

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

ORGAAN VOOR DE MEDEDELINGEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

21^e JAARGANG

WOENSDAG 1 JULI 1936

No. 1070

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

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

Redactie-adres: Pieter de Hoehweg 122, Rotterdam.

Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplootweg.

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.

REORGANISATIE VAN DE BEVORDERING VAN HET VREEMDELINGENVERKEER HIER TE LANDE door <i>Mr. Herman Vlug</i>	478
Modern toerisme door <i>Mr. J. Linthorst Homan</i>	480
De rol van de spoorwegen in het toerisme door <i>K. H. H. Bongaerts</i>	481
Het reiswagen-bedrijf door <i>Frans W. C. Blom</i>	483
Toerisme en luchtverkeer door <i>Mr. L. H. Slotemaker</i> ..	484
Is Nederland duur? door <i>C. L. Spits</i>	484
Het jeugdherbergwerk in Nederland door <i>Joh. Bolman</i>	486
Nationaal-Historisch toerisme door <i>Prof. Dr. N. J. Polak</i>	488
De „Union Internationale des organes officiels de propagande touristique” door <i>W. P. F. van Deventer</i> ..	488
Reisvaluta's door <i>C. A. Klaasse</i>	490
De globale stand van het huidige vreemdelingenverkeer naar Nederland en de Duitse deviezenverordeningen door <i>Mr. R. H. Woltjer</i>	491
Hoe kan het vreemdelingenverkeer naar Ned.-Indië bevorderd worden?.....	494
De bevordering van het vreemdelingenverkeer in Zwitserland door <i>Joh. J. de Rode</i>	496
AANTEKENINGEN:	
Reisverenigingen.....	498
Het toeristisch verkeer in Duitschland.....	498
Statistisch overzicht van groothandelsprijzen....	499
Statistieken:	
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten.....	499, 500

TER INLEIDING.

Toerisme als tak van nijverheid, als nationale industrie, bestond tot voor kort alleen in Zwitserland. In geen land ter wereld speelde het reizen zoo'n rol als daar en nergens beschouwde men den toerist meer als een klant, welke men naar zich toe moest trekken. De verschillende streken, welke dit met Zwitserland eenigszins gemeen hadden, waren klein en gering in aantal, en al hadden alle landen reeds lang groote hotels, welke moeite deden gasten te trekken, een nationaal belang was het nog nergens. Hierin is verandering gekomen. Bijna alle landen hebben thans hun officieele bureaux en overal wordt een intense propaganda gevoerd voor toerisme als erkenning van zijn beteekenis. De depressiejaren hebben het reizen uiteraard bemoeilijkt, maar juist in deze jaren is de behoefte aan toeristen sterker gevoeld en de belemmeringen, aan dit verkeer in den weg gelegd, waren veel geringer dan t.a.v. het goederenverkeer. Het spreekt dus vanzelf, dat men zich op dezen, dikwijls als sluitpost voor de betalingsbalansen fungeerenden, bedrijfstak ging toeleggen.

Meer dan vroeger ziet men thans de groote beteekenis van het toerisme als massaverschijnsel, dat zeer nauw samenhangt met den prijs. Op allerlei wijzen (reisgezelschappen, hotelplan, reisvaluta's, spoorwegreducties, toeristenbenzine, reispostchèqueboekjes, enz.) tracht men de breede lagen van de bevolking te bereiken. Omgekeerd werkt dit massaverkeer (onverschillig of het individueel of in groepen geschiedt) weer kostprijsverlagend. Deze ontwikkeling is nog lang niet ten einde; telkens worden nieuwe wegen ontdekt voor een uitbreiding van het toeristisch verkeer, hetzij in den vorm van prijsverlaging, hetzij in den vorm van meerdere service.

Legio zijn de geschriften, welke met name in de Duitse taal aan het onderwerp gewijd worden en welke er alle het hunne toe bijdragen het toerisme meerdere bekendheid te geven. Ook wat betreft zijn economische beteekenis. Is niet het feit, dat in het begin van dit jaar een Volkenbondsrapport verschenen is, hetwelk het Toerisme als internationalen economischen factor beschouwt, voldoende, om dit te bewijzen? En is niet in Nederland uit de economische noodzaak een commissie geboren, welke den Minister moest voorlichten omtrent de vraag, op welke wijze het vreemdelingenverkeer in Nederland kan worden bevorderd, welke commissie haar rapport begint met op te merken, dat de beteekenis van het vreemdelingenverkeer als economisch landsbelang in den laatsten tijd steeds meer op den voorgrond is getreden?

Het is deze economische beteekenis, die aanleiding ertoe gaf, een speciaal nummer van dit weekblad aan Toerisme te wijden, het verschijnsel economisch te belichten, waardoor de belangrijkheid van sommige en de verwaarloozing van andere zijden naar voren kon worden gebracht en waardoor de groote beteekenis van dezen bedrijfstak kon worden in het licht gesteld.

REORGANISATIE VAN DE BEVORDERING VAN HET VREEMDELINGENVERKEER HIER TE LANDE.

Sedert eenigen tijd wordt, zoowel in de kringen der Algemeene Nederlandsche Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer (A.N.V.V.) als daarbuiten, de noodzakelijkheid ingezien, de bevordering van het vreemdelingenverkeer naar en in Nederland te reorganiseeren.

Algemeen is men van oordeel, dat voor dezen arbeid veel te weinig geld beschikbaar is en dat het centrale lichaam, de A.N.V.V., ondanks haar goede leiding en directie, niet functioneert gelijk noodig en gewenscht is.

De drang tot reorganiseeren wordt in hooge mate versterkt door het meer en meer groeiend besef, dat vreemdelingenverkeer voor de volkswelvaart van het grootste belang is.

De Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart benoemde einde 1935 een commissie, met als taak, hem voor te lichten omtrent de vraag, op welke wijze het vreemdelingenverkeer hier te lande bevorderd kan worden.

Het dagelijksch bestuur der A.N.V.V. besloot in April van dit jaar, dat de reorganisatie dezer vereeniging ter hand genomen zou worden en wees de hoofdbestuurleden, de heeren Mr. J. P. Bosman en Mr. J. A. Willinge Gratama, aan, teneinde dienaangaande ter algemeene vergadering, die in Juni van dit jaar gehouden zou worden, een praeadvies uit te brengen.

Toevalligerwijze verscheen het op 25 Mei 1936 aan den Minister uitgebrachte rapport van de commissie inzake het vreemdelingenverkeer in druk op den dag, dat bedoeld praeadvies werd uitgebracht.

Het rapport, dat blijkt geeft van een zeer diepgaande bestudeering door de commissie van de geheele stof en dat systematisch en overzichtelijk is opgesteld, behandelt na een inleiding in het eerste deel den bestaanden toestand van het vreemdelingenverkeer en de bevordering daarvan, in het tweede deel de vraag, in welke richting naar verbetering van de aantrekkelijkheid van ons land en de organisatie der propaganda moet worden gezocht, terwijl in het derde deel de conclusies en aanbevelingen worden samengevat.

Het weldoordachte praeadvies van de genoemde heeren, dat een deel van de in het rapport behandelde materie betreft, is door de algemeene vergadering in handen van het hoofdbestuur gesteld, teneinde het uit te werken.

Zoowel in het rapport als in het praeadvies komt tot uiting waardeering voor hetgeen tot dusverre door de A.N.V.V. verricht is met de geringe haar ten dienste staande middelen, doch daarnaast de vaste overtuiging, dat de bestaande toestand niet kan en niet mag worden gecontinueerd.

In dit opstel wil ik de conclusies van het rapport betreffende de reorganisatie der bevordering van het vreemdelingenverkeer en de financiering der propaganda bespreken en deze vergelijken met de strekking van het praeadvies.

Vooraf moge ik den bestaanden toestand in het kort memoreeren.

De A.N.V.V., die belast is met het bevorderen van het vreemdelingenverkeer naar en in Nederland, is een vereeniging, waarvan leden zijn gewestelijke en plaatselijke vereenigingen voor vreemdelingenverkeer, andere rechtspersonen (belanghebbende ondernemingen en vereenigingen, wier doel verband houdt met dat der A.N.V.V.) en fysieke personen (belanghebbenden en belangstellenden), bestuurd door een uit en door de leden gekozen hoofdbestuur, aangevuld met eenige door de Regeering aangewezen personen, waarin de verschillende soorten leden der vereeniging zijn vertegenwoordigd, terwijl bij de verkiezing van vertegenwoordigers van de gewestelijke en plaatselijke organisaties er naar gestreefd wordt, dat per-

sonen uit verschillende deelen des lands een zetel verkrijgen. Het hoofdbestuur kiest uit zijn midden een dagelijksch bestuur. Voorts zijn aan de vereeniging verbonden een directeur en een secretaris-penningmeester.

De leden van het hoofdbestuur hebben zitting voor een aantal jaren, na afloop waarvan zij niet herkiesbaar zijn, tenzij zij leden van het dagelijksch bestuur zijn.

De bij de A.N.V.V. aangesloten vereenigingen voor vreemdelingenverkeer (pl.m. 150 in getal) bepalen zelf den aard en omvang van haar arbeid. Zij betalen een contributie aan de A.N.V.V., doch zij zijn vrij in het verlenen van medewerking aan haar. Omgekeerd heeft de A.N.V.V. zekere verplichtingen jegens deze organisaties, die immers haar leden zijn.

De geldmiddelen der A.N.V.V. (in 1935 voor kosten van het bureau en propaganda in binnen- en buitenland pl.m. f 81.000) worden gevormd door bijdragen van den Staat (f 29.000), een enkele provincie, eenige gemeenten en kamers van koophandel, de Nederlandsche Spoorwegen en de leden, die zeer uiteenlopende bedragen contribueeren.

De commissie brengt tegen dezen bestaanden toestand de navolgende bezwaren naar voren.

Een vereeniging is niet de meest gewenschte vorm voor het centrale lichaam, voornamelijk omdat de organisatie van het vreemdelingenverkeer op commercielen grondslag behoort te geschieden en omdat een federatief vereenigingsbestuur niet naar behooren leiding aan het toeristenverkeer kan geven.

Daarom moet volgens haar het stelsel van een hoofdbestuur, waarin belanghebbende bedrijfsgroepen of organisaties van aangrenzende doelstelling zitting hebben, verlaten worden.

Voorts constateert de commissie, dat de A.N.V.V. sinds haar oprichting te kampen heeft met geldgebrek, zoodat zij nimmer bij machte is geweest de propaganda in voldoende mate te voeren.

De commissie wenscht een krachtige organisatie, toegerust met voldoende geldmiddelen en armslag en vrij van particularistische invloeden en komt tot deze conclusies: Particuliere zorg is van nature ontoereikend, de bevordering van het vreemdelingenverkeer mag niet overgelaten worden aan de wisselvaligheden van het onvoldoend gecoördineerde doch bovendien doorlopend zwak gefundeerde initiatief van in federatief verband werkende particuliere vereenigingen. Er is een semi-officieel lichaam noodig, waaraan de behartiging, de concentratie en de verdere opbouw van het vreemdelingenverkeer voortaan toe te vertrouwen zijn. De financiering zij staatszaak.

Het door de commissie voorgestelde centrale lichaam is een stichting, welke zij „Nationaal Instituut voor het Toerisme” zou willen noemen, die aan de overheid het benodigde gezag ontleent, doch overigens die mate van zelfstandigheid en vrijheid van actie bezit, vereischt om de methodes van het particuliere bedrijfsleven te kunnen toepassen.

Het bestuur van deze stichting denkt de commissie zich aldus:

Een commissaris-generaal voor het vreemdelingenverkeer, benoemd door de Regeering, is het uitvoerend orgaan. Een raad van beheer, eveneens benoemd door de Regeering, stelt de algemeene richtlijnen vast, maakt de begroting op en legt verantwoording aan de Regeering af.

Uitdrukkelijk verklaart de commissie, dat zij bij de benoeming van de leden van den raad van beheer slechts gelet wil zien op individueele kundigheden en ervaring en dat dit college vooral niet dient te zijn een weerspiegeling of groepsgewijze vertegenwoordiging van bepaalde belangensferen.

Een door den raad van beheer, op voordracht van den commissaris-generaal, te benoemen directeur zal den commissaris-generaal bij diens ontstentenis moeten kunnen vervangen.

Een aantal districtscommissarissen, mede aan te wijzen door den raad van beheer, op voordracht van den commissaris-generaal, onderhouden het contact zoowel tussohen het centrale lichaam en de gewestelijke en plaatselijke vereenigingen voor vreemdelingenverkeer, op welker voortbestaan de commissie prijsstelt, als tussohen laatsbedoelde organisaties onderling, waarmede de commissie een centrale leiding der actie van de verschillende organisaties en de vereischte coördinatie denkt te bereiken.

Het centrale lichaam zal voorts het noodige contact moeten onderhouden met andere organisaties, wier werkzaamheden het vreemdelingenverkeer raken.

De middelen zullen, naar de commissie zich voorstelt, geheel verschaft moeten worden door den Staat; zij acht dit volkomen gemotiveerd, daar een intens vreemdelingenverkeer voor het geheele volk (en dus ook voor den fiscus) belangrijke voordeelen kan opleveren.

De commissie geeft deze jaarbegroting: kosten organisatie binnenland: f 135.000, kosten organisatie buitenland: f 145.000 en de algemeene propaganda-kosten f 220.000, zoodat in totaal door den Staat jaarlijks f 500.000 beschikbaar gesteld zou moeten worden.

Het praeadvies signaleert als de voornaamste bezwaren tegen den huidige toestand, dat de A.N.V.V. over te geringe middelen beschikt, waardoor zij te weinig praesteert en veelvuldig gebruik moet maken van onbetaalden arbeid, hetgeen haar prestige schaadt; dat zij met te weinig gezag is bekleed ten opzichte van de gewestelijke en plaatselijke vereenigingen en dat er, gedeeltelijk mede tengevolge van haar ongunstige financieele positie, te weinig contact bestaat tussohen de A.N.V.V. eenerzijds en de gewestelijke en plaatselijke vereenigingen voor vreemdelingenverkeer anderzijds en tussohen deze vereenigingen onderling, waardoor de noodige concentratie en coördinatie ontbreekt. Ook in de bestaande verdeling van arbeid en bevoegdheden onder de organen der vereeniging ziet het praeadvies bezwaren.

De praeadviseurs constateeren, dat, behoudens de genoemde bezwaren, welke zeker niet aan de leiding en de directie der vereeniging te wijten zijn, de A.N.V.V. bewezen heeft, in staat te zijn haar taak naar behooren te vervullen, en zij concludeeren, dat de A.N.V.V. als semi-officieele vereeniging, werkend onder getemperd staatstoezicht, gelijk thans het geval is, na interne reorganisatie, waardoor de genoemde bezwaren worden opgeheven, sterker geconcentreerd en ruim gesteund door de overheid, het centraal lichaam, dat met de bevordering van het vreemdelingenverkeer belast is en de algemeene leiding zoowel van de buitenlandsche als van de binnenlandsche aangelegenheden heeft, kan en moet blijven.

Het praeadvies stelt een jaarlijksche begroting op, sluitend met f 280.000, waarvan f 250.000 te verstrekken door den Staat, die — naar het oordeel der praeadviseurs — voortaan ook de gewestelijke en plaatselijke vereenigingen zou moeten steunen, onder voorwaarde van subordinatie dezer organisaties aan de A.N.V.V.

Bij vergelijking van het rapport en het praeadvies valt in de eerste plaats op te merken, dat uit beide de overtuiging spreekt, dat voor de propaganda in Nederland, vergeleken bij andere landen, veel te weinig geld beschikbaar is en dat hierin slechts verbetering gebracht kan worden door de Regeering.

Dat door particuliere zorg niet voldoende gelden bijeen gebracht kunnen worden, onderschrijf ik volkomen. Niemand is verplicht, een bijdrage te geven; een nauwijsbaar direct belang brengt het contribueeren niet mede en zelfs degenen, die in de eerste plaats van het vreemdelingenverkeer kunnen profiteren, beseffen niet voldoende, dat door dit werk hun belangen indirect gediend worden, of... zij zijn, wat in deze dagen maar al te veel voorkomt, niet in staat,

zich eenig onverplicht financieel offer te getroosten. Het chronische geldgebrek van de A.N.V.V. wordt hierdoor verklaard.

De Staat moet dus helpen.

Met de commissie ben ik van oordeel, dat het niet mogelijk is, tot dit doel een bijzondere belasting te heffen, waar practisch niet vast te stellen is, in welke mate ieder belang heeft bij het vreemdelingenverkeer.

Moet echter de financiering uitsluitend op de schouders van den Staat gelegd worden? De commissie stelt dit voor; de vraag, of de thans bestaande bijdragen gecontinueerd kunnen worden, laat zij ter beoordeeling van het door haar gedachte nieuwe centrale lichaam.

