %)

Uit de cijfers van Rotterdam blijkt de even verheugende stijging van het verkeer van massagoed als de bedenkelijke daling van het stukgoedverkeer. Hamburg handhaaft zich op een behoorlijk peil, Antwerpen verbetert zijn positie in het stukgoedverkeer, Rotterdam gaat achteruit en bereikt in 1935 met moeite het slechte cijfer van 1932. De strijd van Rotterdam met zijn zuiver-economische wapenen van een geografisch-gunstige ligging en een voortreffelijke uitrusting tegen kunstmatige factoren: de Rijnvaartpremies, de lagere havenkosten, de lagere stuwadoorsprijzen in Antwerpen, de deviezenrestricties en de uitzonderingstarieven van de spoorwegen in Hamburg, wordt steeds moeilijker. Ingewijden weten, dat duizenden tonnen *direct* voor Rotterdam verloren gaan, omdat de reederijen de lading bij dezelfde vracht alleen in Antwerpen willen laden waar zij 50 pCt. op hun stuwadoorsrekening sparen, terwijl vele honderden tonnen *indirect* verloren gaan, omdat zij denzelfden weg volgen.

Ook het stukgoedverkeer heeft in Rotterdam alle voordeelen van den goed-verbonden open haven en van een uitstekende outillage, hoewel deze is achtergebleven bij de inrichting van de behandeling van het massagoed.

Aan de organisatie van het „beurt-zeeverkeer” kan nog veel verbeterd worden. Er is te weinig concentratie van ligplaatsen. Ook hierdoor zijn de spoorwegaansluitingen gebrekkig. De oeververbindingen zijn onvoldoende. Hoopvol is, dat dit moeilijkheden zijn, die bij een doelbewuste havenpolitiek en onderlinge samenwerking van belanghebbenden overwonnen kunnen worden. Tot voor kort laadde men op vijf verschillende plaatsen aan linker en rechter oever voor Londen en Harwich/Londen, thans nog slechts aan twee plaatsen aan den rechter oever. Een verder doorgevoerde centralisatie zal het mogelijk maken de „plaatskosten”, welke nu in Rotterdam vaak nog, hoewel niet in alle gevallen en zeker niet in die mate als wel eens beweerd wordt, hooger zijn dan te Antwerpen, te verlagen. Inladings- en lossingskosten worden in Antwerpen practisch niet geheven.

De in uitzicht gestelde verlaging der gemeentelijke retributiën zal ook op dit punt een aanpassing aan Antwerpen bevorderen.

Wat de frequentie der geregelde afvaarten betreft, kan Rotterdam een vergelijking met Hamburg, uitgesproken stukgoedhaven, met zijn vele lijnen vooral op de Oostzeehavens en Spanje, niet doorstaan, maar voor Antwerpen behoeft Rotterdam niet onder te doen. In de kleine lijnvaart, als boven omschreven, heeft Rotterdam 79 verbindingen, door 40 reederijen onderhouden, met jaarlijks 4719 afvaarten, als volgt verdeeld:

Oost- en Noordzee.	Groot-Brittannië en Ierland.
Stavanger	52
Haugesund	52
Bergen	52
Drontheim	52
Kristiansund	52
Aalesund	52
Frederikstad	52
Oslo	52
Harwich	156
Londen	390
Cardiff	52
Hull	104
Goole	52
Grimsby	52
Manchester	52
Liverpool	52

Oost- en Noordzee.

Christiansand	52
Kopenhagen	52
Gothenburg	104
Stockholm	104
Königsberg	17
Memel	17
Libau	17
Riga	17
Dantzig/Neufahrwasser	182
Gdynia	156
Hamburg	260
Kiel	104
Helsingfors	104
Wiborg	104
Kotka	104
Abo	78
Raumo	78
Mäntyluoto	78

2044

Frankrijk.

Havre	104
Bordeaux	26
Duinkerken	26
Parijs	26
Marseilles	38

220

Generaal totaal

2044

1859

220

596

4719

Groot-Brittannië en Ierland.

Glasgow	52
Southampton	52
Newcastle on Tyne ..	52
Leith	104
Grangemouth	26
Middlesborough/Stockton ..	52
Dundee	52
Aberdeen	26
Boston	26
Norwich	52
Great Yarmouth	52
Swansea	26
Bristol	26
Kings Lynn	104
Sunderland	52
Cork	26
Dublin	52
Belfast	52
Guernsey/Jersey	13
Plymouth	26
Gloucester	26

1859

Spanje en Portugal. *)

Barcelona	52
Tarragona	52
Valencia	52
Alicante	26
Almeria	26
Malaga	26
Santander	26
Musel	26
Bilbao	26
Passages	26
Lissabon	52
Oporto	52
Cartagena	24
Vigo	25
Cadiz	26
Sevilla	26
Gibraltar	52

596

*) Ongeacht de afvaarten, die de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Mij., welke eenmaal in de veertien dagen van Amsterdam vaart, *direct* van Rotterdam biedt.

Behalve de concurrentie van andere havens heeft het Rotterdamsche lijnverkeer de concurrentie van de „wilde” vaart, van de kleine motorschepen. De kleine zeeschepen „bezeilen het land”. Het geheele cartonvervoer, dat vroeger vanaf Harlingen, Rotterdam en Amsterdam met de lijnbooten werd verscheept, voor Londen alleen al in quantiteiten van 80 tot 100.000 ton, voor een groot gedeelte via Rotterdam, is voor het lijnverkeer verloren gegaan. In 1933 (één bepaald vervoer, dat al sinds jaar en dag per motorschip overzee is gegaan, uitgezonderd) werd een begin gemaakt met het vervoer *direct* van fabriek tot bestemming. De binnenlandsche beurtvaart en de kleine lijnvaart (voor wat geheel Engeland betreft; in een conference aaneengesloten) bonden in 1934 den strijd aan tegen het motorschip, in de hoop, dat de verschepers van de kleinere partijen op de beurtvaart zouden zijn aangewezen en het charteren voor grootere partijen zouden opgeven. In 1935 is deze strijd in een vrijwel volledige overwinning van het motorschip geëindigd. Voor dit vervoer evenals voor

het vervoer van gesloten partijen cement, steenen, tegels, oud-papier en zand, is het kleine motorschip met zijn betrouwbaren, geperfectioneerden motor aangewezen.