Het komt mij niet juist voor, de particuliere bijdragen bij de reorganisatie uit te schakelen. Een vereischte is het, dat de Staat het benodigde minimum (over het bedrag waarvan de deskundigen sterk van meening kunnen verschillen!) verschaft, doch de openbare kas moet, zelfs voor dit belangrijke doel, m.i. niet zwaarder belast worden dan strikt noodig is en bovendien is het voor de te ontplooiën activiteit van het centrale lichaam bevorderlijk, indien het zich bewust is, dat het — wil het zijn vleugels wijder uitslaan dan bovenbedoeld minimum toelaat — mede aangewezen is op de sympathie en de daaruit voortvloeiende bijdragen van particuliere zijde, waarbij ik voornamelijk denk aan de directbelanghebbenden, als verkeersondernemingen en gastbedrijven. Het spreekt vanzelf, dat de onafhankelijkheid van het centrale lichaam inmiddels voldoende gewaarborgd moet zijn, bij gebreke waarvan de vereischte objectiviteit en neutraliteit in het gedrag zouden kunnen komen.

Uiteraard schakelen de praeadviseurs, die de A.N.V.V., met haar verschillende leden, het centrale lichaam willen laten blijven, de particuliere bijdragen niet uit. Het bedrag daarvan is door hen echter met het oog op de huidige tijdsomstandigheden laag geraamd, nl. op f 30.000. Mij dunkt, dat bij verbetering van de conjunctuur dit bedrag, evenals de bijdragen van den Staat, hooger zal kunnen worden.

Subsidieering door den Staat van de gewestelijke en plaatselijke vereenigingen, als het praeadvies voorstelt, zal m.i. moeilijk bereikbaar zijn en op vele bezwaren stuiten. De provincies en de gemeenten zijn hiervoor meer aangewezen, daar zij de locale toestanden beter kunnen overzien. Ook acht ik een zoodanige subsidieering als middel, om de vereenigingen aan de A.N.V.V. te subordineeren, niet geschikt; dit kan op andere wijze bereikt worden, zooals ik hieronder zal aangeven.

Omtrent de vraag, welke vorm voor het centrale lichaam te verkiezen is, bestaat een principieel verschil tussohen het rapport en het praeadvies.

Het rapport sluit de mogelijkheid van reorganisatie der A.N.V.V. uit en projecteert een stichting, waarvan de leiders, direct en indirect, door den Staat benoemd zullen worden. Het praeadvies acht reconstructie van de A.N.V.V. den aangewezen weg.

De bezwaren van het rapport tegen den vereenigingsvorm, zooals wij die kennen in de A.N.V.V., komen mij niet overtuigend voor.

Waarom zou een vereeniging niet commercieel te werk kunnen gaan en een stichting wel? En waarom zou een federatief vereenigingsbestuur niet naar behooren leiding kunnen geven?

Het lijkt mij wel degelijk mogelijk, de werkwijze van de A.N.V.V. commercieel in te richten en het bestuur kan, mits daarin voldoende kundige en ervaren lieden gekozen worden, zeer wel leiding geven. De eisch van vertegenwoordiging van de verschillende soorten leden en vertegenwoordigers uit alle deelen des lands is nimmer een beletsel gebleken om geschikte personen te krijgen; verscheidenheid van leden en de vertegenwoordiging daarvan in het hoofdbestuur is juist een groote kracht van de A.N.V.V.

gebleken, gelijk de praeadviseurs terecht opmerken.

Uit het rapport valt te lezen, dat de commissie de A.N.V.V. niet vrij acht van particularistische invloeden, doch hiervan is uit de handelingen van de A.N.V.V. toch nooit gebleken en het rapport geeft daarvan dan ook geen voorbeeld.

Voor het aangeven van de algemeene richtlijnen verdient naar mijn meening een hoofdbestuur, waarvan de leden periodiek wisselen en waarin de continuïteit niettemin voldoende gewaarborgd is door de mogelijkheid van herkiezing van leden van het dagelijks bestuur en bestaande uit personen, die qualiteiten bezitten, welke de commissie voor de leden van den raad van beheer van het door haar gedachte Instituut wenscht, de voorkeur boven een kleinen raad van beheer, waarin practisch zeer weinig mutaties zullen voorkomen. Het zal immers niet wel mogelijk zijn een klein aantal mannen te vinden, die — hoe kundig en ervaren zij ook mogen zijn — tezamen de noodige kennis van de voor het vreemdelingenverkeer van belang zijnde bijzonderheden van het geheele land en van alle bij het vreemdelingenverkeer betrokken ondernemingen hebben en tevens op de hoogte zijn van het werk der vereenigingen met aanverwant doel. Wel is waar schrijft de commissie het onderhouden van contact op breede basis voor, doch contact geeft geen medezeggenschap en legt geen medeverantwoordelijkheid voor de leiding van het vreemdelingenverkeer op.

Ik geef onmiddellijk toe, dat een zoo groot college als het hoofdbestuur (35 leden) ongeschikt is, om zich met den dagelijkschen gang van zaken in te laten, doch daarvoor kiest het uit zijn midden een klein dagelijks bestuur, dat zeer wel snel en doortastend kan besluiten.

Ook de positie van den tegenwoordigen directeur, die door de vereeniging benoemd wordt en aan haar verantwoording schuldig is, lijkt mij juist dan die van den door de Regeering benoemden commissaris-generaal. Deze werkt onder toezicht van den eveneens door de Regeering benoemden raad van beheer, welke hem algemeene richtlijnen aangeeft. De raad van beheer zal niet verantwoordelijk zijn voor handelingen, door den commissaris-generaal voor het Instituut verricht buiten of in strijd met de door den raad van beheer gegeven richtlijnen, hetgeen mij onjuist voorkomt. Bij de A.N.V.V. is het bestuur naar buiten verantwoordelijk voor alle handelingen, welke de door de vereeniging aangestelde directeur voor haar verricht.

Naar mijn oordeel moet de vereischte verbetering gezocht worden in een reorganisatie van de A.N.V.V., waardoor de in het praeadvies genoemde bezwaren worden ondervangen, en in het aan haar toekennen van een ruime staatssubsidie.

De gewestelijke en plaatselijke vereenigingen voor vreemdelingenverkeer zullen m.i. onderafdeelingen van de A.N.V.V. behooren te worden, waardoor de centrale vereeniging den noodigen invloed op den gang van zaken in die vereenigingen erlangt en coördinatie van het initiatief kan worden bereikt.

De onderafdeelingen moeten een klein deel hunner contributies afdragen aan de A.N.V.V., die harerzijds, in het algemeen belang van het vreemdelingenverkeer naar Nederland, subsidies aan gewestelijke en plaatselijke vereenigingen zal moeten kunnen geven. Op deze wijze kunnen de daarvoor in aanmerking komende vereenigingen, wier werk voor het algemeen landsbelang wat beteekent, indirect een deel van de door den Staat te verleenen subsidie verkrijgen.

Zoo de Regeering aan een doelmatig gereorganiseerde A.N.V.V. den noodigen steun verleent, zal deze vereeniging naar mijn overtuiging toonen, dat zij de taak, die de commissie inzake het vreemdelingenverkeer aan een nieuw Instituut toegedacht heeft, beantwoordend aan de eischen des tijds naar behooren zal vervullen.

Mr. HERMAN VLUG

MODERN TOERISME.

Wanneer de redactie van een blad als het weekblad „Economisch-Statistische Berichten” een van de nummers wijdt aan verschillende vraagstukken van toerisme, dan is zulks reeds dadelijk goed nieuws voor iedereen, die zich voor toerisme interesseert.

Immers, reeds veel te lang hebben in ons land vele vooraanstaande personen in het bedrijfsleven en in het ambtelijke leven de zaak van het toerisme beschouwd als iets van vrij geringe waarde. In den wedstrijd, welke ook op dit terrein reeds gedurende vele jaren tusschen de landen wordt gehouden, is ons land daardoor ten achter geraakt. Nu komt er meer belangstelling, misschien nog juist op tijd. Wanneer bladen als dit blad hun steun aan het toerisme willen verleenen, zal dat goede voorbeeld navolging vinden, waardoor wellicht deze Nederlandsche zaak kracht en moed kan krijgen, om de uitputtende concurrentie met alle anderen vol te houden.

De enorme ontwikkeling van het snelverkeer wordt nog niet overal voldoende op waarde geschat. Velen zien nog niet in, hoe buitengewoon groot de evoluties der laatste jaren zijn en hoe buitengewoon groot die der komende jaren zullen zijn. Op ieder gebied. Groote, zware transporten rijden van fabriek tot afnemer met snelheden, welke tot voor kort nog ondenkbaar waren. Verplaatsing van goederen, van toeristen, van deskundigen bij hun werk, van troepen, alles gaat steeds beter en steeds sneller. Zij, die dit nog niet begrijpen, dienen zich eens een oogenblik op te stellen aan de „oovers” van een der groote autosnelwegen, welke Europa steeds meer begint te bouwen, opdat hij kan zien hoe het verkeer daar bruischend voorbijvloeit, met een regelmaat en eene technische betrouwbaarheid, welke geen verbetering meer schijnen te behoeven.

Door dit alles is heel veel veranderd. Ook in het toerisme. Gebieden, welke vroeger te paard of per rijktuig zorgvuldig werden bereisd, en in welke nog voor kort slechts een enkele automobilist rondreisde, die uit „verre” landen moeizaam de tocht had ondernomen, liggen nu binnen ieder's bereik in enkele uren — „verre” landen zijn er nagenoeg niet meer.

Het toerisme heeft door dit alles een ander karakter gekregen. Vroeger beoordeelde men een land naar hetgeen men van dag tot dag opmerkte in stad en dorp, bij menschen en volk. Men peilde rustig aard en stemming van allen en alles in kalme beschouwing. Men bezocht een vrij eng gebied en bracht daar dan den steun van zijn bezoek. Dat gebied en het land waarin het lag profiteerden daarvan, gelijk zij profiteerden van de propaganda, welke de thuisgekomen reiziger na een goede ontvangst voor dat gebied, dat land, dat volk, maakte. Slechts hier en daar, in ware centra van toerisme, zag men gandeweg de voordeelen hiervan in. Men ging dan daar welbewust de toeristen beter ontvangen en verzorgen, en daardoor welbewust meerdere toeristen trekken. Nadien, toen nieuwere vormen van reclame hunne intrede deden, werkte men dit nog wat uit door propaganda in woord en beeld.

Thans, in onze dagen, gaat dat anders. Een gebied, hetwelk vroeger te groot was voor de langste vakantie, wordt nu te beperkt zelfs voor een kort verblijf. Jammer, doch merkbaar. Inderdaad heeft het nieuwe automobilisme, dat voor den oppervlakkigen reiziger den geheelen Rijn tot één dagreisje maakt en de Ardennen tot een klein tochtje, het contact met hart en karakter van den streek voor velen doen verloren gaan. Zij vragen thuis, haastig, of hunne Club of organisatie een reisroute wil maken met forsche dagreizen, dwars door Europa. En, menschen van onze dagen, zij genieten daarbij evenveel en misschien nog meer dan de bedachtzame victoria-berijder van weleer. Zij worden niet meer getrokken door één bepaald gebied, zij zoeken minstens een land. Dat stelt dus ook aan de propaganda weer heel nieuwe eischen. Reclame

voor één stad, één dal, kan nu zijn nut hebben in het kader van de grootsch opgezette propaganda voor een groot gebied, op zichzelf is het object te klein geworden.

Zeker, wij zien op de kantoren van de K.N.A.C. ook nog wel velen komen, die nu juist niet de autostrada willen rijden, die nu juist wel het binnenste van een kleiner gebied zoeken en daar willen blijven, maar veelal heeft dit of dat onderdeel ook van hun reis den invloed ondergaan van het tempo van vandaag.

Meer en meer beoordeelt men de verdiensten van een toeristenoord naar zijn wijde omgeving, en men beoordeelt deze omgeving naar de daarvoor gemaakte propaganda. Ontelbaren komen op de bureaux, als in warenhuizen: zij gaan eens kijken zonder vast omlijnde plannen. „Wat is tegenwoordig aardig?” En het antwoord luidt, gelijk in de winkels „Wat is ongeveer uw bedoeling?” Na eenige korte besprekingen is dan veelal de keuze bepaald. Na eenige uren of hoogstens een dag heeft dan de toerist de zorgvuldig samengestelde route-beschrijving thuis, aan de hand van welke hij den rechten weg niet kan missen, doch, wanneer hij dat wenscht, wel uitstapjes terzijde kan maken. Hij reist kritisch: zijn de wegen goed, is de outillage langs den weg goed, is de verzorging goed voor redelijke vergoeding, is het reisgebied ingesteld op bezoek van vreemde automobilisten? Hij haat opdringerigheid, doch wenscht wel aandacht. Loopt alles goed, dan kan hij een groot propagandist voor land en volk worden, waarvan beide weer kunnen profiteren.

Dus, wanneer wij nu de zaak eens omdraaien, en daarbij uitgaan van de overtuiging en de wetenschap, dat goed buitenlandsch oordeel over ons land en ons volk en ons werk van groot belang is voor ons vaderland, dan dienen wij dus te streven naar goede buitenlandse propaganda voor ons land, naar een goed wegensel, naar een goede outillage, naar een vlot hotelwezen... en naar opheffing van de belemmeringen in prijzen, geboden en verboden. Gaat u naar een land, waar u moet betalen zoodra u ergens uw auto parkeert, waar u niet moogt zwemmen, waar u oud brood krijgt, waar u gedwongen vroeg ter ruste moet gaan, waar u veel niet moogt doen, wat elders zelfs wordt gepropageerd? Ja, wij wel, wij blijven hier, omdat wij ons land liefhebben; maar de ongebonden vreemde? Zelfs de allerbeste propaganda — en ook daaraan doen wij nog tienmaal te weinig, omdat de Algemeene Nederlandsche Vereeniging voor Vreemdelingen Verkeer geen inkomsten heeft — is daartegen niet opgewassen. Slechts een gezamenlijk arbeiden met volle krachten, en, eindelijk, met erkenning van het belang van het doel, kan hier nog misschien bewerkstelligen, dat het Nederlandsche aandeel in de jaarlijks verreide millioenen niet voortdurend blijft afnemen. Maar dan is het ook allerhoogste tijd! De mededingers zijn al ver uit het zicht, ver vooruit.

Natuurlijk zijn ook onze prijzen een belemmering, doch dat is stellig niet de voornaamste. De voornaamste belemmeringen liggen elders, gelijk wij allen weten. Zij dienen ernstig te worden gezien, om te pogen of niet bij erkenning der beginselen een praktische oplossing kan worden gevonden.

De K.N.A.C. heeft reeds jarenlang op ieder gebied geijverd voor verbetering van het internationaal en binnenlandsch verkeer, niet alleen op de internationale congressen van de Association internationale des Automobile-Clubs reconnus en andere organisaties, doch ook in contact met de buitenlandsche en vaderlandsche autoriteiten. Haar dienst der grensdocumenten — welke zij aan leden steeds geheel gratis geeft — en der reisroutes — welke ook kosteloos worden verstrekt — groeit van jaar tot jaar. Naarmate binnenlands — helaas — de moeilijkheden voor het automobilisme toenemen, neemt de werkzaamheid der K.N.A.C. evenzeer toe. Zij is heilig ervan over-

tugd, dat wij hier thans op den verkeerden weg zijn, waar hier de normale en gezonde toeneming van het automobilisme terugliep en afloopt, terwijl in andere landen de toeneming steeds sneller gaat. Dat loopt op den duur vast, dan zijn wij hier niet „bij”.

Het jaarprogramma der K.N.A.C. voor 1936 doet zien, hoezeer zij het toerisme wil bevorderen. Gelijk reeds meermalen, houdt zij ook nu buitenlandse reizen — wanneer wij bezoek van anderen wenschen, moeten wij niet zelf thuis blijven —, ditmaal naar de Nassausche landen, een tocht met sterke historische inslag, naar Denemarken en naar Spanje en Portugal. Deze tochten worden gewoonlijk druk bezocht; daarbij worden de gemakken van snelverkeer gecombineerd met pogingen tot aanraking met de kern van land en volk. Binnenslands houdt de K.N.A.C. allereerst de tocht, voor ieder lid individueel, langs zoveel mogelijk Nederlandsche gemeenten, waaraan reeds velen thans mededingen. Verder hield zij een Molen-Rallye, langs de prachtige Hollandsche molens, en andere dergelijke tochten, gelijk zij in 1935 reed naar de Flora, naar de Hoge Veluwe, naar Nijenrode, naar den Bosch. Dan staan op het programma week-end tochten naar eenige provincies, om daar kennis te maken met aard en gevoelens van de menschen en met natuur en stedenschoon. In 1936 zijn dat Zeeland, Limburg, Friesland, Utrecht en Drenthe, in 1937 de overige provincies. Verder worden de gewone jaarlijksche sportgebeurtenissen steeds verdeeld over de verschillende streken van ons land; zoo was de Herfstrit in 1935 in het Zuiden, daarvoor in het Westen en het Noorden, binnenkort in het Oosten. Bij verschillende gebeurtenissen noodigt zij buitenlandse automobilisten naar ons land.

In het algemeen is hier nog veel te weinig belangstelling voor dit werk. Menig burgemeester acht dit alles nog beneden zijn waardigheid, menig bedrijfsman ziet hiernaar niet om. Ten onrechte. Men meene niet, dat landen als Spanje, Duitschland, Italië, België, millioenen zouden besteden aan dit alles, wanneer het nutteloos was. De sfeer van den pandenjas make plaats voor een erkenning van ons huidige tempo. Doch daarbij houde men de eigen karakters hoog! Dat kan, wanneer de vooraanstaande menschen medewerken, om, gelijk het platteland dat veelal nog zoo goed kan, in iedere streek het eigen karakter te zien en te staven, niet door afsluiting, doch door fierheid. Beide dingen, tempo en sfeer, behoeven niet te strijden. Wie meent, dat zij strijden, verliest beide: hij miskent het tempo en verstart de sfeer. Beide dingen, nationale trots en inzicht in den huidige tijd, kunnen heel wel samengaan, tot heil van ons land. De K.N.A.C. poogt hiervoor te ijveren. Zij is dankbaar, dat een blad als dit de loomen wil wakkerschudden. Wie heden voor het toerisme nog loom is, heeft zich al verslapen.

Mr. J. LINTHORST HOMAN.

DE ROL VAN DE SPOORWEGEN IN HET TOERISME.

Het is zeker niet te bout gesproken wanneer men zegt, dat het toerisme zich slechts heeft kunnen ontwikkelen tot den tegenwoordigen omvang, doordat de Spoorwegen het reizen ook over groote afstanden, op vrijwel volmaakt veilige, betrouwbare en hoogst gemakkelijke wijze hebben mogelijk gemaakt. De doorsnee toerist zoekt geen avontuur, hij wil genieten zonder beslommingen en vooraf weten wat hem de reis kost. De spoorwegen hebben zich geheel aan deze behoefte aangepast. Als hij vertrekt heeft de toerist het biljet voor de geheele reis in zijn zak, de bagage kan hij naar vrijwel alle centra van toerisme rechtstreeks bevrachten. Douane en paspoortcontrole vindt in den trein plaats gedurende den rit, of tijdens een zoo kort mogelijk oponthoud. Voor de douanebehandeling van transiterende ingeschreven bagage zorgen de Spoorwegen. Voor de nachtrust kan van slaaprjtuigen gebruik gemaakt worden en overdag staat

een restauratierijtuig ter beschikking. Hij weet op de minuut af, hoe laat hij zal aankomen. Door het koopen van een plaatsbewijs wordt een vervoerscontract voor de geheele route afgesloten en als hij van een internationaal plaatsbewijs voorzien is, vindt het vervoer plaats onder de bepalingen der Berner Conventie, hetgeen hem een groote rechtszekerheid verschaft.

De belangrijke rol, die de reisbureaux hebben bij het toerisme, is voor een groot gedeelte mogelijk gemaakt, doordat de spoorwegen hun niet alleen de gewone officieele biljetten ten verkoop in voorraad geven, doch te hunnen behoeve een speciaal biljet, de z.g. reisbureau-coupons ingevoerd hebben, waarmee op eenvoudige wijze ook plaatsbewijzen voor rond-en zig-zag-reizen kunnen worden samengesteld. Ditzelfde kan ook geschieden met de coupons van de Vereeniging voor de uitgifte van rondreisbiljetten, waarbij zich de meeste Spoorwegen in Europa en Noord-Afrika hebben aangesloten, met uitzondering van de Deutsche, Poolsche, Russische en die der Balkanstaten. Enkele spoorwegen geven, indien de totale reisweg 1000 km of meer bedraagt, een reductie op deze biljetten. Alle Spoorwegen bevorderen het reizen van gezelschappen volwassenen, scholieren, padvinders e.d. door het toekennen van aanzienlijke reducties, hetgeen krachtig heeft bijgedragen tot de bevordering van het reizen in groepen. De reisbureaux en vooral de reisverenigingen maken van deze gereduceerde biljetten een zeer aanzienlijk gebruik.

De Italiaansche en de Deutsche Spoorwegen zijn er in de laatste jaren toe overgegaan, om een zeer groote prijsverlaging (50—70 pCt.) te geven aan in het buitenland woonachtigen, indien zij tenminste een bepaald aantal dagen in het land verblijf houden.

Het behoeft geen betoog, dat deze reducties de ontvangsten der Spoorwegen nadeelig moeten beïnvloeden. De Spoorwegen moeten het gelag betalen om het doel, buitenlandsche toeristen te trekken, te bereiken. De Zwitsersche Regeering heeft dit erkend door van de reductie groot 30 pCt., die de Zwitsersche Spoorwegen geven, de helft voor haar rekening te nemen.

De Nederlandsche Spoorwegen geven, evenals de Stoomvaart Maatschappij „Zeeland” en de London and N. Eastern Railway Cy., in het verkeer met Engeland via Harwich, een reductie op biljetten voor toeristen, zooals weekeind- en excursiebiljetten, om het toeristenverkeer in beide richtingen aan te wakkeren.

Ook geven de N. S. reductie op de achtdaagsche abonnementskaarten, die het onlangs opgerichte Instituut voor toerisme, de „Ninto”¹⁾ in het buitenland uitgeeft, in couponboekjes voor een zevendaagsch verblijf in Nederland. Ten behoeve van de werving van toeristen hebben de Spoorwegen een internationale overeenkomst gesloten, krachtens welke zij elkaars affiches gratis op de stations ophangen. Aan de stations in het buitenland (ook op de Zuid-Afrikaansche) worden tweemaal 's jaars 2750 gekleurde platen voor werving van het bezoek aan Nederland opgehangen, die de A.N.V.V. aan de Nederlandsche Spoorwegen verstrekt.

Onze Spoorwegen voeren met de Mij. Zeeland en de London and North Eastern Railway Cy. een uitgebreide propaganda voor het bezoek van Engelschen aan Nederland en omgekeerd. De N. S. en de Algemeene Transport Onderneming de A.T.O., trekken een groot aantal Engelschen voor een bezoek aan de bollenvelden, dat jaarlijks zeer bevredigend toeneemt. Dit jaar worden in Engeland uitgegeven goedkope couponboekjes — „A new way of seeing Holland” „All-in-go-as-you-please-tours”, voor een reis van Londen of Harwich naar Nederland, 10 dagen uit en thuis, met een achtdaagsche abonnementskaart, bons voor 8 tochten met de A.T.O., en

¹⁾ Stichting, welke beoogt met medewerking van transportondernemingen, hotels, reisbureaux en de A.N.V.V. het verkeer van vreemdelingen naar Nederland te bevorderen.

8 dagen logies en alle maaltijden. Met deze tours kan men in 8 dagen tijd een zeer goeden indruk van ons land krijgen.

Verleden maand is deze tocht gemaakt met een aantal Engelsche journalisten en reisbureau-beambten, die uiterst voldaan waren. Het ligt in het voor-nemen deze tochten ook in andere landen te propageeren.

Tusschen de Algemeene Nederlandsche Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer, de A.N.V.V. en onze Spoorwegen bestaat een zeer nauwe samenwerking. Een ambtenaar van N.S. zit in het dagelijks bestuur der A.N.V.V. en het zal wel niet louter toeval zijn, dat zoowel de voorzitter als de directeur der A.N.V.V. oud-ambtenaren der N.S. zijn. Op de rekening en verantwoording der A.N.V.V. prijken de N.S., na het Rijk, met de hoogste bijdrage. Daarnaast verleent N.S. nog vele faciliteiten in den vorm van vrij vervoer aan propagandisten der A.N.V.V., en aan buitenlandsche schrijvers, die belangrijke artikelen van propagandistische waarde over ons land schrijven. De informatiebureau's der N.S. te Berlijn, Keulen, Antwerpen, Brussel verzorgen belangeloos de propaganda voor de A.N.V.V. De vertegenwoordiger der A.N.V.V. te New-York is een ambtenaar der N.S. Wanneer men in aanmerking neemt, dat de uitgave aan spoorkosten slechts een klein gedeelte is van hetgeen de toerist in ons land uitgeeft, blijkt wel heel duidelijk, dat de Spoorwegen ruimschoots het hunne in de bevordering van het toeristenverkeer bijdragen. N.S. hebben jaarlijks samen met de „Zeeland” en de „L.N.E.R.” een stand op de voorjaarsbeurs te Leipzig en een met de „Zeeland” en de „A.T.O.” op de Utrechtsche jaarbeurzen, waar een flinke propaganda voor het bezoek aan Nederland wordt gemaakt.

Sedert eenige jaren zijn N.S. doende het kleine toerisme in eigen land te bevorderen, door in samenwerking met andere vervoersondernemingen, restaurants, hotels, dieren-tuinen, musea, enz. goedkope dagtochten, zoowel voor gezelschappen kinderen als volwassenen en voor individueele reizigers, samen te stellen. In die tochten zijn alle soorten vervoermiddelen opgenomen, spoor, tram, auto, vliegtuig, punter, trekschuit. Voor kinderen zijn 28 verschillende uitstapjes ontworpen, de z.g. standaardreizen voor kinderen. Men behoeft slechts aan het station van vertrek op te geven, welken tocht men wil maken en N.S. zorgt dan verder niet alleen voor het vervoer, doch ook voor toegang tot bezienswaardigheden, maaltijden en kleine verteringen. Het systeem is, dat per spoor gereisd wordt van de woonplaats naar de plaats van waar de eigenlijke tocht begint. Voor gezelschappen volwassenen zijn er 38 dagtochten, z.g. Kant en Klaartochten. Van belang is, dat ook de enkeling een 23-tal tochten kan maken. Hoevelen zijn er niet, die graag willen punteren te Giethoorn, de Hooge Veluwe willen bezichtigen, doch niet weten hoe zij er komen kunnen. Elk station kan thans inlichten en voor een 12-tal tochten, direct op aanvraag, een speciaal kaartje geldig, voor den geheelen tocht verstrekken.

Al deze tochten zijn opgenomen in het boekje „Uitstapjes door Nederland”.¹⁾

Tot het toeristenverkeer kan op bepaalde hoogte ook het verkeer met de goedkope treinen gerekend worden. Dit jaar zullen er 85 loopen in ons binnenverkeer. In 1931, 1934 en 1935 liepen er 138, 123 en 92, waarmee resp. 101.400, 57.900 en 44.500 reizigers vervoerd werden. De bezetting per trein wisselde van 1200 tot 100 reizigers. De achteruitgang is een gevolg van de economische inzinking en van de afvloeiing naar de touringcars. Goedkope treinen loopen ook voor het verkeer met Duitschland en België (opera- en bloembollentreinen).

¹⁾ Uitgegeven in samenwerking met de A.N.V.V. en de V.V.V.'s in Nederland, door de N.V. v. Doorne, Delft. Prijs 0.25 cts.

Eenig beeld kan men zich vormen van het aantal toeristen, dat per trein naar en van het buitenland reist, door een vergelijking van het aantal reizigers dat in Augustus en November 1935, gemiddeld per dag, in de belangrijke internationale treinen onze grenzen passeerde. Deze aantallen zijn voor de grensstations:

	Augustus	November
Oldenzaal	1068	464
Zevenaar	1861	486
Nijmegen	647	107
Venlo	296	61
Visé	754	144
Roosendaal	3358	1269
te Vlissingen (dagbooten Mij. Zeeland)	513	82
te Hoek van Holland (nachtbooten L.N.E.R.)	443	285

Hoewel een groot deel der toeristen, die per fiets tochten in ons land maken, hun rijwiel niet per spoor vervoert, kan uit het feit, dat N.S. in Augustus 1935 rond 265.500 rijwielkaarten verkochten tegen 58.500 in November 1935, toch wel een beeld gevormd worden van het aantal reizigers, dat per rijwiel gaat toeren.

K. H. H BONGAERTS.

HET REISWAGEN-BEDRIJF

Het reiswagen- of touringcar-bedrijf heeft zich in de laatste jaren snel ontwikkeld, oorspronkelijk als nevenbedrijf van autobusondernemingen. De autobusdiensten hebben gewoonlijk des Zondags weinig werk, zoodat juist op dien dag een deel van het autobuspark voor gezelschappen beschikbaar was. Een deel van de gewone autobussen en ook het reserve-materieel werd dus op Zondagen, een enkele keer ook op werkdagen, als reiswagens verhuurd.

Het reiswagen-bedrijf, zooals dit thans bestaat, gebruikt in het algemeen andere wagens dan gewone autobussen. De lange afstanden, die per dag in den reiswagen worden afgelegd (300 km is normaal) stellen bijzondere eischen van comfort, dat de gewone autobus niet biedt. In reiswagens zijn de zitplaatsen gemakkelijker dan in autobussen, de stoelen en banken hebben meestal armleuningen; opendak-constructie, afzonderlijke bagage-bergruimte, radio en verwarmingsinstallatie behooren bij de modern ingerichte touringcars.

Ofschoon dus de reiswagen een karakter heeft gekregen, dat van den gewonen autobus afwijkt, blijft er nog een nauwe verwantschap tusschen autobus- en reiswagenbedrijf bestaan, dat, evenals het reiswagenbedrijf, dikwijls in combinatie met het taxibedrijf en het vrachtautobedrijf wordt uitgeoefend. Het reiswagenbedrijf is immers nog steeds op Zondagen het beste bezet, terwijl de andere auto-bedrijven dan juist slappe dagen hebben, terwijl de vrachtautobedrijven Zondags zelfs geheel stil liggen.

Dit geeft een goede oplossing voor de personeelkwestie. De chauffeurs, die Zondags in het reiswagenbedrijf werkzaam zijn, kunnen op werkdagen ten deele op de vrachtauto's, autobussen en taxi's worden geplaatst, waardoor deze bedrijven elkaar eenigszins compenseeren. Daardoor wordt het losse personeel tot een minimum beperkt, en ook worden daardoor de werkplaatsen beter gebruikt.

Intusschen ontwikkelt het reiswagenbedrijf zich steeds meer tot zelfstandigheid. Al blijft natuurlijk de Zondag nog wel de drukste dag, ook op werkdagen worden de wagens veel gebruikt, wat uiteraard bewust door de ondernemers wordt bevorderd. Gedurende den geheelen zomer organiseren zij vrijwel iederen dag gezelschapsreizen naar alle deelen van het land, en ook des winters worden er vele reizen gemaakt met de tegenwoordig verwarmde wagens.

Teneinde het gebruik van de reiswagens te bevorderen, organiseren de meeste reiswagenondernemers dus gezelschapsreizen, waarvoor zij hetzij een eigen reisbureau gebruiken, hetzij samenwerken met een zelfstandig reisbureau. Dit geeft zijn bijzondere moei-

lijkheden, omdat er in ons land groot gebrek is aan bekwaam reisbureau personeel, voor welk vak een zeer lange leertijd noodzakelijk is.

Voor gezelschapsreizen per reiswagen bestaat veel belangstelling. Terwijl de trein den reiziger rechtstreeks naar zijn reisdoel brengt, is de reisauto bijzonder geschikt voor rondreizen. De reiziger komt dan meer in contact met de streken, waardoor hij reist en kan ook de steden bezichtigen, waar hij langs reist. Bij reizen per reiswagen is de reis hoofdzakelijk, het verblijf in de hotels is een nevenzaak. Voor buitenlandsche reizen stellen de reizigers zonder talenkennis den reisauto bijzonder op prijs.

Ook is het na aankomst op het reisdoel buitengewoon gemakkelijk, wanneer de reiswagen tijdens het verblijf ter beschikking blijft.

Hoe langer hoe meer wordt het reiswagenbedrijf door het publiek als een taxi-bedrijf beschouwd. Iederen mooien Zaterdagavond worden de reiswagenondernemers opgebeld door cliënten, die zoo mogelijk den volgenden dag nog een reiswagen willen hebben, en reiswagens worden ook dikwijls gehuurd voor voetbaleftallen, tooneelgezelschappen, jazzbands en feestgangers.