De geregelde lijnen zullen de reële economische motieven van de ontwikkeling van deze kleine motorzeevaart hebben te erkennen. Het is echter de vraag of niet onder invloed van crisisverschijnselen — braakliggend kapitaal, werkloosheid onder zeevaarders, die met een zware hypotheeklast als kapitein/eigenaar gaan varen, bouw om den bouw, met regeeringssteun, door anders stilliggende werven — deze ontwikkeling oneconomisch en onnatuurlijk is geweest. In 1926 had Nederland 115 motor- en motorzeil-zeeschepen met 18.934 tonnen, in 1935: 336 met 65.240 tonnen. Sinds 1935 hebben eenige tientallen „Groningers” de vloot vergroot. Onze uitvoer naar Engeland en Denemarken, van ouds het domein van de kleine motorvaarders, liep van 4.000.000 ton, resp. 749.000 ton in 1926 tot 1.500.000 ton, resp. pl.m. 300.000 ton in de jaren 1933—1934—1935 terug. De kleine motorvaart neemt een omvang aan, onevenredig aan de economische behoefte, waarbij de voor deze vaart geldende overheidsbepalingen niet meer op dien omvang berekend zijn. Op een 1000-tonner in de lijnvaart varen 15—18 man; daarvan leven vaak evenveel gezinnen. De schepenwet van 1909, die voor schepen beneden 700 ton en korter dan 60 m drie man voor de zeewacht en één man bij den motor, dus bij een tweeploegen-stelsel, acht man totaal voorschreef, is in 1932 gewijzigd, zoodat een schip van minder dan 400 B.R.T. behalve een kapitein of stuurman, als chef van de wacht, nog één man beschikbaar moet hebben. Bij een wacht van 8 uur op en 4 uur af, beteekent dit een bezetting voor het dekpersoneel van 3 man, waarbij ook de vrouw, gekeurd op oog en ooren, meetelt. Zij heeft geen effectieven wachtdienst te vervullen, moet slechts beschikbaar zijn. Voor het machinepersoneel is bij minder dan 400 Rem P.K. één man per zeewacht voldoende. Voor schepen met minder dan 300 B.R.T. en minder dan 125 Rem P.K. is zelfs die ééne man niet noodig, als de bediening van den motor van dek af mogelijk is. Deze schepen kunnen volstaan met een kapitein, zijn vrouw en een knechtje.

De lijnvaart heeft hier een concurrent, die een strijd voert, die economisch en sociaal bedenkelijk is. De lijnboot moet ook zonder lading volgens vaarplan varen, een groote reserve hebben om oponthoud door mist, storm en tij te overwinnen, tusschende hebben, koelruimte, hijschtuig voor zwaar goed. De ondermijning van het lijnverkeer, dat de ruggesteun van de wat grootere partijen stukgoed gaat missen, of in concurrentie tegen niet meer loonnende vrachten moet varen, is economisch voor een land, dat op een geregeld lijnverkeer voor zijn in- en uitvoer is aangewezen, gevaarlijk. Het lijnverkeer moet de basis van de grootere partijen stukgoed blijven houden, zonder dat dit een natuurlijke en aan minimum eischen gebonden ontwikkeling van de kleine motorvaart in den weg behoeft te staan.

In 1934 is van het totale vervoer van Nederland naar Londen meer dan 40 pCt. met „outsiders” gegaan, waarvan één vierde deel steeds met de lijnbooten is vervoerd. Duitschland heeft reeds een regeling, die de aandacht verdient, waarbij voor „Tourreedereien” en „Küstenschiffer” een definitie en een verdeling wordt gegeven van massagoed en stukgoed bij minimum vrachten en een pool-verrekening.

* * *

Concentratie door samenwerking en consequente havenpolitiek, aanpassing aan het kostenpeil van Antwerpen, met, maar ook zonder devaluatie, samenwerking en overleg tusschen de verschillende belanghebbenden bij de kleine vaart en een diligente regeeringsvertegenwoordiging bij de onderhandelingen met het buitenland is, wat Rotterdam noodig heeft.

H. WILLEMSE.

VREEMDELINGENVERKEER IN ROTTERDAM.

Het is zeer juist gezien door de commissie van redactie van dit tijdschrift, om in het nummer, waarin de huidige positie van Rotterdam als centrum van handel, industrie en verkeer en de mogelijkheden in de naaste toekomst belicht worden, mede een plaats te geven aan een beschouwing over het vreemdelingenverkeer in deze stad. Immers het vreemdelingenverkeer, opgevat in den ruimsten zin des woords, dus daaronder verstaan alle bezoek van niet-inwoners, hetzij voor zaken, hetzij voor studie of ontspanning, verdient de volle belangstelling van allen, wien de welvaart van hun stad ter harte gaat.

Langen tijd was deze belangstelling onvoldoende, doch langzamerhand breekt het besef, dat de „vreemdelingen-industrie” hier te lande ten onrechte stiefmoederlijk wordt behandeld, zich baan. Een verheugend verschijnsel hiervan was de benoeming in het einde van het vorige jaar door den Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart van een commissie, welke zich de ruime taak toegewezen zag, den Minister over de bevordering van het vreemdelingenverkeer in te lichten. Hieruit blijkt, dat ook de Regeering bij haar streven naar verbetering van den economischen toestand des lands het oog gericht heeft op de vruchten, welke een intens vreemdelingenbezoek voor de inwoners kan afwerpen.

Al te vaak wordt de meening geuit, dat voornamelijk de hotels en restaurants er van profiteren. Dit is onjuist; zeer veel inwoners ontvangen hun deel.

In het nummer van Januari 1936 van „Ons Nederland” vermeldt de heer G. H. Ravelli, vertegenwoordiger van de „Alg. Ned. Ver. voor Vreemdelingenverkeer” in Amerika, het resultaat van een onderzoek van de Kamer van Koophandel te Philadelphia, die voor zoover mogelijk heeft doen nagaan, waar het geld is terecht gekomen, dat in 1934 door de bezoekers van die stad is uitgegeven. Het bleek, dat het geld besteed werd als volgt: logies 23 pCt.; geschenken en andere artikelen 31 pCt.; maaltijden 18 pCt.; garage, benzine en olie 10 pCt.; lokaal vervoer 3 pCt.; versnaperingen, sigaren enz. 7 pCt.; vermakelijkheden 8 pCt. De hoteldirecties gaven van hetgeen zij ontvingen uit: 31 pCt. aan salarissen; 19½ pCt. aan dranken en voedsel; 23¼ pCt. aan licht, verwarming, wasscherij en onderhoudskosten; 7½ pCt. aan afschrijving en 6½ pCt. aan belasting op onroerend goed en verzekering.

Voor ons land zullen de verhoudingen waarschijnlijk anders zijn, doch ook hier geldt, dat men in breeden kring profijt kan trekken van het vreemdelingenverkeer. Het bedrag, dat jaarlijks door vreemde bezoekers in ons land besteed wordt, is gemiddeld nog niet ½ van wat Nederlanders per jaar in het buitenland uitgeven. In dezen tijd van daling van onzen export van goederen is het te meer zaak, het trekken van bezoekers zooveel mogelijk te bevorderen. De „vreemdelingen-industrie” verdient dus krachtig gesteund te worden en hieraan ontbreekt helaas nog zeer veel.

In 1935 kon de Alg. Ned. Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer, die belast is met de propaganda in het buitenland en die financieelen steun ontvangt van het Rijk, één provincie (Noord-Holland), een aantal gemeenten (waaronder 's-Gravenhage de eenige is, die een flink bedrag bijdraagt), de Ned. Spoorwegen, eenige Kamers van Koophandel en scheepvaartmaatschappijen benevens een aantal vereenigingen, commercieele ondernemingen en particulieren, slechts ongeveer f 48.000,— voor de propaganda besteden, hetgeen, vergeleken bij andere landen, ook relatief een zeer laag bedrag is.