Ook het gezelschapsreizen-bedrijf vergt van het reiswagen-bedrijf, dat op het laatste moment nog wagens ter beschikking kunnen worden gesteld. In verband daarmee werken vele reiswagenondernemingen samen, door zoo noodig van elkander wagens te huren, gezamenlijke organisatie van gezelschapsreizen, enz., zoodat in vele gevallen de voordeelen van onderlinge mededinging met die van gezamenlijke activiteit worden gecombineerd. De Overheid heeft zich daarom tot nog toe beperkt tot het toezicht op de veiligheid.

Het reiswagenbedrijf wordt voornamelijk door particuliere ondernemingen uitgeoefend, waarop het touringcarbedrijf van de A.T.O. een uitzondering is.

De motorrijtuigenbelasting (naar het eigen gewicht van den wagen) is voor autobussen en reiswagens 25 pCt. hooger dan voor gewone personenauto's. Bovendien betalen autobussen en reiswagens nog een motorrijtuigenbelasting per zitplaats, die opklimt van f 2.50 per jaar voor de eerste tien zitplaatsen tot f 4.50 per jaar voor de een-en-veertigste en volgende zitplaatsen. Ook drukt nog personeele belasting, die meestal f 100 per jaar overschrijdt, op de exploitatie.

Wagens voor 40 passagiers betalen per jaar omstreeks f 1000 directe retributies en belastingen, hetgeen hun concurrentiemogelijkheden natuurlijk zeer sterk beïnvloedt.

Statistisch is weinig of niets omtrent het reiswagenbedrijf bekend, wel van autobussen en reiswagens gezamenlijk. Daar er geen goede scheidingslijn is te trekken tusschen deze vervoermiddelen, worden zij door de belasting en dus door de statistiek in één groep ondergebracht.

Op 1 Augustus 1935 waren er in ons land 3.794 „autobussen”, wat iets minder was dan in beide voorgaande jaren aanwezig was. In 1931 was het cijfer 3.625, zoodat de stijging niet evenredig is geweest aan de toeneming der bevolking.

Naar schatting worden hiervan 1000 als reiswagen gebruikt, welke schatting bevestigd wordt door het feit, dat op den tweeden Pinksterdag van dit jaar tijdens een bijeenkomst te Lunteren niet minder dan 468 touringcars geparkeerd stonden. Daar voor deze bijeenkomst slechts een zeer klein aantal extra-treinen was te verkrijgen (Pinkstermaandag is ook voor de Spoorwegen een drukke dag) had de organisatie van deze bijeenkomst reeds maanden van te voren getracht, zooveel mogelijk reiswagens te huren, doch het bleek, dat er in ons land niet meer wagens voor dit doel beschikbaar waren dan de genoemde 468.

De reiswagen is een zeer goedkoop vervoermiddel. Weliswaar rijden de wagens per jaar niet meer dan 25.000—40.000 km, terwijl autobussen in het lijn-

bedrijf per jaar het dubbele aantal kilometers rijden, maar de bezettingsgraad van een reiswagen is uiterst hoog.

Een reiswagenbedrijf deelde ons mede, dat het per personen-km ca. $\frac{1}{4}$ ct. had ontvangen in 1935. Dit komt ook overeen met de tarieven van de „wilde autobusdiensten” tusschen Rotterdam en Amsterdam, die voor dit traject f 0.75 tot f 1.— vroegen per reiziger.

De reiswagentarieven zijn dus aanmerkelijk lager dan de laagste spoorwegtarieven voor groote gezelschappen. De tarieven zijn uiteraard eenigszins afhankelijk van het aantal zitplaatsen per reiswagen, welk aantal varieert van 12 tot 50.

Het volgende is een voorbeeld van een kostprijsberekening voor een courante reiswagen van 30 personen, opgesteld overeenkomstig „Kostprijsberekening”, een uitgave van „Bedrijfsauto”. De cijfers zijn door ons opgesteld in overleg met de leiding van een bekend reiswagenbedrijf. Wij hebben aangenomen, dat deze wagen per jaar 40.000 km rijdt, een voor goede bedrijven reëel cijfer.

Vaste kosten:

1. Motorrijtuigenbelasting	..... f 610
2. Verzekering:	
a. van den wagen	..... „ 130
b. W.A. t.o.v. inzitt.	..... „ 80
c. W.A. jegens derden	..... „ 70
3. Afschrijving (in 5 jaar)	..... „ 1800
4. Loonen	..... „ 1400
5. Garagehuur	..... „ 150
6. Rente	..... „ 280
7. Personeele belasting	..... „ 200
8. Onvoorzien	..... „ 150

Totaal f 4870 per km ca. 12 ct.

Veranderlijke kosten per km:

1. Brandstoffen	..... $3\frac{1}{2}$ ct.
2. Smeermiddelen	..... $\frac{1}{2}$ „
3. Banden	..... 1 „
4. Reparaties en onderhoud	..... $3\frac{1}{2}$ „

Totaal $8\frac{1}{2}$ ct. per km ca. $8\frac{1}{2}$ ct.

Totale kosten per km ca. 20 ct.

zijnde bij een bezetting van 67 tot 100 pCt. per personenkilometer 1 a $\frac{1}{2}$ cent.

Deze kostprijsberekening mag slechts als een schets van de kostenrekening worden opgevat, en wij willen hiermee slechts demonstreeren, dat reeds bij zeer lage tarieven het reiswagenbedrijf voldoende loonend kan worden geëxploiteerd. FRANS W. C. BLOM.

TOERISME EN LUCHTVERKEER.

In de beginjaren van het burgerluchtverkeer vormden de toeristen een belangrijk contingent van de luchtreizigers. Vooral des zomers, wanneer vele Amerikanen het oude werelddeel bezichtigden, profiteerden de luchtvaartmaatschappijen van den drang naar het in snel tempo bezoeken van vele landen.

De luchtvaart is aan die toeristen, die door hun voorbeeld weer anderen tot luchtreizigers maakten, dankbaarheid verschuldigd. In den loop der jaren hebben andere categorieën reizigers, en wel voornamelijk die der zakenlieden, een dusdanige uitbreiding ondergaan, dat vergelijkenderwijs het aantal toeristen niet meer zoo groot is. Dit neemt niet weg, dat op zichzelf hun aantal nog aanzienlijk is en dat aan dit verkeer door de luchtvaartmaatschappijen veel aandacht wordt gegeven. Nauwkeurige cijfers omtrent de verhouding toeristen en zakenreizigers zijn niet bekend. Schattenderwijze zou men kunnen zeggen, dat in de eerste jaren der burgerluchtvaart de toeristen 80 pCt. en de zakenlieden 20 pCt. van het reizigersaantal uitmaakten en dat deze verhouding in de laatste jaren 80 pCt. voor de zakenlieden en 20 pCt. voor de toeristen is geworden.

Er zijn thans nog luchtlijnen, die vrijwel geheel op toeristenverkeer zijn ingesteld. Een goed voorbeeld is hiervan de dienst tusschen Vlissingen en Knocke-Zoute (verlengstuk van Amsterdam—Rot-

terdam—Haarstede—Vlissingen), die in de zomermaanden vele Nederlanders naar de Belgische badplaats brengt en omgekeerd tal van badgasten naar Vlissingen en verder vervoert. Daarnaast heeft de K.L.M. een paar jaar geleden tijdelijk een lijntje Groningen—Borkum ingericht en wordt reeds vele jaren des zomers door een Engelsche luchtvaartmaatschappij een dienst tusschen Londen en de Britsche Kanaaleilanden onderhouden. Verder werd in den afgelopen winter door de Zwitsersche luchtvaartmaatschappij met snelle vliegtuigen een rechtstreeksche dienst Londen—Basel—Zürich geëxploiteerd, die zeer goed bezet was met beoefenaars van de wintersport. Zoo zijn er nog tal van voorbeelden op te noemen, waarbij het toerisme en het luchtverkeer hand in hand gaan.

De Air France bijv. vliegt het geheele jaar door op Cannes en Palma; de Zuid-Slavische luchtvaartmaatschappij heeft een lijn op Dubrovnik en de Deutsche Luft Hansa onderhoudt des zomers diensten op de Noordzee-eilanden. Tijdens de a.s. Olympische Spelen verwacht men een druk luchtverkeer op Berlijn, waarmede dan ook reeds in de dienstregelingen is rekening gehouden. Een geheel nieuwe mogelijkheid op toeristengebied werd onlangs geopend; doordat de K.L.M. thans op de Amsterdam—Batavia route op den tweeden dag van de reis op het eiland Rhodos een tusschenlanding uitvoert; gelijk bekend is dit het toeristenoord bij uitnemendheid.

En ook het groottoerisme en de luchtvaart hebben elkaar gevonden. Men herinnere zich slechts de vlucht van den Amerikaan Van Lear Black met de K.L.M. naar Nederlandsch-Indië in 1927. Deze vlucht is in hare gevolgen voor de K.L.M. zeer belangrijk geweest. De mogelijkheid van een regelmatigen lucht-dienst op Nederlandsch-Indië werd aanmerkelijk dichterbij gebracht en in de tweede plaats vormde zij voor de K.L.M. aanleiding zich meer dan vroeger toe te leggen op het organiseren van dergelijke groote reizen door de lucht. Speciaal drukwerk werd ontworpen, intensieve propaganda werd gevoerd en de resultaten zijn dan ook niet uitgebleven.

Het spreekt wel vanzelf, dat de luchtvaartmaatschappijen krachtig propaganda maken, opdat de mogelijkheden, die het vliegtuig op dit gebied heeft, duidelijk naar voren komen. Die propaganda geschiedt niet alleen door schriften en films, men zorgt er ook voor op belangrijke plaatsen vertegenwoordigers te hebben, terwijl daarnaast de groote mailboten bij aankomst door een employé der betrokken luchtvaartmaatschappij bezocht worden.

En het is niet uitsluitend het luchtverkeer, dat van de resultaten dezer propaganda profiteert; terecht merkt de Staatscommissie inzake het vreemdelingenverkeer in haar dezer dagen verschenen rapport op, dat niet alleen de rechtstreeks betrokken ondernemingen directe inkomsten uit dit verkeer trekken, doch dat bovendien de baten uit dien hoofde op uitermate wijdvertakte wijze doorvloeien tot in alle onderdeelen der samenleving, de schatkist niet uitgezonderd. L. H. SLOTEMAKER.

IS NEDERLAND DUUR?

Eén dezer dagen is het rapport gepubliceerd van de op 20 December 1935 ingestelde commissie-Krajenhoff, die tot taak had den Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart van voorlichting te dienen omtrent de vraag, op welke wijze het vreemdelingenverkeer hier te lande bevorderd kan worden.

Onder talrijke vraagstukken, die in het rapport worden behandeld, neemt het onderzoek naar de vraag of Nederland in vergelijking met andere landen voor den tourist duur is, een voornamelijk plaats in. Meer in het bijzonder is daarbij door de commissie aandacht besteed aan de tarieven der hotel-, café-restaurant-bedrijven, hoewel blijkens een in de inleiding van het rapport opgenomen tabel de uitgaven van de vreem-

deling in deze bedrijven hoogstens 48 pCt.¹⁾ van zijn totaaluitgaven in de plaats van verblijf zelve uitmaken.

Desniettegenstaande is de prijszetting in deze bedrijven van groot belang, eenerzijds omdat de vreemde deze uitgaven als basis neemt voor zijn beoordeeling van het prijspeil van het door hem te bezoeken land en daar zijn budget op instelt, en anderzijds omdat in het algemeen de kosten aan een plezierreis verbonden in den tegenwoordigen tijd één der belangrijkste zoo niet de belangrijkste overweging uitmaken bij de bepaling van de plaats, waar hij zijn vakantie zal doorbrengen. Het is daarom interessant kennis te nemen van de resultaten van het vergelijkend onderzoek naar de tarieven in de verschillende landen, die zijn opgenomen in een aan het rapport toegevoegde afzonderlijke bijlage en de gevolgtrekkingen, die de commissie hieraan verbindt.

De commissie begint met vast te stellen, dat de groote verscheidenheid van omstandigheden, welke t.o.v. ieder land in acht genomen moeten worden bij de beoordeeling van de verschillen in prijspeil, het zeer moeilijk maakt om de objecten dusdanig te kiezen en in te deelen, dat zij zich voor een objectieve vergelijking leenen. Bij het groepeeren van het cijfermateriaal zijn evenwel alle bijzondere factoren zoo redelijk mogelijk verwerkt, zoodat de gegeven cijfers naar de meening van de commissie betrouwbaar genoeg moeten worden geacht voor het trekken van conclusies. Onder de factoren, die van invloed zijn op de tarieven resp. die een objectieve vergelijking hemoeilijken, worden o.m. genoemd: de rang van het hotel, mede in verband met de eischen door verschillende nationaliteiten hiaraan gesteld, het gebodene, zoowel door de hotels als door de café-restaurants, het in zwang zijnde fooienstelsel, valulaire maatregelen en de verschillende wijze van berekening der prijzen bijv. logies inclusief of exclusief ontbijt e.d.

De commissie komt dan tot de volgende vergelijkende cijfers:

1o. Maaltijden.

Getracht is een gemiddelde te zoeken, wat men betalen moet voor een eenvoudig menu incl. een glas bier of een glas landwijn, zonder fooien of extra's.

Nederland	f 2,— — f 3,—
België	„ 1,25 — „ 2,—
Frankrijk	„ 2,— — „ 3,50
Engeland	„ 3,— — „ 5,—

¹⁾ In de inleiding van het rapport is de volgende specificatie van de uitgaven van de vreemdeling opgenomen, welke berust op een gedetailleerd onderzoek in een groot aantal steden der Vereenigde Staten:

Logies	23 pCt.
Geschenken en andere aanschaffingen	31 „
Maaltijden	18 „
Garage, benzine, olie	10 „
Plaatselijk vervoer	3 „
Kleine uitgaven voor versnaperingen, rooken enz.	7 „
Vermakelijkheden	8 „
	100 pCt.

Het valt op, dat in deze tabel niet zijn opgenomen de kosten voor vervoer naar het vakantieoord en terug. De ervaring leert, dat deze kosten, vooral bij een verblijf van korteren duur, een niet onaanzienlijke plaats op het budget van den vacantiereiziger innemen. Een betere basis voor beoordeeling biedt daarom een onderzoek in de Fransche badplaats La Bourbole (dept. Puy-de-Dôme), dat het volgende resultaat gaf:

Verschillende inkoop	26 pCt.
Hotels	20 „
Café's, Restaurants enz.	10 „
Reis (transport)	20 „
Theater, bioscopen enz.	10 „
Plaatselijk vervoer	7 „
Diversen, fooien	7 „
	100 pCt.

Ofschoon de verhoudingen in Nederland misschien iets anders zullen zijn, kan o.i. toch wel worden aangenomen, dat niet meer dan 40 pCt. van de totaalreisuutgaven van den tourist worden gedaan in de hotel- en café-restaurant-bedrijven.

Duitschland	f 1,50 — f 2,50
Oostenrijk	„ 1,25 — „ 2,—
Zwitserland	„ 2,— — „ 3,—
Vereenigde Staten	„ 1,50 — „ 3,—

2o. Pension (inclusive terms).

Nederland	f 3,50 — f 9,—
België	„ 2,50 — „ 6,—
Frankrijk	„ 5,— — „ 10,—
Engeland	„ 5,— — „ 12,—
Duitschland	„ 2,50 — „ 6,—
Oostenrijk	„ 2,50 — „ 5,—
Zwitserland	„ 4,50 — „ 15,—
Vereenigde Staten	„ 5,— — „ 15,—

3o. Consumpties.

Hiervoor zijn indices opgesteld, aan de hand van de prijzen voor een kopje koffie of thee, een glas bier, een gangbaar apéritief, een cocktail, een likeur, een whiskey- & soda of andere avondranken.

Nederland	100
België	40—50
Frankrijk	110
Engeland	125
Duitschland	80—90
Oostenrijk	60—70
Zwitserland	125
Vereenigde Staten	100

4o. Bij-uitgaven.

Ten aanzien van de tarieven van taxi's, kruiters e.d. constateert de commissie, dat deze in Nederland niet of nauwelijks hooger zijn dan in het buitenland, veelal zelfs lager.

5o. Vervoer.

Gezien de betrekkelijk geringe afstanden, welke vreemdelingen op Nederlandsch parcours af te leggen krijgen, in vergelijking vooral met de vaak aanzienlijke trajecten naar en van onze grens, kan men van ons normale spoorwegtarief geen overwegenden invloed op het totale prijsbeeld verwachten.

De commissie beperkt zich daarom tot het bepleiten van de wenschelijkheid om den tourist te lokken door middel van faciliteiten en reducties, zulks in navolging van het buitenland. Eenzelfde standpunt neemt de commissie in t.a.v. het vervoer naar en van Nederland, een politiek, die weliswaar verliesgevend kan zijn voor het vervoerbedrijf, doch in het belang is van het vreemdelingenverkeer.

Hoewel wij de psychologische werking van dergelijke faciliteiten niet onderschatten, valt het te betreuren, dat in het rapport geen vergelijkende cijfers betreffende de vervoertarieven zijn opgenomen. Voordat men overgaat tot het geven van reducties is het toch wel gewenscht na te gaan of en hoeveel de vervoerkosten bij een verblijf in Nederland afwijken van die bij een verblijf in een ander land.

6o. Samenvatting.

Voor alle factoren tezamen is dan een vergelijkend beeld ontworpen, waarbij rekening is gehouden met de zeer uiteenlopende omstandigheden:

Nederland	100 degelijk, doch saai.
België	50 levendig, hoewel niet steeds degelijk.
Frankrijk (provincie belangrijk goedkoop) ..	110 levendig en vol bijzondere attracties.
Engeland	120 sterk door eigen traditie beheerscht.
Duitschland (mits met reismarken)	80 verzorgd en veelal met eigen charme.
Oostenrijk	70 soms wat simpel en niet altijd degelijk, doch genoegelijk.
Zwitserland	125 doorgaans degelijk, doch veelal saai.
Vereenigde Staten	125 sterk naar nationale idealen gestandaardiseerd, en daardoor voor den buitenlandschen tourist boeiend.

Uit bovenstaande cijfers zou men kunnen concluderen, aldus de commissie, dat het met de duurte in Nederland nog niet zoo erg gesteld is, aangezien sommige landen als nog duurder moeten worden aangemerkt. Betreft men evenwel de in Nederland geboden attracties ook in de beoordeeling, dan moet de

conclusie luiden, dat Nederland zich in den wedloop der volkeren moet richten naar de goedkoopere en niet naar de duurere landen. Een verlaging der tarieven acht de commissie daarom zeer gewenscht. Gestreefd kan worden naar een gemiddeld prijspeil van ongeveer f 2 tot f 2.50 voor logies met ontbijt, f 1.25 tot f 1.50 voor een redelijke maaltijd incl. een glas bier of een kop thee of koffie, f 3 tot f 4 voor behoorlijk pension en f 0.15 voor de meest gebruikelijke kleine consumpties.

Wat betreft het genre bezoekers, dient men zich voorloopig in het bijzonder te richten op een klasse van grootere draagkracht. Daarnaast moeten eveneens de eventuele mogelijkheden tot het aanwerven van massa-bezoek op scherp gecalculleerd kostenpeil onder het oog worden gezien.

Teneinde de hotel-, en café-restaurantbedrijven in staat te stellen hun tarieven te verlagen ten bate van het vreemdelingenverkeer, wordt door de commissie de wenschelijkheid uitgesproken om de op die bedrijven drukkende lasten te verminderen.

Hoe aanzienlijk deze lasten zijn, leert ons een als bijlage opgenomen accountantsrapport. In 1935 bleken bij de vijf onderzochte hotels de belastingen, sociale lasten en overheidskosten tezamen rond f 58.000 te bedragen, tegen rond f 184.000 aan overige kosten; bij de zeven onderzochte café-restaurants bedroegen deze cijfers resp. f 77.000 en f 194.000. Waar het accountantsrapport verder ten aanzien van het verloop der kosten concludeert, dat het doorvoeren van verdere bezuinigingen waarschijnlijk niet meer mogelijk zal blijken, tenzij de bijzondere belastingen resp. overheidstarieven, welke wél op het hotel-, café-restaurantbedrijf doch niet op industriele bedrijven drukken, zouden vervallen, adviseert de commissie tot opheffing der personeele belasting, vermindering van de accijnzen op bier en gedistilleerd, de vermakelijkheids- of muziekbelasting, de straatbelasting en plaatselijke retributies en aanpassing van de utiliteits-tarieven aan de behoeften der bedrijven in kwestie.

Hoezeer het gewaardeerd moet worden, dat de commissie rekening houdt met de positie der hotel-, café-, restaurantbedrijven door naast het betoogen van de wenschelijkheid tot prijsverlaging tevens te onderzoeken op welke wijze het deze bedrijven mogelijk maakt kan worden een dergelijke verlaging door te voeren, blijven hier toch nog enkele vraagpunten bestaan. Immers de commissie geeft aan, hoe groot de prijsverlaging zal moeten zijn, nl. voor maaltijden van f 2—f 3 op f 1.25—f 1.50 en voor kleine consumpties van f 0.25 op f 0.15, hetgeen neerkomt op een verlaging van resp. 45 pCt. en 40 pCt.

De volgende vragen kunnen nu worden gesteld:

10. Hoe groot zal de winstderving zijn tengevolge van de genoemde prijsdaling.
20. Hoeveel kan hiervan worden opgevangen door de voorgestelde vermindering der lasten.
30. Hoe groot zal de toeneming van het bezoek moeten zijn om een eventueel nadeelig verschil tusschen winstderving en vermindering der lasten op te heffen.
40. Is een dergelijke toeneming van bezoek mogelijk.

Over elk dezer punten een enkel woord.

ad. 10. Aangenomen kan worden, dat de gemiddelde bruto winst bij de huidige prijsverhoudingen voor maaltijden en kleine consumpties resp. 50 pCt. en 75 pCt. van den verkoop bedraagt.

Bij een prijsverlaging als aangegeven zou dus de bruto winst per maaltijd dalen van f 1.25 op f 0.12½ en per consumptie van 18.75 cent op 8.75 cent.

ad. 20. Nemen wij aan, dat door de voorgestelde vermindering der belastingen en tarieven der utiliteitsbedrijven de kosten met 15 pCt. van het totaal kunnen worden verlaagd, waarbij dan geen rekening is gehouden met een eventuele verlaging der accijnzen en gaan wij voorts uit van de praemisse, dat onder de tegenwoordige omstandigheden de behaalde bruto

winst overeenkomt met de te dekken exploitatiekosten.

Het voordeel door de kostenverlaging zal dan bij de maaltijden uitmaken 18.75 cent en bij de consumptie pl.m. 1.75 cent.

ad. 30. Uit sub. 10 en 20 volgt, dat er een nadeelig verschil blijft bestaan en wel per maaltijd van 93.75 cent en per consumptie van 8.25 cent. Dit verschil kan slechts worden goedge maakt door een toeneming van het bezoek voor de maaltijden van 300 pCt. en voor de consumpties van 78½ pCt., waarbij dan voor de laatste naast een bezoektoeneming tevens in aanmerking komt een grootere vertering per persoon.

ad. 40. In hoeverre een dergelijke toeneming van het bezoek mogelijk geacht kan worden, valt zeer moeilijk te beoordeelen. Opgemerkt dient te worden, dat deze toeneming niet slechts van de vreemdelingen verwacht behoeft te worden; ook het binnenlandsche verkeer zal door een verlaging der prijzen aangemoedigd worden.

Het probleem van de elasticiteit van de vraag in het hotel- en café-restaurantbedrijf is uiterst gecompliceerd, mede omdat naast uitsluitende prijsfactoren ook psychologische factoren zulk een groote rol spelen. Exacte gegevens hieromtrent zijn slechts na een langdurig en diepgaand onderzoek te verkrijgen. Het zal daarom van groot belang zijn om, wanneer inderdaad de Regeering mocht overgaan het vreemdelingenverkeer te bevorderen op de wijze als door de commissie wordt voorgesteld, ervoor zorg te dragen, dat permanent de gegevens worden verzameld, die noodig zijn om het inzicht in het vraagstuk van het vreemdelingenverkeer te verhelderen en het resultaat van de genomen maatregelen te toetsen.

C. L. SPITS.

HET JEUGDHERBERGWERK IN NEDERLAND.

Het is een niet te loochenen feit, dat door de wereldoorlog en de z.g. na-oorlogsjaren, de tijd waarin, zoals Thomas Mann eens gezegd heeft „zoveel begonnen is, dat nog niet opgehouden heeft te beginnen”, op verschillend gebied grote wijzigingen zijn veroorzaakt. Als één daarvan hebben wij de drang naar buiten en buitenleven te beschouwen, die zich bij velen manifesteerde.

In Duitsland, dat reeds vanaf de laatste jaren van de 19de eeuw een begin van jeugdbeweging had gekend, waar het „wandern” de mensen altijd meer van nature eigen is geweest, had nog kort vóór de oorlog een onderwijzer, Richard Schirrmann, daartoe geleid door ervaringen met zijn klas, het initiatief tot het stichten van jeugdherbergen genomen. Waren dit aanvankelijk primitief ingerichte schuren, reeds voor de oorlog slaagde men erin, een beperkt aantal goed ingerichte jeugdherbergen tot stand te brengen. Na de oorlog slaagde men erin, een beperkt aantal goed in een geweldige vlucht, dank zij vooral de steun, welke de grote steden en de industrie verleenden.

Door de instelling van de „monatlicher Wandertag” werd de jeugdherberg gemeengoed van de gehele Duitse jeugd en daarmee van het volk. Het is zeker geen wonder, dat bij de Nederlandse jongeren, die met dit mooie werk in Duitsland kennis maakten (aan Nederlanders werd gaarne gastvrijheid verleend) de gedachte opkwam, hetzelfde in Nederland te verrichten. Zo vonden wij dan in 1928 de eerste schuchtere pogingen tot oprichting van de eerste Nederlandse jeugdherbergen. Deze pogingen gingen uit van een aantal vooraanstaande jongeren uit de z.g. „ongeleide Jeugdbeweging”.

Thans even teruggrijpend, moeten wij memoreren, hoe in 1921 te Amsterdam werd opgericht het Nederlands Jeugdleiders Instituut, een werkorgaan van verschillende jeugdverenigingen in Nederland, dat krachtens zijn aard en doelstelling ook oog had voor het oprichten van jeugdherbergen, waarnaar het al eerder een onderzoek in Duitsland had doen instellen. Het Nederlandse Jeugdleiders Instituut trachtte nu,

toen de eerste jeugdherbergen in Nederland ontstonden, het geheel op een bredere basis te plaatsen, opdat de jeugdherbergen zich zouden kunnen ontwikkelen tot een instelling, waaraan alle groepen van het Nederlandse volk zouden kunnen meewerken.

Geheel zonder moeilijkheden ging dit niet, maar tenslotte vonden alle partijen elkaar en begon in 1929 de stichting „Nederlandse Jeugdherberg Centrale” haar practisch werk, nadat zij in 1928 reeds was opgericht. De Stichting is een orgaan tot samenwerking tussen beheerders en gebruikers van jeugdherbergen, welke groepen ook in haar bestuurslichamen zijn vertegenwoordigd.

De ontwikkeling van het jeugdherberg-werk ging toen met rasse schreden vooruit; het volgende cijfermateriaal toont dit duidelijk aan.

Ingeschreven	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
A. Verenigingen op het gebied van vrije jeugdvorming	35	42	53	56	52	58	48
B. Andere verenigingen	70	120	173	214	215	257	222
Aant. leiders hiervan	119	395	600	812	815	930	776
C. Jeugdherbergen ...	8	23	35	43	59	67	70
D. Indiv. Trekkers ...	1.125	4.350	11.250	18.922	29.950	33.525	34.524
Gezinnen	46	120	373	573	650	910	500
E. Overnachtingen ...	8.575	21.864	52.065	100.666	146.303	168.790	161.540

Bij het beschouwen van deze cijfers zal men opmerken, dat töt 1935 een regelmatige groei te constateren valt, terwijl in 1935 deze groei tot stilstand is gekomen, hier en daar zelfs een kleine achteruitgang te constateren valt. Op zichzelf behoeft dit geenszins verwondering te baren, daar vanzelfsprekend te verwachten was, dat de groei, zoals dit nieuwe werk die in de eerste jaren vertoonde, niet zou blijven voortduren, hoewel het „verzadigingspunt” moeilijk vast te stellen is. Indien 1935 hier en daar een kleine achteruitgang vertoont, behoeft dit ook niet zonder meer er op te wijzen, dat met de huidige stand van het werk de uiterste grenzen der ontwikkeling zouden zijn bereikt. Integendeel! Van de jeugdherbergen kan een belangrijk intensiever gebruik gemaakt worden dan op het ogenblik het geval is. Er zijn echter enkele bijzondere oorzaken aan te wijzen, die in 1935 ook in de cijfers tot uitdrukking kwamen. In de eerste plaats bedenke men, dat bij de opbouw van het Nederlandse jeugdherbergennet in belangrijke mate gerekend was op bezoeken van buitenlanders, en tot en met 1933 waren deze dan ook aanzienlijk. Door diverse omstandigheden behoren de overnachtingen van Duitsers echter practisch tot het verleden, terwijl dit verlies nog niet in voldoende mate gecompenseerd werd door overnachtingen van andere naties, hoewel het jeugdherbergwerk zich in de laatste jaren in vele landen van Europa en ook in de Verenigde Staten ontwikkeld heeft. Daarbij voege men de ongetwijfeld remmende werking, die de economische crisis sedert de laatste 3—4 jaren op de ontwikkeling van het werk heeft gehad, en die vermoedelijk het jaar van „stilstand” eerder heeft doen bereiken dan in normale tijden het geval ware geweest.

Last not least memoreren wij de wereldtentoonstelling in Brussel, gepaard aan de lage koers van de Belgische Franc. Doordat de bij de Nederlandse Jeugdherberg Centrale aangesloten met hun inschrijvingskaart ook van vrijwel alle buitenlandse jeugdherbergen gebruik kunnen maken, spreekt het vanzelf, dat menigeen de Zuidelijke landsgrenzen voor deze bijzondere gelegenheid overschreed. Zo was het mogelijk, dat bijv. het aantal ingeschrevenen bij de Nederlandse Jeugdherberg Centrale zelve steeg, terwijl het aantal overnachtingen in Nederlandse jeugdherbergen t.o.v. 1934 daalde. Bij dit samenstel van oorzaken is uiteraard de werking van elk dezer afzonderlijk niet na te gaan.

Hoewel in enkele gedeelten van het land wellicht het net nog iets verdicht kan worden, kunnen wij toch zeggen, dat Nederland zoveel jeugdherbergen bezit, dat men per fiets een trektocht kan maken,

zonder al te grote afstanden per dag te moeten afleggen.

De jeugdherberg wil in de eerste plaats zijn: voor jongeren „een veilig tehuis op hun tochten”. Het is dus niet de bedoeling, dat zij wordt beschouwd als vakantieverblijf van langere duur; de bevolking van de jeugdherbergen zij „vlottend”. Verwacht wordt, dat de trekkers overdag te fiets of te voet tochten maken, om zich 's avonds tijdig in een volgende jeugdherberg aan te melden; op vertoon van hun z.g. trekkerskaart, voorzien van een door de Centrale afgestempelde foto, wordt toegang verleend. Omgekeerd weten de trekkers en hun ouders, dat bij de Centrale ingeschreven jeugdherbergen voldoen aan alle redelijke eisen betreffende hygiëne en paedagogische leiding. Elke jeugdherberg heeft een gezamenlijk dagverblijf, echter streng gesepareerde slaapzalen en toiletten voor jongens en meisjes.

Het zal onze lezers in het bijzonder interesseren, op welke wijze dit alles gefinancierd wordt, en dit vrijwel zonder steun, althans geen financiële, van openbare lichamen.

Vooropgesteld zij, dat steeds van de gedachte is uitgegaan, dat een jeugdherberg onder normale omstandigheden selfsupporting moet zijn. In het algemeen is dit ook mogelijk gebleken. Afgezien van het feit, dat door bijv. verschillende gemeenten het jeugdherberggebouw tot zeer civiele huurprijs aan het plaatselijk herbergbestuur werd afgestaan en dat ter plaatse een aantal contribuënten het werk steunen, bestaat de hoofdbron van inkomsten uit de opbrengst van overnachtingen en maaltijden. De prijzen der overnachtingen variëren naar leeftijd van 30 tot 50 cts., de prijs van een warme maaltijd bedraagt 55 à 65 cts., die van een broodmaaltijd in het algemeen 30 cts. Sedert enkele jaren is in vele jeugdherbergen een z.g. thee-abonnement ingevoerd, waardoor de trekkers zich à raison van 10 cts. per overnachting een „abonnement op de thee-pot” verschaffen en zij 's avonds en 's morgens thee krijgen. Op zichzelf per trekker kleine bedragen, maken deze inkomsten toch over een heel trekseizoen genomen de „grote”, waaruit alle onkosten van het bedrijf en de salariering der herbergouders bestreden worden. Wat de positie van deze laatsten betreft, moet niet uit het oog verloren worden, dat een jeugdherberg feitelijk maar 4 maanden van het jaar in vol bedrijf is. Hierop is salariering gebaseerd. Bij de aanstelling van herbergouders wordt er dan ook steeds op gelet, dat een regelmatige bijverdienste aanwezig is, welke met de functie van het herbergouderschap zonder bezwaar kan worden gecombineerd.