Wat betreft de financieele positie neemt onder de plaatselijke vereenigingen de Rotterdamsche een zeer ongunstige plaats in. In 1935 bedroegen de totale beschikbare geldmiddelen pl.m. f 3700,— (subsidies van Gemeente, Kamer van Koophandel en bijdragen van particulieren), waaruit bekostigd moesten worden

de kosten van het informatiebureau, alsmede de geheele propaganda in het binnenland en de vervaardiging van de gidsen en brochures, die ter verspreiding in het buitenland aan de A.N.V.V. ter beschikking gesteld moesten worden. Voor het organiseren der Rotterdamsche propagandaweek worden telkens afzonderlijke bijdragen ingezameld, hetgeen met zeer groote moeite gepaard gaat.

Voor zooveel de oorzaak van den geringen geldelijken steun voor de bevordering van het vreemdelingenverkeer te zoeken is in financiële onmacht van degenen, die het meest aangewezen zijn om zoodanigen steun te verleen, of in niet-inzien van de belangen, welke er bij betrokken zijn, verkeert Rotterdam in dezelfde positie als andere plaatsen. Er is echter een andere oorzaak, die het verstrekken van geldelijke bijdragen remt en voorts de bevordering van het vreemdelingenverkeer in Rotterdam in het algemeen sterk belemmert. Liever dan mij te zetten tot het geven van een beschrijving van de attracties van Rotterdam en de middelen, waarmede daarvoor doelmatige propaganda gemaakt zou kunnen worden, wil ik het licht werpen op deze oorzaak, omdat dit een psychologische factor van groote beteekenis is.

De oorzaak van het achterblijven van velen, die de actie tot het trekken van bezoekers naar Rotterdam krachtig zouden behooren te steunen, ligt voor een zeer groot deel in de fnuikende misvatting, die in verschillende kringen van Rotterdammers in sterke mate heerscht, dat Rotterdam — wat het ook doet — nimmer een bevredigend aandeel in het vreemdelingenbezoek en toerisme van landgenooten zal kunnen verkrijgen, omdat de stad daarvoor de hoedanigheden mist.

Wat hoort men steeds weer? „Rotterdam is te eenzijdig ontwikkeld als havenstad, draagt te zeer het stempel van werkstad en is geen woonstad, het heeft geen omstreken en is „saai” uit een oogpunt van amusement beschouwd.”

Is dit oordeel, dat zoovele Rotterdammers over hun eigen stad meenen te mogen uitspreken, juist?

Inderdaad is Rotterdam in de eerste plaats haven- en werkstad en blijkt uit den aanleg harer havens en havenwerken en uit den bouw van belangrijke gedeelten der stad de bijzondere inrichting voor de vervulling van haar functie in den wereldhandel en het scheepvaartverkeer, doch is dit een nadeel voor het trekken van bezoekers? De ervaring heeft geleerd, dat alle vreemdelingen, die Rotterdam bezoeken, hetzij zakenlieden, hetzij toeristen, zonder uitzondering onder den indruk geraken van den wijden aanleg onzer havens met haar vrije communicatie met de zee en den Rijn. Juist de specialisatie heeft Rotterdam een volstrekt eigen attractie gegeven!

Degenen, die dit toegeven, werpen echter terstond op, dat de haven dan ook het eenige is, dat onze stad biedt.

Hiermede spreken zij na, wat door hun ouders in vroeger tijd reeds gezegd werd. En misschien hadden die ouders tot op zekere hoogte gelijk, al miskenden ook zij met de denigratie hunner stad het vele schoon der oude wijken, de binnenhavens en grachten en de zoo aantrekkelijke omstreken, gelegen aan de rivieren en plassen, waarnaar het een genoeg was en nog steeds is, een tochtje te maken, doch zij misten inderdaad veel, wat wij nu hebben en wat Rotterdam tevens van den smaad geen woonstad te zijn bevrijdt.

Nieuwe fraaie wijken zijn ontstaan in Kralingen, in het Westen, de tuindorpen, waar voor alle beursen aantrekkelijke rustige woningen te vinden zijn.

Goede woongelegenheden is van eminent belang voor de bevordering van het vreemdelingenbezoek; immers daardoor wint het aspect van de stad en wordt meer kans geboden op het behouden en verwerven van inwoners, behoorende tot de categorie, die buitenlandsche betrekkingen bij zich pleegt te ontvangen.

Alleen de aanwezigheid van goede woningen maakt

echter van een plaats geen „woonstad”. Daarvoor is meer noodig en wij mogen gelukkig zeggen, dat Rotterdam in het algemeen veel aantrekkelijker geworden is in de laatste jaren! Bezoekers van elders constateeren dit telkens, doch vele Rotterdammers beseffen het niet. Wijst men, om eenige voorbeelden te noemen, op den Kralingerhout, aangelegd aan den wijden Kralingschen plas, die tal van wandelaars trekt, of op het nieuwe Museum Boymans, dat door een ieder, die tot oordeelen bevoegd is, beschouwd wordt als een der fraaiste en doelmatigste schilderijmusea, die ooit gebouwd zijn, dan krijgt men in de meeste gevallen de opmerking te hooren, dat er wel vooruitgang is, doch „dat het toch niets helpt”.

Deze zegslieden beseffen niet, hoezeer zij hun stad schaden; dergelijke uitingen worden steeds weer doorgegeven onder uitdrukkelijke vermelding, „dat Rotterdammers het zelf zeggen” en zij bereiken meer ten nadeele van de stad dan talloze brochures met de meest suggestieve aanbevelingen ten voordeele van haar kunnen bewerken.

En het blijft helaas niet bij ongunstig spreken over de stad, er wordt ook gehandeld in het nadeel van Rotterdam.

Hoewel een kleine kring Rotterdamsche zakenmannen, die in omstandigheden verkeerden, dat zij elders zouden kunnen gaan wonen, hun stad trouw blijven, ontvluchten meer en meer lieden, die hier hun bedrijf of kantoor hebben, de stad en gaan elders wonen en velen, die hier blijven wonen, zoeken hun vermaak bij voorkeur in een andere stad.

De Rotterdamsche ondernemers van hotels, café's, restaurants en amusementsinrichtingen zijn niet achtergebleven; zij hebben onze stad inrichtingen gegeven, die de vergelijking met die van andere plaatsen ruimschoots kunnen doorstaan. Er zijn groote en kleine concertzalen, waar men gedurende het muziekseizoen wekelijks eenige goede uitvoeringen en concerten kan bijwonen. Telkens worden er belangwekkende tentoonstellingen op allerlei gebied gehouden.

In de schouwburgen, bioscopen en andere amusementsinrichtingen worden de beste voorstellingen gegeven, al is dan het tooneel — door gebrek aan belangstelling — nagenoeg uit Rotterdam verdwenen.

Waardoor is het dan mogelijk, dat er wel gezegd kan worden, dat Rotterdam „saai” is? Uitsluitend, omdat de genoemde inrichtingen niet voldoende door de inwoners bezocht worden. De leegte schrikt den vreemden bezoeker af en doet hem zich haastig naar elders begeven, in de hoop daar meer gezelligheid, meer belangstelling te vinden. Buitenlandsche zakenlieden, die eenige dagen in Rotterdam moeten zijn, nemen om deze reden maar al te vaak hun intrek in een hotel in een naburige stad.

Dit is geen verschijnsel van den huidige crisistijd, al moet worden toegegeven, dat de ongunstige tijdsomstandigheden ook in deze hun invloed terdege doen gelden. Doch ook vroeger deed het zich voor. Voor wat betreft het bezoek der café's en amusementsinrichtingen is het gedeeltelijk te verklaren, doordat in vroegere jaren allerlei beperkende bepalingen en voorschriften ontplooiing van bedoelde bedrijven sterk belemmerden, waardoor Rotterdam op dit gebied een kwaden naam verkregen heeft, dien het niet licht kan kwijt raken.

Op de hierboven geschetste mentaliteit en houding van Rotterdammers heb ik nadrukkelijk de aandacht gevestigd, omdat ik het uitgesloten acht, dat voor Rotterdam een vruchtdragende propaganda gemaakt kan worden, als een groot deel der inwoners daarin blijft volharden.

Dan baten niet de daden, die getuigen van liefde voor de stad, arbeidslust, durf en vertrouwen in de toekomst van enkelen, als de stichting van het nieuwe Museum, het jaarlijks houden van een bloemententoonstelling als de Primavera, het bouwen van een modern groot stadion met 65.000 plaatsen.

Er zijn nog zooveel mogelijkheden: het veelvul-

diger doen houden van groote congressen en vergaderingen hier ter stede — verscheidene malen is reeds gebleken, dat een congres in Rotterdam voortreffelijk kan slagen — het organiseeren van geregelde rondritten en -vaarten door de omstreken, het doen plaats vinden van nationale en internationale sportevenementen, waartoe onze stad, zoodra het bedoelde stadion gereed zal zijn, de gelegenheid biedt!

Er zijn nog zooveel Rotterdammers, die veel geld en arbeid voor het welzijn van deze stad over hebben!

Laten alle inwoners, voor zooveel zij deze niet of niet voldoende hebben, waardeering en liefde voor hun stad aankweeken en daarvan met woord en daad blijk geven. Daarmede verleenzen zij den eerst-noodigen steun aan degenen, die in Rotterdam goede dingen tot stand brengen en degenen, die propaganda maken voor het bezoeken van deze stad!

Mr. HERMAN VLUG.

ROTTERDAM EN DE INDUSTRIALISATIE.

Na het vele, dat over de oorzaken van de teruggang van het havenverkeer van Rotterdam is geschreven, is het niet nodig hierbij nogmaals uitvoerig stil te staan. Daarom zij volstaan met het vermelden van de drie hoofdoorzaken. Deze zijn: 1o. de economische depressie, 2o. de economische structuurwijzigingen, die sterk in de hand worden gewerkt door het economisch nationalisme, dat beperking van overzeese transporten tot gevolg heeft, 3o. de valuta- en deviezenpolitiek van de staten, waartoe de concurrerende havens behoren, waardoor het voor Rotterdam zo belangrijke transitovervoer wordt getroffen.

Omtrent de toekomst zijn de conclusies vrijwel eensluidend; de verwachting is, dat, nadat de economische depressie tot het verleden zal hebben behoord, en indien het ook mocht gelukken, de valuta- en deviezenconcurrentie het hoofd te bieden, het havenverkeer zich weer op een redelijk peil zou kunnen herstellen, maar dat onder invloed van de sub 2o. genoemde factor de verdere ontwikkeling van het havenverkeer ook onder de gunstigste omstandigheden slechts langs een flauw stijgende lijn kan plaats vinden. Daarbij moet in aanmerking worden genomen, dat het havenverkeer door toenemende mechanisatie en rationalisatie ook relatief minder werkgelegenheid biedt dan voorheen.

De vraag komt daarom wel eens op, of aan de welvaart van Rotterdam voor goed, altans voor afzienbare tijd, een eind is gekomen. Immers het bestaan van Rotterdam steunt zeer eenzijdig op het scheepvaartbedrijf. Niet alleen doordat het havenbedrijf zulk een voorname plaats inneemt als bron van welvaart, maar ook doordat andere takken van bedrijf zo nauw met de scheepvaart samenhangen.

Dit is in sterke mate het geval met de Rotterdamse industrie. Op een totaal voor Groot-Rotterdam van 50.000 mannen werkzaam in de industrie in 1930, waren er 18.000 werkzaam in het scheepsbouwen scheepsreparatiebedrijf. Neemt men in aanmerking, dat een groot deel van de overige industrieën produceeren voor de locale consumptieve behoeften, en daarom als primaire bron van welvaart moet worden uitgeschakeld, dan blijkt de scheepsbouw in het primaire industrie-organisme een sterk overheersende plaats in te nemen.

De scheepvaartcrisis heeft derhalve niet alleen op het havenverkeer maar ook op de industrie een enorme weerslag gehad. De werkgelegenheid in de industrie is daardoor, blijkens de gepubliceerde cijfers, met $\frac{1}{2}$ verminderd. Het aantal werklozen alleen in de gemeente Rotterdam steeg als gevolg hiervan tot boven de 50 duizend aan het eind van het vorig jaar.

Naast deze factor is Rotterdam economisch zwak tengevolge van de samenstelling van zijn bevolking. De enorme uitbreiding van het havenbedrijf in de laatste halve eeuw heeft een grote immigratie van ongeschoolde krachten teweeggebracht, waardoor de bevolking nu voor 80 pCt. tot de werkliedenklasse

behoort. Het gezamenlijk vermogen van de ingezetenen van Rotterdam is daardoor betrekkelijk laag. Bij een bevolking van 595.000 bedroeg het vermogen van de aangeslagenen in de vermogensbelasting voor 1934/1935 slechts f 667 miljoen. Alleen de waarde van de zuivere woningen (10 duizend woningen met winkel of bedrijf derhalve niet meegerekend) vertegenwoordigt reeds een hoger bedrag. Het vermogen van de aangeslagenen in de vermogensbelasting is derhalve niet eens toereikend om de waarde van de huizenvoorraad te dekken. De conclusie is daarom gerechtvaardigd, dat Rotterdam in sterke mate een debiteurpositie bezit en een ware schatting aan vaste lasten aan elders wonende geldschietters heeft op te brengen. Geen wonder, dat Rotterdam onder deze omstandigheden een noodlijdende gemeente is geworden.

Nu blijkbaar het havenbedrijf geen voldoende basis meer vormt om in de toekomst de welvaart van Rotterdam — dat met de randgemeenten $\frac{3}{4}$ miljoen inwoners telt — te herstellen, is het kernprobleem de vraag, op welke vormen van economische activiteit de toekomst gericht moet worden.

Het ligt in de rede te trachten, de voortreffelijke geographische positie en technische outillage van de haven toch in elk geval aan zulk een activiteit dienstbaar te maken. Sterk op de voorgrond kwam de laatste jaren daartoe het streven de industrialisatie te bevorderen. In het bijzonder werd de vestiging van die industrieën wenselijk geacht, waarvan de bedrijvigheid niet of slechts in geringe mate correleert met die van de scheepvaart. Aldus zou in Rotterdam het voordeel van nieuwe werkgelegenheid worden verkregen, en tevens het nadeel van de eenzijdige afhankelijkheid van de conjunctuur in de zeescheepvaart worden ontgaan.