De Centrale zelf ontvangt haar inkomsten uit de bijdragen der aangesloten, i.e. van de verenigingen en van de individuele trekkers. De contributie voor de aangesloten verenigingen bedraagt f 10 per jaar; sedert het begin van dit jaar is echter voor scholen de mogelijkheid geopend, zich reeds voor f 1 per jaar te doen inschrijven, indien de financiën een hoger inschrijvingsbedrag niet toelaten. Hiervan wordt een veelvuldig gebruik gemaakt. De zgn. individuele trekkers tot 21 jaar betalen f 1 per jaar, die boven 21 jaar f 3. Deze laatsten ontvangen hiervoor bovendien het tijdschrift „De Trekker”, dat tienmaal per jaar verschijnt.

Behalve de inschrijving der „trekkers”, d.w.z. het uitgeven en vernieuwen der duizenden trekkerskaarten, verzorgt de Centrale de algemene propaganda door middel van films en lezingen en onderhoudt zij contact met de vele buitenlandse zuster-organisaties.

In een tijdsbestek, waarin de conjunctuur-lijn zich over een reeks van jaren in dalende richting bewoog, heeft het instituut der jeugdherbergen het vele jongeren mogelijk gemaakt, met beperkte middelen op gezonde wijze hun vrije tijd, weekends en vakantie door te brengen en heeft het als zodanig ongetwijfeld bijgedragen tot de volksgezondheid in het algemeen en die der Nederlandse jeugd in het bijzonder.

JOH. BOLMAN.

NATIONAAL-HISTORISCH TOERISME.

Van de Nederlanders, die in Zwitserland hebben gereisd, hebben verreweg de meeste de Vierwaldstättersee bevaren en rondgereden. Zij hebben aldaar enige van de historische of legendarische plekken van de vrijheidsstrijd der centrale kantons bezocht: de Rütli, de markt te Altdorf, de Tellsplatte en de hohle Gasse bij Küssnacht. Een gevoelige snaar van hun gemoed heeft meegetrild met de romantiek van deze opstand, waartoe één enkele niets ontziende durver de stoot gaf, welke duizenden wanhopigen bewoog, de niet meer te stuiten kracht van de vrijheidsoorlog te ontwikkelen.

Hoeveel Nederlanders hebben de historische plekken bezocht van de vrijheidsstrijd van hun eigen volk? Die strijd is niet minder romantisch dan die van de Zwitsers en de herdenking ervan moet den Nederlander nog veel dieper aangrijpen, want het was hier ons eigen volk, dat zich in de ongelijke strijd op leven en dood waagde. Welk een waagstuk verrichtten die luttele Watengeuzen en die enkelingen als Jan Koppesok en Rochus Meeuwiszoon, toen zij de stoot gaven tot onze eigen vrijheidsoorlog! Maar hoeveel van de wekelijkse uitstapjes van de zo talrijke automobilisten, hoeveel van de zomer-, Paas- en Pinksterreisjes gelden Den Briel?

Honderdduizenden Nederlanders bezochten het graf van Napoleon, het graf van Karel de Grote, de grafkelder van de Habsburgers. Wie van hen heeft ook het graf en de stervensplek van onzen groten Zwijger bezocht? Of de monumenten, opgericht ter ere van zijn broeders, dáár waar zij hun bloed gaven aan ons volksbestaan?

Talrijke Nederlanders bezochten de Wartburg, Fontainebleau, de Tower, de Conciërgerie en zovele andere gebouwen, die in de geschiedenis van andere landen een rol hebben gespeeld. Hoevelen bezochten het slot Loevestein, dat èn aan het begin, èn aan het eind van onze geweldige strijd om het bestaan en onze verwonderlijke opbloei in zestiende en zeventiende eeuw, zulk een grote rol speelde in de nationale geschiedenis?

Wij zijn door inlichtingen van het Rijksbureau voor de Monumentenzorg eenigszins in staat, deze vragen te beantwoorden.

Aantal bezoekers	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Prinsenhof Delft . . .	14.380	13.742	16.467	16.050	13.763	44.759	82.197	22.131
Mon. Heiligertee . . .	6.344	7.177	6.867	6.018	6.794	8.568	6.542	4.531
Slot Loevestein . . .	8.431	12.040	11.290	10.6.9	10.181	12.136	12.571	9.642

De jaren 1933 en 1934 maken voor het Prinsenhof, waar Prins Willem I woonde en waar hij vermoord werd, een bij uitzondering fraai figuur. In 1933 werd zijn geboorte herdacht, in 1934 werd Delft zeer druk bezocht in verband met het overlijden van Koningin Emma en Prins Hendrik. Het aantal bezoekers in 1935 is, vergeleken bij de jaren vóór 1933, niet onbevredigend. Maar groot is het niet. Zeker niet als men eraast plaatst het aantal personen, dat enige meer in het centrum van vertier gelegen monumenten bezoekt. De Gevangen Poort in Den Haag trok in dezelfde jaren 40 à 55 duizend bezoekers jaarlijks, de ruïne van Brederode zelfs nog iets meer.

Loevestein en Heiligerlee geven bedroevend kleine getallen te zien. Nóg bedroevender is het bezoek aan het monument, ter ere van de op de Mookerheide gesneuvelde Hendrik en Lodewijk van Nassau geplaatst in de Ned. Herv. kerk te Heumen. Het werd in 1934 bezocht door . . . 91 personen, en in 1935, toen een Christelijke Oranje-vereniging er een bezoek bracht, door 188 personen. Toch ligt het niet „ver weg”: slechts luttele kilometers — wij menen 5 — verwijderd van de beroemde Plasmolen, waarheen duizenden en duizenden, per auto, per reiswagen, per fiets of wandelend, heentrekken. Het ligt hoogstens 20 kilometer van Nijmegen. Het ligt even buiten de route, welke dagelijks door talrijke toeristen om het

natuurschoon van de Groesbeekse bossen en de Mookersohans wordt bereiden. Hoeyelen van hen — waarvan sommigen wellicht bij Waterloo, Leipzig, Yperen of Verdun de slagvelden hebben bezocht — realiseren zich, dat daar ons volksbestaan is verdedigd en duur betaald!

Volgens particuliere opgaaf gaat het bezoek aan de Noorderpoort en de Grote Kerk in Den Briel de 5000 per jaar niet of nauwelijks te boven.

Men denkt niet aan onze historische plekken gronds. Men wordt er niet op attent gemaakt. Belangstelling zou er, in deze tijd van oplevend nationaal gevoel, zeker kunnen zijn. Maar van de meeste toeristen moet de belangstelling gewekt worden. Men moet hen eraan herinneren, dat die gedenkplaatsen er zijn en welke plaats zij in onze vaderlandse geschiedenis innemen. En bovenal, men moet hun vertellen, hoe zij die „afgelegen” plaatsen als Den Briel en Loevestein, als het hartje van het door verkeerswegen omringde, maar niet meer doorsneden Delft, als Heumen en de Mookerheide, als Heiligerlee, moeten bereiken. Dan zal het blijken, dat een bezoek aan al die gewijde plaatsen weinig moeilijkheden en veel genot van natuurschoon onderweg medebrengt.

Voor toeristische instellingen, voor scholen en andere ontwikkelingsinstituten, voor nationale organisaties ligt hier een terrein braak: de aanmoediging en bevordering van het nationaal-historisch toerisme. P.

DE „UNION INTERNATIONALE DES ORGANES OFFICIELS DE PROPAGANDE TOURISTIQUE”.

Omstreeks het jaar 1916, toen de wereldoorlog nagenoeg het geheele internationale verkeer had lam gelegd, en de grenzen overal en voor alles gesloten waren, meende men met groote naïveteit, dat aan een dergelijken onhoudbaren toestand toch wel spoedig een einde moest komen, wilde de totale vernietiging van de welvaart in Europa niet een voldongen feit worden. De financiën van bellingerenten zoowel als neutralen waren uitgeput, geheele landgedeelten waren verwoest, bestaansbronnen opgedroogd. Waar men dus hoopte op een spoedig einde van de wereldramp, begon men intusschen om te zien naar middelen, welke het zoo gruwelijk verstoorde economisch evenwicht zouden kunnen herstellen. Als één dier middelen beschouwde men het internationaal toerisme, dat zich reeds in de jaren vóór 1914 sterk had ontwikkeld en waarvan men, na den oorlog, een geweldige uitbreiding verwachtte, gedwongen als men immers was geweest, het reizen te beperken tot het eigen land. In dien tijd' ontstonden in verschillende landen van Europa, als uitvloeisel van het particuliere initiatief, of wel als gevolg van regeeringsbemoeiingen, centrale organisaties, die de bevordering van het verkeer van toeristen ten doel hadden.

Na 1918 hebben deze organisaties zich met kracht toegelegd op de verwezenlijking van haar oogmerk: het scheppen van meer welvaart voor de eigen bevolking door het aantrekken van buitenlanders als welkome export. De oogen van vele regeeringen gingen open voor de groote betekenis van een levendig vreemdelingenverkeer. Het toerisme begon een rol te spelen in het maatschappelijk leven en geen middel werd dan ook verzuimd om dit te bevorderen. En met succes, vooral toen door goedkoop transport en lagere hotelprijzen, in verband met de onmiskenbare verarming der natiën en tegelijk met den groeienden lust tot reizen, ook onder breede lagen der bevolking het verlangen steeds sterker werd om vreemde landen te leeren kennen.

Intusschen ontstonden langzamerhand tevens allerlei belemmeringen, welke de vrijheid van beweging, toch de meest natuurlijke zaak ter wereld, in de tijden van vóór den wereldoorlog, op uiterst voelbare wijze hinderden. Men eischte niet alleen paspoorten, maar ook visa's; de munteenheden der lan-

den toonden groote verschillen; de regeeringen wenschten wel import van vreemdelingen, maar legden haar eigen onderdanen allerlei moeilijkheden in den weg om het land te verlaten; het toerisme werd een handelsobject, de toerist een ruilartikel, betalingsbalansen en handelspolitiek begonnen een woordje mee te spreken.

De centrale organisaties voor de bevordering van het vreemdelingenverkeer, die begrepen, dat het overschrijden der grenzen zonder eenige belemmering een „conditio sine qua non” is voor een levendig en voorespoed brengend toerisme, zagen dit alles met leede oogen aan. Maar propaganda, uit den aard der zaak gericht op het buitenland, trof niet alleen weinig of geen doel meer, maar werd bovendien door hooge invoerrechten op propaganda-materiaal in vele gevallen zoo goed als onmogelijk gemaakt.

Onder deze omstandigheden nam Nederland in 1925 het initiatief — dus reeds lang voordat de internationale ontwrichting die afmetingen had aangenomen, welke zij in de laatste jaren vertoont — om te trachten door onderlinge samenwerking der verkeerscentrales verbetering te brengen in de door de regeeringen geschapen belemmeringen. In dat jaar kwamen, op uitnodiging van de Algemeene Nederlandsche Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer (A.N.V.V.), onder presidium van haar toenmaligen Voorzitter, Prof. Mr. M. W. F. Treub, directeuren en vertegenwoordigers der officieele organisaties voor de bevordering van het vreemdelingenverkeer uit België, Denemarken, Duitschland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Joegoslavië, Noorwegen, Tsjecho-Slowakije, Zweden en Nederland bijeen in Den Haag, met het doel in gemeen overleg te streven naar verbetering in den bestaanden toestand. Het was niet gemakkelijk geweest deze afgevaardigden van de verschillende naties bij elkaar te brengen. Het verdrag van Versailles had wantrouwen en verbittering gebracht. De oorlogsellende lag nog te versch in het geheugen. Bovendien beschouwde men elkaar veelal nog als concurrenten, die, ieder voor zich, trachtten zooveel mogelijk de attracties van het eigen land naar voren te brengen en zich zelfs niet ontzagen door tendentieuze berichten in de pers de toeristische belangen van andere landen te schaden.

Tegen veler verwachting in, bleek dit eerste congres een succes te zijn; door onderlinge besprekingen op vriendschappelijken voet verdween allengs de animositeit, begon men de zaak van het toerisme te bezien van ander, breeder standpunt en eindigde men met te erkennen, dat hoewel alle landen zeer bijzondere eigen belangen hebben, deze echter geenszins behoeven te verhinderen, dat men aan de gemeenschappelijke belangen de thans zoo noodige aandacht zou besteden.

Het congres werd permanent verklaard en men besloot daarbij voortaan slechts de officieele bureaux één uit ieder land, uit te noodigen. De politiek zou volkomen worden uitgeschakeld, want men achtte alle landen, van toeristisch standpunt beschouwd, gelijkwaardig. Ieder jaar zou het congres in een ander land bijeenkomen, terwijl het presidium gelegd zou worden in handen van den Voorzitter der ontvangende organisatie. Er werd een permanente Secretaris-Generaal benoemd (de Directeur der A.N.V.V.), doch men wenschte geen nieuwe organisatie te scheppen, met statuten, huishoudelijk reglement, enz.

In de volgende jaren kwamen deze congressen bijeen in Tsjecho-Slowakije, Joegoslavië, Hongarije, Polen, Spanje, Italië, Portugal, Nederland en in 1936 in Zwitserland. Alleen in 1932 en 1934 werden geen bijeenkomsten gehouden, omdat de langzamerhand steeds meer toegespitste belemmerende bepalingen het vrijwel nutteloos maakten ook op toeristisch gebied resultaten van eenige beteekenis te bereiken. Want ondanks alle goede bedoelingen kon niet uitblijven, dat ook de toeristische propagandisten, tegen hun zin en overtuiging, gedwongen werden tot concessies,

in verband met de heerschende economische omstandigheden.

Men heeft zich in de afgelopen elf jaren bezig gehouden met het bespreken van de verspreiding van het propaganda-materiaal; het opheffen of verminderen van de invoerrechten daarop; de betrekkingen tusschen de officieele (non-commercieele) organisaties voor toerisme en de reisbureaux; de opheffing van paspoorten en visa; de vreemdelingenstatistiek; standaardiseering van het materiaal (brochures, platen); gemeenschappelijke propaganda in de Vereenigde Staten van Noord-Amerika; publiciteit in de pers; deelneming aan tentoonstellingen; het bevorderen van het auto-toerisme zonder triptiek of carnet-de-passage; luchtvaarttoerisme; samenwerking met het internationaal hotelbedrijf; filmvertooningen; publiciteit door middel van de radio; de regeling van het bedrijf van gidsen en tolken; het voorkomen van de verspreiding van onware of tendentieuze berichten; samenwerking met reeds bestaande internationale toeristische organisaties (Conseil du Tourisme International, Alliance Internationale du Tourisme); samenwerking met den Volkenbond; het organiseeren van excursies met een bepaald doel (medici, journalisten); gereduceerde tarieven van vervoermiddelen; reizen van schoolkinderen en arbeiders; het dienstbaar maken van gezantschappen en consulaten aan de toeristische propaganda; studie van de beteekenis van het toerisme aan universiteiten en handelsscholen; binnenlandsche toeristische propaganda; bescherming van namen en uitdrukkingen op toeristisch gebied; belastingen op het verblijf in badplaatsen en Kurorte; toeristen „clearing”; enz.

Het behoeft wel geen betoog, dat de discussies en de uitwisseling van denkbeelden, het bespreken van de opgedane ervaringen en het vergelijken van elkaars methodes op het gebied van de toeristische propaganda door zooveel deskundigen uiterst leerzaam en nuttig is gebleken. Maar er zijn ook vele en groote practische resultaten bereikt. Er is voor de Europeesche landen gemeenschappelijk propaganda gemaakt in Amerika; de vreemdelingenstatistiek is in een groot aantal landen ingevoerd volgens de door de „Union” voorgestelde en aangenomen principes; tal van regeeringen hebben de visa op paspoorten afgeschaft en bilaterale of multi-laterale overeenkomsten gesloten omtrent de paspoorten zelf; de invoerrechten op propaganda-materiaal zijn of opgeheven of verminderd, enz., enz.

Van een onofficieel Congres groeiden deze bijeenkomsten tot een „Union Internationale”. Zij is thans een stichting met zetel te 's-Gravenhage, aangegaan voor onbepaalden tijd. President, Dagelijksch-Bestuur en Secretaris-Generaal worden gekozen voor den tijd van drie jaren; het Dagelijksch-Bestuur (Comité Exécutif, bestaande uit vertegenwoordigers der Scandinavische, Centraal-Europeesche, Slavische en Romaansche landen) vertegenwoordigt de „Union” zoowel in als buiten rechten. Leden der „Union” zijn op het oogenblik de officieele organisaties voor vreemdelingenverkeer (offices nationaux du tourisme, Verkeerszentrales) werkend in de volgende landen: Albanië, België, Denemarken, Duitschland, Frankrijk, Griekenland, Groot-Brittannië, Hongarije, Italië, Joego-Slavië, Letland, Monaco, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Portugal, Spanje, Tsjecho-Slowakije, Zweden en Zwitserland.