Voor een antwoord op de vraag of dit voor verzevenlijking vatbaar is, verwijs ik, om niet in herhalingen te vervallen, naar mijn in 1934 verschenen brochure over de industrialisatie van Rotterdam¹⁾, waarin ik meen te hebben aangetoond, dat de verschillende voorwaarden voor industrialisatie aanwezig zijn.

Van groot belang is daarbij, dat een sterke industrialisatie van Nederland in de toekomst algemeen als noodzakelijk wordt erkend. Daardoor is het streven naar industrialisatie geen geïsoleerde actie van Rotterdam, maar past geheel in het kader van de welvaarts- en regeringspolitiek, die ook van de landbouw beperkt is, terwijl anderzijds de bevolking van ons land nog steeds sterk groeit.

In het bijzonder neemt tengevolge van ons gunstig sterftecijfer het aantal personen in de productieve leeftijdsgroepen sterk toe. Met behulp van de sterftekansen laat zich berekenen, dat het aantal mannen in de werkzame leeftijdsgroep van 15 tot 65 jaar, jaarlijks met 40.000 vermeerderd. Het toenemend aanbod op de arbeidsmarkt weerspiegelt zich in het werklozencijfer, dat sinds medio 1932 vrij regelmatig met ongeveer hetzelfde getal groeit, zoals de onderstaande cijfers doen zien:

jaar	gemiddeld aantal werkloze mannen
1932	260.000
1933	312.000
1934	320.000
1935	369.000

Blijkbaar is de laatste jaren niet de vermindering van de werkgelegenheid, maar het ontbreken van de normale expansie ervan de oorzaak van de toenemende werkloosheid. Hetzelfde verschijnsel neemt men in de gemeente Rotterdam waar. In de periode 31 December 1932—31 December 1935 nam het aantal mannen in de leeftijdsgroep van 15 tot 65 jaar met 7003 toe en het aantal werkloze mannen met 7858.

Dat Rotterdam het streven van de landsregering

¹⁾ De industrialisatie van Rotterdam. Purmerend 1934.

naar industrialisatie met de grootste belangstelling volgt spreekt vanzelf. In de eerste plaats omdat er directe havenbelangen zijn betrokken bij de industrialisatie van Nederland, daar structuurwijzigingen in onze buitenlandse en in het bijzonder onze overzeese handel er uit kunnen voortvloeien. En in de tweede plaats — maar daarom niet minder — omdat Rotterdam door vestiging van industrieën in het havengebied zelf, zoals in het begin is betoogd, een nieuwe basis moet vinden om zijn welvaart weer op te bouwen.

Het voeren van een industrialisatiepolitiek voor de toekomstige ontwikkeling van Rotterdam is ten dele een heroriëntering. Tot voor kort werd vrijwel uitsluitend aan de havenfunctie aandacht geschonken en aan de vestiging van industrieën, voornamelijk om het goederenvervoer, dat deze teweegbrengen, betekenis gehecht. De belangstelling was eenzijdig gericht op de haven; de industriële functie viel geheel in de schaduw. Dit blijkt ook uit publicaties over Rotterdam, waarin veelal beschouwingen over de industrieën nauwelijks te vinden zijn tussen honderden bladzijden over scheepvaart en goederenvervoer.

Toch kan de vorige generatie bogen op belangrijke werken in het belang van de vestiging van industrieën, zoals de aanleg van de Nassauhaven in 1892, van de Persoonshaven in 1901 en van de Keilehaven in 1915. Het zijn evenwel slechts bescheiden maatregelen geweest in vergelijking met de reusachtige handelshavens, die in dezelfde tijd zijn tot stand gebracht. Het oppervlak industrieterrein, dat door de genoemde industriehavens werd ontsloten, is, als gevolg van de smalle van de oeverterreinen, zelfs gering te noemen. Weliswaar zijn vele oeverterreinen langs de grote havens ook voor industrieën beschikbaar gesteld, maar deze terreinen zijn in de eerste plaats geschikt als handelsterreinen. Voor vestiging van industrieën eigenen zij zich niet, behoudens in bijzondere gevallen.

De accommodatie voor laden en lossen van zeeschepen beheerst geheel de aard en vorm van het handelsterrein, dat van lange kaden met loodsen er langs wordt voorzien. Hoe belangrijk transport ook is voor zeehaven-industrieën, toch prevaleert natuurlijk de fabriekage, waarvoor een ruim grondoppervlak nodig is. De smalle terreinstroken van 50 m diepte langs de handelshavens zijn daarom voor industrieën minder geschikt en bovendien door de betrekkelijk grote oeverlengte, de noodzakelijke ophoging van het terrein boven vloedhoogte en de grote diepte van het vaarwater, te duur. Daarbij komt, dat slechts in uitzonderingsgevallen een zeeschip bij een fabriek voor de wal komt, daar dit praktisch alleen gebeurt, indien een volle scheepslading kan worden gelost en ter plaatse een retourlading kan worden ingenomen. Nu de grootte van de zeeschepen toeneemt, wordt het steeds onwaarschijnlijker, dat zeeschepen direct aan het fabrieksterrein zullen lossen en laden.

Indien een bij een zeehaven gevestigde fabriek overzeesche grondstoffen invoert of fabriekaten uitvoert, dan is transport per lichter (of per dekschuit) tussen zeeschip en fabriek het meest economisch. Het bedrijf heeft dan een grotere vrijheid van terreinkeuze. Ligging aan binnenwater is dan het voordeligst; in de eerste plaats omdat de terreinkosten veel geringer zijn, en in de tweede plaats omdat men daar de bezwaren van de wisselende waterstand niet ondervindt. Alleen chemische industrieën, die verontreinigd water hebben te lozen, zullen aan open water moeten liggen.

De hoeksteen van een industrialisatie-politiek van Rotterdam zal daarom moeten zijn industrie-terreinen aan binnenwater beschikbaar te stellen.

De vraag kan worden gesteld of bemoeiingen van overheidswege daarvoor nodig zijn. Op enkele plaatsen zijn er wel eens bedrijven aan vaarwater gevestigd, zonder dat de overheid op bijzondere wijze er bij betrokken is geweest. Toch kan dit alleen in uitzonderingsgevallen gebeuren, door het wezen van polder-

land, dat het havengebied van de Nieuwe Waterweg bezit. Zoodra wegen moeten worden aangelegd, terreinen opgehoogd, havens gegraven, dan stuit men op tal van moeilijkheden, die verband houden met polder- of waterstaatsbelangen. Het ontsluiten van een fabrieksterrein is daarom niet altijd gemakkelijk, waardoor er veel tijd mee gemoeid kan zijn en bijzondere kosten moeten worden gemaakt. Vooral voor kleine bedrijven is het bezwaarlijk om zelfstandig dergelijke werken te entameren.

Vestiging van een fabriek buitendijks aan de rivier heeft overeenkomstige bezwaren. Hoge gronden zijn slechts op enkele plaatsen van nature aanwezig en zijn dan ook reeds door bedrijven in beslag genomen. Dit is b.v. het geval geweest met de Vondelingenplaat. Het heeft dikwijls heel wat voeten in de aarde voor een bedrijf, om een terreinophoging langs de rivier ter hand te nemen en het terrein voor de vestiging van de fabriek in te richten.