Art. 2. harer Statuten luidt: „Le but de l'Union est: le développement, dans le domaine de la propagande touristique, de la collaboration des organismes qui y sont affiliés et de la défense de leurs intérêts. Elle ne peut prendre aucune mesure qui restreigne l'autonomie des organismes précités.”

Hieruit volgt dus, dat zij niet beoogt het toerisme zelf ter hand te nemen, doch slechts de bevordering daarvan door middel van de toeristische propaganda.

Gedurende de elf jaren van het bestaan der „Union” is zij geworden het erkende internationale instituut

dezer propaganda. Waar haar werk reeds vruchtdragend gebleken is in tijden, welke allermint als gunstig zijn te beschouwen voor het internationale toeristenverkeer, mag gehoopt worden, dat zij nog beter en oneindig veel meer aan het doel zal beantwoorden als de grenzen in Europa niet meer gesloten of geblokkeerd zullen zijn. De sfeer van onderlinge waardeering en onderling vertrouwen, waarin zij sedert haar oprichting heeft gewerkt, heeft zij weten te handhaven tot het huidige oogenblik, ondanks moeilijkheden, welke dikwijls bijna onoverkomelijk blijken te zijn.

W. P. F. VAN DEVENTER.

REISVALUTA'S.

Het instituut van de „goedkoope reisvaluta” is eigenlijk een begeleidend verschijnsel van deviezenreglementeering en het uitvloeisel daarvan: de schepping van geldsoorten met slechts beperkte toepassingsmogelijkheid. Bij normale monetaire verhoudingen heeft elk saldo onbeperkte koopkracht, bankpapier is wettig betaalmiddel, zoodat dus van koersverschillen tusschen rekeningsaldi en bankpapier, en tusschen verschillende soorten saldi geen sprake is. Wanneer de betaalkracht van bankpapier verminderd wordt, bepaalde crediteuren niet meer bankbiljetten in betaling mogen accepteren, kan de koers van papier lager worden dan van saldi. En wanneer bepaald wordt, dat saldi ontstaan uit realisatie van vermogensbestanddeelen niet meer voor aankoop van goederen gebruikt mogen worden, maar alleen voor herbelegging, dan kunnen die saldi een belangrijke depreciatie toonen ten aanzien van de „vrije” saldi.

Wanneer door deviezenrestricties het gebruik van bankpapier aan banden gelegd wordt en daardoor een koersdaling ontstaat, kan men reeds spreken van een reisvaluta met bijzonderen koers. Gebruikelijk is dit echter niet; bij het begrip reisvaluta denkt men aan geblokkeerde saldi, die voor reisdoeleinden worden vrijgegeven. Trouwens bankpapier waarvan de betaalkracht aan grenzen is gebonden, kan ook niet altijd voor reisdoeleinden wordt gebezigd, wanneer de import is verboden of beperkt (zoals bijv. in Duitsland, waar de binnenkomende reiziger niet meer dan R.M. 30 aan bankbiljetten kan invoeren). Geblokkeerde saldi, als regel afkomstig uit de kapitaalsfeer, waarvan men wil vermijden, dat zij in het goederenverkeer „binnendringen” en aldus de betalingsbalans zouden verzwaren, worden in heel veel gevallen door de betrokken deviezenbepalingen vrijgegeven voor bestrijding van reis- en verblijfkosten.

De motiveering daarvan is soms wellicht geweest, dat aldus het geld in het debiteurland zelf werd besteed, en dus uit het internationale betalingsverkeer werd uitgeschakeld. Die redeneering is natuurlijk een drogreden, omdat tenslotte het reisverkeer evenzeer een export — zij het een onzichtbare — is als de uitvoer van goederen. Daar waar de zin der bepalingen wat zuiverder werd overwogen, vond men dan ook een ander en juist motief: de bezitter van geblokkeerde saldi kan wellicht bewogen worden om, wanneer andere gebruiksmogelijkheden zijn afgesneden, zijn geld in het land zelf te komen verteren.

Veelal gaat men verder en geeft niet alleen de houder van het geblokkeerde saldo zelf de mogelijkheid om het op te teren, doch schept voor hem de kans om zijn bezit aan derden over te doen, die dan het geld kunnen verreizen. In dit laatste geval is de overweging weer anders. Men neemt aan, dat, indien aldus een verhandelbare reisvaluta tegen extra lage koers verkrijgbaar is, er een „additioneel” reisverkeer zal ontstaan, een extra onzichtbare uitvoer dus, waarvoor men de geblokkeerde saldi kan vrijgeven zonder gevaar, dat de deviezenpositie wordt verzwakt. Wanneer men immers aanneemt dat zonder goedkoope reisvaluta het betrokken vreemdelingenverkeer niet zou bestaan dan zou het ook geen deviezen inbrengen. Om soortgelijke redenen als men dus extra-

importen boven de normale deviezen-toewijzingen toestaat wanneer ook een „zusätzliche” uitvoer-in-compensatie plaats vindt, om dezelfde reden als men zulk een extra-uitvoer toestaat te worden betaald uit geblokkeerde saldi, kan men ook de financiering van het reisverkeer daaruit veroorloven.

Nu wordt in de practijk met dien theoretisch-logischen opzet meestal een compromis gesloten. Strikt genomen zou men in het licht van de genoemde motiveering betaling van zakenreizen uit dergelijke saldi niet mogen toestaan. Zulke reizen zouden anders toch plaats vinden en deviezen inbrengen, en dat zij door goedkoope reisvaluta bijzonder gestimuleerd worden, is niet erg waarschijnlijk. Wanneer men desondanks soms toch toestaat dat voor zakenreizen deze gelden worden gebezigd dan is dat een concessie, die van het uitgangspunt afwijkt en een tegemoetkoming aan de bezitters der geblokkeerde saldi is.

Onder de reisvaluta's van dezen aard zijn die van *Duitschland* verreweg de belangrijkste. Er zijn daarbij twee groepen te onderscheiden: de geblokkeerde saldi, die slechts door den oorspronkelijken eigenaar zelf voor dit doel mogen worden aangewend, en die welke ook aan derden voor reisgebruik mogen worden verkocht. Elke houder van Kreditspermmarken, Auswandererspermmarken, Effektenspermmarken (afkomstig uit z.g. „oudbezit”) e.d. mag voor zich en zijn gezin daarvan voor bestrijding der kosten van „Erholungsreisen” gebruik maken. De beperking tot plezierreizen duidt er op, dat de opzet hier wel degelijk is te vermijden, dat verplichte reizen, die anders deviezen hadden ingebracht, nu uit geblokkeerde saldi werden bestreden. Men hoopt de Sperrmarkbezitter ertoe te bewegen bij gebrek aan andere bestedingsmogelijkheid het saldo in *Duitschland* te komen verteren. Tot Juli 1934 konden ook derden voor plezierreizen tot beperkte bedragen per maand van dergelijke rekeningen gebruik maken, maar daaraan is sedertdien een eind gemaakt. Speciaal voor Nederlandsche crediteuren is er nog een soort geblokkeerde Marken, die ook voor „eigen gebruik” op reis mogen worden aangewend, t.w. de „Hollandmarken”, die volgens het transferprotocol door rechthebbenden op rente en dividend kunnen worden ontvangen voor een deel van de reuven uit *Duitsche* beleggingen, voor zover die het transfereerbare percentage van 3½ pCt. te boven gaan.

Van veel meer belang daarentegen zijn die „Registermarken”, afkomstig uit aflossingen op de bekende Stillhaltecredieten, welke door de belanghebbende banken aan het publiek mogen worden overgedragen voor bestrijding van reis- en verblijfkosten onverschillig, of het een plezier- of een zakenreis betreft. Hier heeft men dus zoowel de eisch: eigen gebruik, als het potentieele „extra”-karakter van het reisverkeer laten vallen. Desondanks was wel degelijk de hoop, dat de lage koers van deze Marken het toeristenverkeer naar *Duitschland* krachtig zou bevorderen de basis van de regeling. Had men gemeend, dat het reisverkeer gelijk zou blijven, zoodat dus het vrijgeven der Registermarken daarvoor ten volle de deviezenpositie zou verzwaren dan zou de regeling zeker niet tot stand zijn gekomen. Anderzijds valt het natuurlijk niet te ontkennen, dat er ook zonder deze goedkoope reisvaluta reisverkeer zou zijn, en dat dus wel degelijk de deviezenopbrengst daarvan wegvalt. Die overweging is dan ook voor onze Regeering aanleiding geweest te bepalen, dat Nederlandsche reizigers slechts driekwart van hun uitgaven met toeristenmarken mogen financieren, terwijl zij het overige kwart gedeelte in de clearing moeten storten.

Op dezelfde basis als de *Duitsche* berusten de *Oostenrijksche* en *Hongaarsche* reisvaluta's, waarvan echter de betekenis in zoverre geringer is, dat het koersverschil met de „vrije” munt veel kleiner is. Ook enkele Balkanlanden kennen het gebruik van geblokkeerde saldi voor reisdoeleinden, soms alleen voor den houder, soms overdraagbaar. Ook in Italië

worden — althans werden tot voor kort — „inland-lires” voor reisgebruik vrijgegeven.

Een soortgelijk geval vormen tenslotte de sedert korten tijd bestaande „reispeseta's” die ontstaan door opzending naar Spanje van Spaansch bankpapier, waarvan overigens de invoer en het gebruik niet vrij zijn.

Sedert kort kent Italië een speciale reislire, die met alle soortgelijke dit gemeen heeft, dat de gelden alleen door reizigers mogen worden gebruikt voor de bestrijding van reis- en verblijfkosten en voor geen andere bestemming mogen worden aangewend, maar wat de ontstaansbron betreft niets gemeen hebben met de bovenomschreven reisvaluta. Schijnbaar is de reislire eenvoudig een nieuwe schakel in de keten der reisvaluta's, maar in wezen is hier wel degelijk sprake van een novum. Hier is geen sprake van geblokkeerde saldi, welke de crediteuren zelf of door derden op deze wijze gebruiken. De reislire wordt afgegeven door het officieele Italiaansche deviezenbureau, het Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero, tegen deviezen op een koers, die door genoemd instituut wordt vastgesteld. Feitelijk komt dit dus hierop neer, dat het „Istituto” buitenlandsche deviezen van hen, die naar Italië willen reizen, koopt tegen een hooger koers dan de officieele noteringen. Uitgangspunt kan daarbij geweest zijn, dat men meende door de koers van de reislire meer reizigers naar Italië te trekken en aldus meer deviezen te kunnen krijgen. Voor dat additioneele deviezenaanbod had men dan een wat hogere koers over. Een overweging kan ook zijn geweest, dat thans de meeste reizigers gebruik maakten van bankpapier, dat grotendeels door kapitaalvluchtigen uit Italië was gesmokkeld, zoodat dat verkeer in het geheel geen deviezen opleverde, ondanks de beperkende bepalingen ten aanzien van den invoer van bankpapier. Stelde men nu reislires beschikbaar tegen lagere koers dan bankpapier dan zou, zelfs indien geen extra-verkeer ontstond, toch de deviezenopbrengst stijgen.

Deze speciale soort reisvaluta, die in wezen zoo geheel afwijkt van de andere, schept natuurlijk ook speciale problemen. In de eerste plaats dit: hoe wordt het koersverschil gedragen. Bij de geblokkeerde valuta's komt dat tenlaste van den crediteur, die dus de stimulans voor het reisverkeer levert. Maar hier moet de Staat het dragen. De deviezen, welke het „Istituto” aldus extra-duur koopt, kunnen niet anders dan tegen de officieele noteringen worden verkocht. Waarschijnlijk zal dit effect wel gecamoufleerd worden, doordat men deze deviezen in de eerste plaats gebruikt voor de verschillende regeeringsmonopolies, zoodat het eenvoudig daarop neerkomt, dat de inkoopsprijs voor deze diensten wordt verhoogd. Tenslotte blijft natuurlijk ook de mogelijkheid, dat men toch indirect de buitenlandsche beleggers het gelag laat betalen. Men kan zich voorstellen, dat het „Istituto” op voorbeeld van de activiteit der Golddiskontbank de uit verkoop van reislires verkregen deviezen geheel of ten deele aanwendt voor inkoop van in het buitenland in omloop zijnde Italiaansche fondsen en/of de coupons en dividenden daarvan. Met het disagio daarop kan dan het koersverschil — meer dan dat zelfs — gedekt worden. In dat geval zou het onderscheid tusschen het Deutsche prototype van de reisvaluta en het Italiaansche de facto weer verdwijnen.

Alleen volledigheidshalve moet in dit verband nog melding gemaakt worden van wat men wel eens de *reisfranc* heeft genoemd. De Zwitsersche hotelbond heeft verleden jaar besloten om, teneinde den Engelschen bezoekers de psychologische weerstand van den wisselenden Pondenkoers bij omzetting in Francs te besparen, Ponden tegen vaste koers te accepteren. Met een speciale reisvaluta heeft zulk een omrekening afwijkend van den dagkoers natuurlijk niets te maken. De hotels hebben de reizigers het risico der koersschommelingen eenvoudig afgenomen. C. A. Kl.

DE GLOBALE STAND VAN HET HUIDIGE VREEMDELINGENVERKEER NAAR NEDERLAND EN DE DUITSCHE DEVIEZENVERORDENINGEN.

Blijkens het Maandschrift van het Centraal Bureau voor de Statistiek van October 1935 ziet post 16 van Neerland's Internationale Betalingsbalans er over de jaren 1931—1934 als volgt uit:

	(in miljoenen guldens)			
	1931	1932	1933	1934
Uitgaven van Ned. reizigers in het buitenland (naar schatting)	33	30	30	34
Uitgaven van buitenlandsche reizigers in Nederland (naar schatting)	9	7	5	4
Passief Saldo	24	23	25	30

De uitgaven van Nederlandsche reizigers in het buitenland namen derhalve toe; die van buitenlandsche reizigers in Nederland af. Het passief saldo wordt daardoor grooter, de positie voor Nederland steeds ongunstiger.

Volgens een Deutsche Statistiek vertoont de balans van het reizigersverkeer tusschen Nederland en Duitschland in 1933 de volgende positie:

	(In miljoenen marken).	
Uitgaven v. Nederlandsche toeristen in Duitschland ..	28 of 37 pCt.	van het totaal in het geheele buitenland (bij een markwaarde van f 0.40).
Uitgaven v. Duit-sche toeristen in Nederland	3 of 36 pCt.	van het totaal van alle buitenl. toeristen (bij een markwaarde van f 0.60).
Passief saldo	25 of 37.6 pCt.	van het totale Passief Saldo.

In 1935 is de positie van Neerland's balans van het reizigersverkeer nog ongunstiger geworden. Zij ware nog slechter geweest, indien niet in Juni 1935 een bijzondere reisovereenkomst met Duitschland was aangegaan, welke de uitgaven van Deutsche reizigers in Nederland in 1935 met 1 miljoen gulden hebben doen stijgen. De uitgaven van alle buitenlandsche reizigers in Nederland hebben daardoor in 1935 — naar onze schatting — niet 3 doch 4 miljoen gulden bedragen.

* * *

Overheid en belanghebbenden bij het Nederlandsche Vreemdelingenverkeer zijn het er den laatsten tijd gelukkig over eens geworden, dat in de positie van dit verkeer — indien mogelijk — onverwijld verbetering moet worden gebracht. Op 7 Januari 1936 installeerde Z. Exc. de Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart een regeeringscommissie ter voorlichting betreffende het Vreemdelingenverkeer naar en in Nederland. „De inkomsten, welke uit vreemdelingenverkeer ontstaan,” — zoo lezen wij in de installatierede — „zijn voor de geheele volkswelvaart van groot belang. Zij komen behalve aan het verkeerswezen en aan het hotel-, café- en restaurantbedrijf, waarvan de moeilijke positie, waarin de betrokken ondernemingen thans verkeerden, aan de Regeering bekend is, ook aan den geheelen middenstand ten goede. In verband met de groote belangen, welke bij deze aangelegenheid gemoeid zijn, moge ik de Commissie vragen mij haar rapport spoedig te doen toekomen, opdat zoo mogelijk nog vóór het aantaande reisseizoen van hare adviezen partij kan worden getrokken.”

Het rapport der Commissie was op het oogenblik, dat wij dit schrijven, helaas nog niet bekend. De publicatie kan — naar verluidt — medio Juni worden tegemoet gezien. ⁴⁾

⁴⁾ Inmiddels werden einde Mei reeds enkele conclusies in de couranten opgenomen.