Om deze redenen is het van eminent belang, dat in het havengebied de ontsluiting van industrieterreinen van overheidswege wordt voorbereid. Door een accommodatie te maken voor grote complexen kunnen de kosten van grondophoging, aanleg van een weg, kanaal of spoor, verplaatsing van een gemaal, omleggen van een dijk, per eenheid van oppervlakte industrieterrein sterk worden gereduceerd. Bovendien kan de overheid door middel van onteigening de bezwaren van eigendoms grenzen veel gemakkelijker ondervangen dan een geïsoleerde onderneming, die met vele eigenaars tot overeenstemming moet komen.

Er ligt hier derhalve een gewichtige overheidstaak; immers, geen industrialisatie is mogelijk zonder goede industrieterreinen, waar de voordelen van vestiging in Rotterdam tot hun recht komen.

De noodzakelijkheid van de ontsluiting van industrieterreinen wordt door het gemeentebestuur van Rotterdam ingezien. In de Memorie van Antwoord op het Centraal Rapport over de begroting voor 1936 kan men lezen, dat B. en W. diligent zijn om medewerking van het hoger bestuur te verkrijgen, ten einde de nodige wijziging van de gemeentegrenzen en onteigening tot stand te brengen. Er is goede hoop, dat in den Haag een gunstig gehoor zal worden verkregen, gezien de tegenwoordige opvatting van de Regering inzake industrialisatie.

Ook op andere wijze blijkt Rotterdam de tekenen des tijds te hebben verstaan.

Met de instelling van het Gemeentelijk Havenbedrijf in 1932 werd een belangrijke stap gedaan in de richting van coördinatie van de gemeentelijke bemoeiingen inzake havenexploitatie. Het havenbeheer — voorheen vrijwel zuiver administratief — kreeg nu een technische en commerciële inslag, die bij de samenstelling van de staf van het Havenbedrijf tot uitdrukking kwam. Het bevorderen van industrievestiging behoort mede tot de geregelde werkzaamheden van het bedrijf. In de er van uitgaande propagandageschriften voor de haven kan men zien, dat nu ook de industrie een plaats heeft verkregen in overeenstemming met de groeiende betekenis, die er aan wordt toegekend.

In het voorstel tot samenvoeging van de gemeentelijke technische diensten werd er op gewezen, dat industrialisatie tot de vraagstukken van de allergrootste betekenis voor de toekomst van Rotterdam wordt gerekend; er valt uit op te maken, dat werkzaamheden in het belang hiervan mede tot de taak van de nieuwe organisatie zullen behoren.

Verleden jaar is de „Stichting Havenbelangen” door belanghebbenden en belangstellenden in de haven opgericht, daarbij gesteund door de gemeente Rotterdam. Deze stichting, waarvan het doel door haar naam reeds voldoende wordt uitgedrukt, staat in nauw contact met het Gemeentelijk Havenbedrijf. Tot studie van de industrialisatie en onderzoek van de maatregelen, die deze zouden bevorderen, stelde de

stichting een kleine industrie-commissie in, waarvan ook twee gemeentelijke hoofdamttenaren deel uitmaken. Deze commissie staat nog geheel aan het begin van haar werkzaamheden.

Het Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland gaf, mede in overleg met het Rijk, de stoot tot oprichting door de Kamers van Koophandel van het Economisch Technologisch Instituut voor Zuid-Holland en Zeeland. Dit instituut — vooralsnog op uiterst beperkte voet georganiseerd — staat eveneens pas aan het begin van zijn taak.

Hoewel het bevreemdt, dat ter zake de oprichting van het Instituut geen advies van de gemeente Rotterdam is gevraagd, wetigt het feit, dat het Instituut zijn zetel in Rotterdam heeft, het voorzitterschap bekleedt wordt door den Voorzitter van de Kamer van Koophandel voor Rotterdam en het secretariaat door dezelfde Kamer wordt waargenomen, de verwachting, dat het Instituut een bijzondere aandacht zal hebben voor de vestiging van industrieën in het havengebied van de Nieuwe Waterweg.

Wij zien derhalve, dat in verschillend verband organisaties zijn ontstaan, werkzaam tot bevordering van de industrialisatie van Rotterdam. Ondanks de zware zorgen, waaronder de stad gebukt gaat en de inspanning, die vereist wordt om de oude bronnen van welvaart zoveel mogelijk te redden, zien wij het verheugende verschijnsel, dat Rotterdam nog genoeg energie bezit om nieuwe mogelijkheden voor herstel door welvaart te zoeken. Het is te hopen, dat daarbij door nauw onderling contact en eendrachtige samenwerking van de gemeente Rotterdam, de „Stichting Havenbelangen” en de Kamer van Koophandel voor Rotterdam, deze laatste geadviseerd door het Economisch Technologisch Instituut voor Zuid-Holland en Zeeland, een eenheid van actie zal ontstaan, die de verdere ontwikkeling van Rotterdam zal leiden in nieuwe banen, die door de veranderde economische wereldconstellatie en de structurele wijzigingen in Nederland, die hiervan het gevolg zijn, worden geboden.

Ir. L. H. J. ANGENOT.

ROTTERDAM ALS ASSURANTIECENTRUM.

Het assurantiebedrijf is voor het grootste gedeelte een kantoorbedrijf en daarom is voor den buitenstaander de betekenis ervan zoo goed als onzichtbaar. Het belang ervan ligt voor een havenstad als Rotterdam natuurlijk in de allereerste plaats op het terrein van het transportwezen.

De goederen zijn uiteraard alle verzekerd, in meerderheid, hetzij rechtstreeks in Rotterdam, hetzij in het buitenland, en dit zal zich natuurlijk het meest voordoen bij de geïmporteerde goederen, doch ook dan wordt, in geval van een schade, de behandeling daarvan naar een Rotterdamsch verzekeringskantoor verplaatst, dat dan als vertegenwoordiger van den buitenlandschen verzekeraar diens belangen waarneemt. Het bepalen der premie voor die goederen, het beoordeelen van het risico, daarna het ordenen der posten naar de het goed vervoerende schepen, — in verband met het soort schepen (lijn- of vrachtschepen, kustbooten, enz.) varieert het teekvermogen van den verzekeraar, — dat alles vereischt veel, minutieus werk.

Wij zien vervolgens, dat elke étappe, welke een bepaald te vervoeren goed aflegt, ons eveneens in aanraking brengt met een stuk verzekeringswezen. Het eerst vermelden wij dan de zeeschepen, waarmee de goederen over zee vervoerd worden. Voor zoover deze te Rotterdam thuishooren, zijn zij bijna allen ter Rotterdamsche beurze verzekerd. Daarnaast kunnen onmiddellijk de binnenschepen genoemd worden, die in aansluiting aan het zeevervoer de bediening met het achterland voor hun rekening nemen. De vele belangrijke Rijnvloten, de andere diensten op Duitschland, en die op België en Frankrijk, de beurt- en vrachtdiensten binnen Nederland, de ontelbare

particuliere schippers, zij allen zijn zonder uitzondering in Rotterdam verzekerd. De bijna individueele behandeling van deze risico's verschaft velen een dergelijkschen arbeid.

Naast de transportmiddelen, die de goederen in engeren zin vervoeren, kent dit vervoer ook het stadium van overslag of tijdelijken opslag tusschen de genoemde vervoermiddelen in. Dit verzorgt het haven- of overslag-bedrijf, met zijn kranen, laadbruggen, elevators en dergelijke. Ook deze voertuigen in ruimeren zin zijn bijna allen ter Rotterdamsche beurze verzekerd. Zij brengen, gezien hun speciale functie, ook hun bijzondere assurantiezorgen met zich mede.

Wij wijzen nog op de vele pakhuizen en opslagplaatsen, waaronder ook vallen de veemen, waarin goederen kunnen worden opgeslagen voor langere termijnen, en die dan in aanmerking komen voor een speciale brand/inbraakverzekering. Een blik rondom onze havens doet reeds zien, dat dit een aanzienlijke verzekeringsstak moet zijn.

In iets verder verband staande met ons uitgangspunt, het vervoeren van goederen, doch daarvoor een noodzakelijke voorwaarde vormend, nl. de aanwezigheid van behoorlijke waterwegen, waarover de goederen moeten worden verscheept, brengt ons in contact met de zorg voor het onderhoud en de instandhouding dier wegen. Dit geschiedt door allerlei bagger-, zuiger-, bakken- en derg. materiaal, hetwelk, voorzover in Rotterdam en omgeving thuishoorend, aldaar ook verzekerd is, waarbij voornamelijk de technische zijde de verzekeraars bezighoudt.

Voor een behoorlijk goederenvervoer in goed en modern uitgeruste schepen is noodzakelijk een geoutilleerd scheepsbouw- en reparatiebedrijf, dat dan ook in Rotterdam en omgeving zeer zeker aanwezig is. Vooral voor het eerste is verzekering onontbeerlijk, en van het grootste gewicht, om het belangrijke risico van den scheepsbouw over te nemen. Wij denken aan catastrophen, die zich tijdens den aanbouw kunnen voordoen, ongelukkige stapelloop, brand aan boord e.d.

Tot slot zij nog vermeld het sleep- en bergingsbedrijf, zoo belangrijk in Rotterdam, waarbij eveneens de verzekeraar te hulp komt, om de aan dat bedrijf inherente gevaren op zich te nemen.

Wij zouden tekort schieten in het schetsen van de beteekenis van het assurantiewezen te Rotterdam, indien wij onvermeld lieten het ook zeer belangrijke brand-, levens- en automobiilverzekeringsbedrijf.

Het bovenstaande zeer korte overzicht doet zien, dat iedere slinking van het goederenvervoer zoowel in het algemeen, als van, naar en door Rotterdam, onmiddellijk zijn terugslag moet hebben op het assurantiewezen, en steeds verminderende bedrijvigheid ginds, leiden moet tot uiteindelijke verarming, ook van een gezond verzekeringsbedrijf.

De alles beheerschende vraag is nu: „Wat voor speciale betekenis krijgt dit alles in Rotterdam?”

In Rotterdam heeft het assurantiewezen zich zeer gelukkig ontwikkeld: aan den eenen kant de makelaar, min of meer tusschenpersoon dus, aan wien degenen, die een verzekering wil sluiten, zulk een opdracht verleent; aan den anderen kant de verzekeraar, tot wien de makelaar zich wendt met de bedoeling, de gegeven opdracht door hem te laten accepteren. Onder de Rotterdamsche verzekeraars vallen allereerst de te Rotterdam gevestigde, en ook andere Nederlandsche verzekeringsmaatschappijen, daarnaast de agenturen van buitenlandsche concerns, die door de hun verleende volmachten te beschouwen zijn als volledige, vrijwel autonome bijkantoren. Gezamenlijk is deze markt in staat een zeer groote mate van dekking voor vrijwel elke verzekeringsbehoefte te verschaffen.

Deze stand van zaken heeft geleid tot een groote zelfstandigheid, van de markt in zijn geheel zoowel als van beide genoemde takken van het bedrijf in het

bijzonder, waardoor tevens een juistere afweging van beider belangen kon worden verkregen; in tegenstelling met de gewoonte in Amsterdam bijvoorbeeld, waar de makelaars, men noemt ze daar assurantiebepalers, óók verzekeringsmaatschappijen, hetzij zelf beheeren, hetzij vertegenwoordigen.

Van oudsher zijn in Rotterdam ook ontstaan de poliscondities voor verschillende soorten van verzekeringen, voornamelijk voor enkele scheepsverzekeringen. Heden wordt nog gebruikt het uit 1907 stammende Rotterdamsche binnenvaartcascoformulier, waarop de reeds eerder genoemde binnenschepen zonder uitzondering verzekerd worden. Daarop worden ter completeering geplakt, later, in 1915, in Rotterdam ontstane clausules, die wederom, dank zij de inwerkingtreding van het nieuwe zeerecht, gemoderniseerd zijn, hetgeen eveneens in Rotterdam is uitgevoerd, door samenwerking van makelaars en verzekeraars. Deze clausules vormen een aaneengesloten stuk uniform verzekeringsrecht, met kleine wijzigingen bruikbaar voor alle soorten van binnenschepen. Immers het is duidelijk, en reeds even aangestipt, dat bijv. een sleepbootreder een andere, meestal ruimere dekking behoeft, dan een reeder van een sleepschip, waarin de hier genoemde condities dan ook voorzien. Ook elders, in Amsterdam, ja zelfs in Duitschland, hoofdzakelijk in het Rijngebied, vinden deze voorwaarden toepassing, terwijl hier en daar een poging om ze door andere te vervangen, schipbreuk geleden heeft. Een bestendige Rotterdamsche binnenvaartcasocommissie houdt voeling met de door belanghebbenden naar voren gebrachte wenschen, en zorgt voor „aanpassing” der clausules aan de praktijk.

Ook voor de zeeschepen hebben de verzekeringsvoorwaarden voor een deel hun ontstaan te danken aan Rotterdamsch initiatief, zij het, dat hier natuurlijk de internationale, in dit geval Engelsche praktijkregels een invloed hadden. Jaren geleden wilde men in Engeland de uniforme condities voor zeeschepen, voornamelijk de wilde vaart, ook aan de Nederlandsche reeders opleggen. Terwijl in het algemeen zulk een bemoeienis niet al te vreemd wordt geacht, daar toch voor zulke objecten de buitenlandsche markt wel van noode is, werd van de Rotterdamsche markt uit een halt toegeroepen, en werden in genoemde condities door Rotterdamsche medewerking de specifiek Nederlandsche vereischten, ook die van verzekeringstechnischen aard, ingelascht. Dit was het ontstaan van de welbekende „Standard Dutch Hull Form”, ook nu nog gebruikt, voornamelijk voor Nederlandsche „Trampers” en dus vooral van belang voor de Nederlandsche „tramp”-markt bij uitstek, Rotterdam.

Wij zouden, om eenigszins volledig te zijn, nog gewag willen maken van de Rotterdamsche beursbrandpolis uit 1920, tot op den huidigen dag in het brandverzekeringsbedrijf alhier de normale dekking, die naast de Amsterdamsche beursbrandpolis haar eigen bestaansrecht heeft getoond voor brandverzekeringen gesloten in Rotterdam en daarvan afhankelijke markten.

Uit het bovenstaande volgt, dat Rotterdam een assurantiecentrum bezit, dat volkomen in staat is de behoeften van handel, scheepvaart en nijverheid te bedienen. Zoowel voor de normale, geregeld voorkomende risico's is dit het geval, als ook voor die van bijzondere aard. Wij herinneren bijv. aan het transport, eenige jaren geleden plaats gevonden, van den nieuwen Keizersveerbrug, o.a. bekend door den moeilijk te passeeren spoorbrug over den Moerdijk. Het was dank zij Rotterdamsch assurantie-initiatief, waar men immers ervaring had met alle bij dit werk betrokkenen, dat de risico's van dit transport door de uitvoerders konden worden overgedragen op verzekeraars. En was het niet tekenend, dat, toen in het Noorden des lands spoedig daarna een dergelijk transport moest plaats vinden, belanghebbenden zich allereerst wendden tot de Rotterdamsche verzekeringsmarkt?

Mr. J. J. KAMP.

DE BETEKENIS VAN ROTTERDAM VOOR DE INTERNATIONALE FRUITMARKT.

Beschouwt men de haven van Rotterdam vanuit het oogpunt harer ligging en vooral ook van hare outillage, alsmede haar verbindingen, dan zou men zonder meer kunnen zeggen, dat de ontwikkelingsmogelijkheden t.a.v. de internationale fruitmarkt als het ware onbegrensd zijn.

Dit is met enkele vergelijkingen gemakkelijk aan te toonen, wanneer men er alleen maar op wijst, dat vóór den oorlog in de haven van Rotterdam circa 150.000 kisten sinaasappelen uit Spanje aankwamen en nagenoeg geen Amerikaansche appelen (circa 13.000 kisten), terwijl in de naoorlogsche jaren deze cijfers als volgt waren:

1930/1931	1.377.000 kisten	sinaasappelen.
1934/1935	440.000	”
1930/1931	2.100.000 kisten.	”
	410.000 vaten	Amerikaansche appelen.
1934/1935	40.000 vaten.	”
	700.000 kisten	Amerikaansche appelen.
1934/1935	235.000 kisten	Jaifa sinaasappelen (deze kwamen vóór den oorlog in het geheel niet aan).

Wanneer men deze globale cijfers aanziet, dan behoeft men op de geschiktheid van onze haven voor deze belangrijke tak van handel niet verder in te gaan.

De vooruitgang, gebaseerd op groei van onze doorvoerhandel, dank zij onze gunstige geografische ligging en de ondernemingsgeest der Nederlandsche kooplieden, werd echter niet alleen stopgezet, doch ondervond ook een geduchten terugslag, daar successievelijk voor ons wegvielen:

1o. ons direct achterland door gemis aan eene Clearing tusschen Nederland en Duitschland voor transit-goederen,

2o. Polen en Frankrijk, door het verbod goederen te importeeren, die niet direct uit het land van oorsprong kwamen, en

3o. de belemmering van den handel op de eigen markt door de verhooging der rechten, alsmede het instellen van een crisis-heffing varieerende van f 1 tot f 4 per 100 kg voor de verschillende geïmporteerde vruchten, buiten de aanzienlijke invoerrechten, welke bijv. op sinaasappelen 5 jaren geleden nog nihil waren.

Hoewel de invoer voor de binnenlandsche consumptie nog vrij belangrijk genoemd mag worden, zal het wel niet lang duren of men zal in de komende jaren de import zien afnemen, tenzij de lasten, gevormd door invoerrechten en monopolie-heffing, spoedig zullen verminderen. Dit is vooral het geval met de van overzee geïmporteerde appelen, welke in de laatste jaren een zeer belangrijke import vormden, en die, gezien de groote verliezen geleden door de importeurs van deze artikelen veel geringer zullen worden, indien de lasten niet verminderen.

Weliswaar werden in het afgelopen jaar grootere kwantiteiten Amerikaansche en Braziliaansche sinaasappelen geïmporteerd dan in voorafgaande jaren, doch dit was toe te schrijven aan het vroegtijdig stopzetten der verschepingen uit Spanje als gevolg van vernieling van den oogst door vorstschade.

Laat ons hopen, dat wij spoedig mogen beleven, dat de exportbelemmeringen zullen vervallen en dat onze Regeering in staat zal zijn de inkomende rechten te verminderen, alsmede de crisis-heffingen af te schaffen, waardoor buiten het van overzee geïmporteerde fruit, ook meer plaats gemaakt zal kunnen worden voor den import van versch. fruit uit Spanje en Italië, welke invoer juist in de laatste jaren, vóór de intrede der monopolie-heffingen, zulk een aanzienlijke vlucht begon te nemen.

De energie en ondernemingsgeest van den Nederlandschen koopman zal er spoedig voor zorgen, dat Rotterdam een der belangrijkste importhavens van Europa zal zijn, zoodat onze werklieden weder volop emplooi zullen vinden in deze uit hoofde der stukgoedbehandeling voor hen zoo belangrijke tak van handel.

A. GRELINGER.

STATISTIEKEN. KOERSEN TE LONDEN.

Table of exchange rates for various cities including Alexandrië, Athene, Bangkok, Budapest, Buenos Aires, Calcutta, Constantin, Hongkong, Kobe, Lissabon, Mexico, Montevideo, Montreal, Riode Janeiro, Shanghai, Singapore, Valparaiso, and Warschau.

1) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke imp. hebben te betalen, 27 Febr. 17.02. 2) Offic. not. 7 Apr. 39 1/2. 3) Id. 11 Mrt. '35 4 1/4. 4) 90 dg. Vanaf 28 Aug. laatste 'export' notering.

ZILVERPRIJS

Table showing silver prices in London from 28 Apr. 1936 to 27 Juli 1914.

GOUDPRIJS

Table showing gold prices in London from 28 Apr. 1936 to 27 Juli 1914.

1) in pence p. oz. stand. 2) Foreign silver in \$. p. oz. fine. 3) in sh. p. oz. fine

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Table of exchange rates in the Netherlands for various cities: London, Berlijn, Parijs, Brussel, Batavia.

Table of exchange rates in the Netherlands for various cities: Zwitserland, Weenen, Praag, Boekarest, Milaan, Madrid.

Table of exchange rates in the Netherlands for various cities: Stockholm, Kopenhagen, Oslo, Helsinki, Buenos Aires, Montreal.

*) Notering te Amsterdam. **) Not. te Rotterdam. 1) Part. opgave. In 't Iste of 2de No. van ieder maand komt een overzicht voor van een aantal niet wekelijks opgenomen wisselkoersen.

KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).

Table of exchange rates between London and New York from 28 April 1936 to 6 Mei 1935.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 4 Mei 1936.

Financial statement of the Netherlands Bank showing Activa (Assets) and Passiva (Liabilities).

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Table showing major items in thousands of guilders for various dates.

Table showing detailed financial items including total discount, promissory notes, investments, paper on foreign, and other items.

OPEN MARKT.

Table showing open market operations for Amsterdam, London, Berlijn, and New York from 1936 to 1914.

1) Koers van 1 Mei en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag 2) 14/18 April. 3) 1 Mei geen not.