Zonder op het rapport van de Commissie vooruit te loopen, zij, in verband met dit artikel, geconstateerd, dat de positie van het Nederlandsche Vreemdelingenverkeer kan worden verbeterd:

1. door de Nederlanders meer in eigen land te houden m.a.w. belemmering van het vrije verkeer. Zoo werd als een nevenwerking van de voorgestelde reisbelasting genoemd, dat de Nederlanders daardoor meer in eigen land zouden reizen. Naar het zich laat aanzien zal de belasting bijv. voor Amsterdam dit voordeel niet hebben. Eerder het tegendeel: Achteruitgang van het reeds zoo geringe buitenlandsch bezoek zonder een evenredige toeneming van het binnenlandsch bezoek;

2. door stimuleering van het buitenlandsch bezoek;

3. door opheffing van belemmeringen voor buitenlanders om naar Nederland te gaan.

* * *

Doel van dit artikel is aan de hand van nieuwe cijfers den nadruk te leggen op het laatste punt: op de opheffing van belemmeringen en wel speciaal op de opheffing van de bepaling, welke Duitschen toeristen verbiedt meer dan 10 R.M. naar Nederland mede te nemen.

Stimuleering van het buitenlandsch bezoek moge nog zoo noodig en nog zoo nuttig zijn, het moet op den duur ondoenlijk worden geacht de gestage vermindering van het Duitsch bezoek door een evenredige vermeerdering van het overige buitenlandsch bezoek te compenseeren. Handhaving, zoo niet terugwinning en vermeerdering van het Duitsch bezoek is dus een eerste eisch. Dit is echter uitgesloten zolang de 10 Mark bepaling bestaat. Wel kan een speciale reisovereenkomst, als gesloten in Juni 1935, voor een gedeelte van het land (de badplaatsen) eenige verlichting met zich meebrengen; daartegenover staan echter vele meerendeels onoverkomelijke bezwaren.

1. Een reisovereenkomst, die niet voor het geheele land dezelfde werking heeft, is reeds daarom niet goed. Zoo heeft Amsterdam, dat nog steeds meer dan 50 pCt. van het totale Duitsche bezoek ontvangt, niet of nauwelijks eenig profijt van de regeling gehad.

2. Het bedrag van 1 miljoen gulden was veel te gering. De vraag naar een verblijf in Nederland was in Duitschland zoo groot, dat ruim een week nadat de reisregeling practisch in werking was getreden, reeds het geheele bedrag van f 400.000, beschikbaar voor de maand Juli, was aangevraagd.

3. De tijdsduur was te kort. Zoo heeft een groot deel van het bezoek aan Amsterdam en Rotterdam plaats in het voorjaar.

4. Het reizen met reischeques en de inwisseling van deze is voor de Duitsche toeristen, die na Mei 1934 de hoofdstad wilden bezoeken, blijkbaar erg bezwaarlijk geweest. Het kwam voor, dat Duitsche toeristen wel 10 dagen op de inwisseling van de cheques, die alleen op bepaalde punten kon geschieden, moesten wachten. Voor een verblijf in een badplaats, dat reeds weken te voren wordt besproken, is dat minder hinderlijk. De talrijke kortstondige bezoeken van Duitschers aan Amsterdam werden echter nooit reeds zoo lang vooruit vastgesteld. Voor de hoofdstad is het terugbrengen van het vrije bedrag van 200 Mark tot 50 Mark met de bepaling, dat de rest in cheques mocht worden meegenomen, dan ook al direct vanaf het begin (Mei 1934) funest geweest.

5. Een verhooging van het vrije bedrag werkt veel beter en geeft veel minder administratieve rompslomp dan een reisovereenkomst.

Op al deze gronden moet een reisovereenkomst, als gesloten in Juni 1935, onvoldoende en ongeschikt worden geacht. De eenige voor de hand liggende en rationeele maatregel is: de algeheele opheffing van de 10 Mark regeling.

Alleen indien dit absoluut uitgesloten blijkt te zijn, ware desnoods een nieuwe reisovereenkomst te sluiten, maar dan een overeenkomst met een veel ruimere

strekking, waarvan geheel Nederland en niet slechts een gedeelte de voordeelen zal ondervinden.

* * *

Wij gingen in het bovenstaande uit van de volgende stellingen:

1. Het bezoek van Duitsche toeristen aan Nederland vormde, vóór de verscherping der Duitsche deviezen-verordening, verreweg het grootste en belangrijkste percentage van het totale buitenlandsch bezoek.

2. De sterke achteruitgang van het Duitsche bezoek sedert Mei 1934 is hoofdzakelijk aan genoemde verscherping te wijten.

Tot staving dezer stellingen laten wij thans eenige cijfers volgen. Deze cijfers betreffen den stand van het totale buitenlandsch bezoek gedurende de laatste jaren en van het Duitsche bezoek gedurende denzelfden tijd aan de hotels in Nederland. Het bezoek aan pensions en particulieren, het ééndaagsch bezoek en het grensverkeer vallen daar dus buiten. De cijfers van Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Arnhem zijn ontleend aan officieele gegevens, die voor de overige plaatsen gedeeltelijk aan schattingen. De cijfers geven alleen de aantallen bezoekers aan deze steden en plaatsen, niet de logeernachten (welke een juister beeld van de resultaten geven, doch helaas niet bekend zijn). De geproduceerde cijfers moeten niet als volledig en afdoend worden beschouwd. Zij geven echter belangrijke en — voor ons doel — voldoende aanwijzingen omtrent den huidige stand van het buitenlandsch bezoek en den invloed der Duitsche beperkende bepalingen.

Het totale buitenlandsch bezoek van 1932 t/m 1935.

Jaar	Amsterdam	Den Haag	Rotterdam	Overige plaatsen	Totaal (in duizenden)
1932.....	55.221	29.329	26.338	14.100	125
1933.....	60.754	27.251	24.720	12.600	125
1934.....	56.672	24.621	22.347	8.500	112
1935.....	55.568	18.926	21.488	9.100	105
Daling of stijging t.o.v. 1932 in %	+ 0.6	- 36	- 18	- 35	- 16

De inkomsten van dit bezoek bedragen volgens schatting in millioenen gulden:

1932	1933	1934	1935
5.5	5.1	4.2	4.0

Het Duitsch bezoek van 1932 t/m 1935.

Jaar	Amsterdam		Den Haag		Rotterdam		Overige plaatsen		Totaal in duizenden	
	% v.h. totaal bezoek	% v.h. totaal bezoek	% v.h. totaal bezoek	% v.h. totaal bezoek	% v.h. totaal bezoek	% v.h. totaal bezoek	% v.h. totaal bezoek	% v.h. totaal bezoek	% v.h. totaal bezoek	
1932 ..	25.375	46	11.348	37	10.835	43	10.200	72	58	46
1933 ..	30.319	49	10.623	39	9.800	40	8.600	68	59	47
1934 ..	25.532	45	9.440	38	8.868	40	3.600	42	47	42
1935 ..	21.506	39	5.691	30	7.721	37	5.000	55	40	38
Daling t.o.v. 1932 in %	- 15		- 50		- 29		- 51		- 31	

De inkomsten uit dit Duitsch bezoek (exclusief de reiskosten) bedragen naar schatting in millioenen gulden:

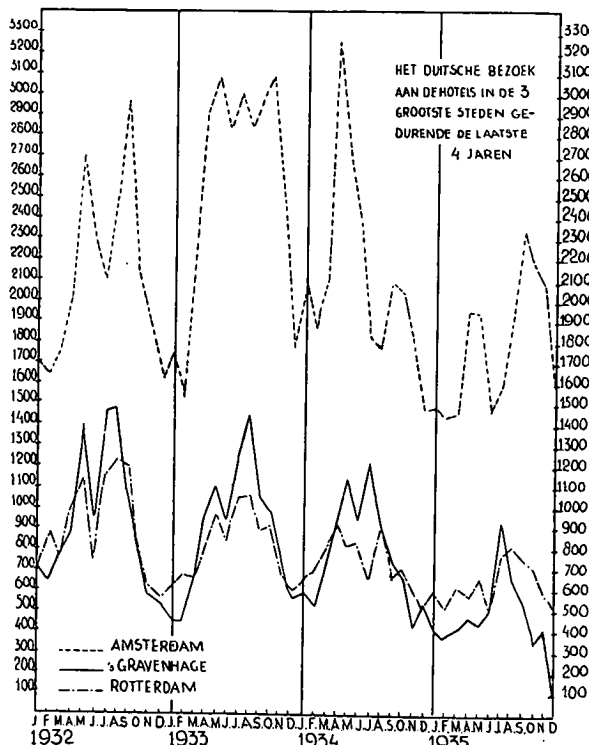
1932	1933	1934	1935
2.1	2.0	1.4	1.6

Een vergelijking tusschen het Duitsch bezoek en het totaal bezoek doet zien, dat het Duitsch bezoek naar verhouding veel meer is achteruitgegaan. Voor Amsterdam is de achteruitgang van het Duitsch bezoek in 1935 nog gecompenseerd door een stijging van het overig bezoek. Echter moet worden gevreesd, dat dit reeds in 1936 niet meer mogelijk zal zijn, zoodat dan ook Amsterdam een sterkeren terugslag van de Duitsche maatregelen zal ondervinden.

Wij schreven, dat het Duitsch bezoek naar verhouding veel meer is achteruitgegaan dan het totaal be-

zoek. Reeds daarom zou het onjuist zijn, den achteruitgang van het Duitsch bezoek op rekening van den algemeenen toestand, de crisis e.d. te schuiven. Uit de hierbijgaande grafiek betreffende den loop van het Duitsch bezoek aan de grootste steden van 1932 t/m 1935 moge blijken, dat de achteruitgang van het Duitsch toeristen-bezoek hoofdzakelijk aan verscherping van de Deutsche deviezenbepalingen is te wijten. Op het woord toeristen leggen wij dit keer den nadruk. Voor zakenreizen wordt immers nog steeds een hooger bedrag toegestaan. Daaraan is het dan ook te danken, dat nog een betrekkelijk vast aantal Deutsche zakenlieden de handelssteden Amsterdam en Rotterdam blijven bezoeken. (Ofschoon dit bezoek tengevolge van den teruggang in het handelsverkeer met Duitschland, geleidelijk steeds meer afneemt). Des te meer hebben echter steden en plaatsen, welk vroeger ook of uitsluitend bezoek van toeristen ontvingen ('s Gravenhage/Scheveningen en gedeeltelijk ook Amsterdam), van de maatregelen der Deutsche Regeering te lijden.

Beschouwen wij thans de grafiek in verband met deze maatregelen.



Omstreeks 1932 beperkt de Deutsche Regeering het vrije bedrag, dat Deutsche toeristen naar Nederland mogen meenemen, tot 200 Mark. Ofschoon deze beperking ongetwijfeld invloed had en dan ook herhaaldelijk tot protesten aanleiding gaf, had zij toch niet een grooten teruggang of een remming van het in dezen tijd juist weer toenemende Deutsche bezoek tengevolge.

In 1933 houdt de stijging van het Deutsche bezoek (dat in dit jaar toch nog aanmerkelijk beneden dat van 1929 bleef) aan. Amsterdam bijv. had in 1933 zelfs 5000 bezoekers meer dan in 1932.

Het jaar 1934 zet nog beter in dan 1933. De Deviezenverordening van 17 April 1934 slaat echter allen hooggespannen verwachtingen den bodem in. Met ingang van 1 Mei 1934 mag slechts R.M. 50.— in baar geld worden meegenomen. En met de verkrijging van de R.M. 150.— in reischeques, creditbrieven of hotelbons, welke naast de R.M. 50.— nog mogen worden meegenomen, zijn zooveel tijd en zooveel bezwaren gemoeid, dat het juist toenemende toeristenverkeer uit Duitschland daardoor praktisch reeds voor het grootste deel wordt stilgelegd. De moeilijkheden bij de toewijzing van de R.M. 150.— worden daarna allengs grooter. Tenslotte wordt om-

streeks October 1934 ook deze toewijzing geheel stopgezet en het vrije bedrag teruggebracht van R.M. 50.— tot R.M. 10.—. Het reizen naar Holland wordt daardoor vrijwel onmogelijk gemaakt.

„De navragen naar onze badplaatsen waren buitengewoon talrijk”, meldt de Berlijnsche vertegenwoordiger der A.N.V.V. in zijn Rapport over 1934. „Door de daling van het vrije bedrag van R.M. 200.— op R.M. 50.— waren echter onze bemoeiingen vergeefs, om het reispubliek naar ons land te trekken. Alleen nog enkele personen, die toch het voornemen hadden slechts 3 à 4 dagen in Holland te verblijven, konden hun plannen uitvoeren. Nadat het uit te voeren bedrag echter op R.M. 10.— teruggedaan is, zijn ook deze korte reisjes niet meer te maken.”

De grafiek laat duidelijk zien, hoe „afdoend” de maatregelen der Deutsche Regeering hebben gewerkt.

Voor Amsterdam is reeds de eerste verscherping, ingaande 1 Mei 1934, funest. Het Duitsch bezoek loopt in 3 maanden tijds met ruim 40 pCt. terug.

Den Haag ondervindt niet direct den terugslag der eerste verscherping, doordat vele Deutsche bezoekers nog tijdig een bedrag van R.M. 150.— hebben kunnen reserveeren. In Augustus, anders steeds de topmaand voor de badplaats, is het bezoek echter reeds 40 pCt. minder dan in Augustus 1933.

Rotterdam teekent zich in de grafiek scherp af als specifieke handelsstad met een vrij constant bezoek van zakenlieden gedurende het geheele jaar en een naar verhouding gering toeristenbezoek gedurende de seizoenmaanden. De verscherping der maatregelen heeft op deze stad dan ook minder invloed.

Het terugbrengen van het vrije bedrag tot 10 Mark heeft tot gevolg, dat in 1935 vrijwel geen Deutsche toeristen meer naar Nederland komen. Alleen doet zich voor Den Haag/Scheveningen en de badplaatsen in de zomermaanden de invloed der Reisovereenkomst van Juni 1935 gelden. (De stijging van het aantal bezoekers aan Amsterdam in September is hoofdzakelijk te danken aan een groot congres, waarvoor de Deutsche deelnemers over een hooger bedrag mochten beschikken). Anderzijds blijkt, zoowel uit de grafiek als in de practijk, hoe juist steden en plaatsen als Den Haag en Noordwijk, welke steeds hoofdzakelijk toeristen-bezoek ontvingen, naar verhouding het sterkst door de Deutsche maatregelen zijn gedupeerd.

* * *

Uit deze beschouwingen en cijfers blijkt wel zeer duidelijk, van hoe groot belang het Deutsche toeristenbezoek voor Nederland oorspronkelijk was en hoe funest de maatregelen der Deutsche Regeering voor dit bezoek zijn geweest en nog steeds zijn.

Opheffing of althans verzachting dezer maatregelen moet thans worden geëischt. De Deutsche Regeering doet harezijds al het mogelijke om Nederlandsche toeristen naar Duitschland te trekken. Ieder jaar stijgt het aantal millioenen, door Nederlandsche toeristen in Duitschland besteed. En intusschen blijft aan Nederland en het Nederlandsche Vreemdelingenverkeer iedere kans op een kleine compensatie ontomen.

Deze toestand kan niet langer worden geduld.

De belangstelling, welke de Nederlandsche Regeering thans voog het Nederlandsche Vreemdelingenverkeer toont, doet verwachten, dat de belangen van dezen nieuwen tak van nijverheid niet langer zullen worden verwaarloosd. Moge een voor Nederland gunstige wijziging in de Deutsche deviezenbepalingen daarvan een eerste bewijs zijn.

Post Scriptum.

Nadat wij deze regels schreven, verscheen einde Mei het bericht in de bladen, dat met ingang van 15 Juni a.s. een nieuwe Reisregeling met Duitschland in werking zal treden. Volgens deze regeling zullen in Duitschland woonachtige personen ten behoeve van niet-zakelijke reizen naar Nederland reiscredietbrie-

ven, reischeques, hotelcoupons, etc. ter waarde van hoogstens R.M. 500.— per persoon en kalendermaand kunnen verwerven tot een gezamenlijk maximum van f 850.000.—, waarvan f 700.000.— voor het bezoek van Duitse toeristen in het a.s. seizoen.

Indien dit bericht juist is, moeten de bezwaren, door ons ingebracht tegen de Reisregeling 1935, voor de onderhavige regeling niet slechts onverminderd worden gehandhaafd, doch — wat betreft het 2de bezwaar — nog met meer kracht naar voren worden gebracht. Moesten wij het bedrag van 1 miljoen gulden, in 1935 ter beschikking gesteld, reeds veel te gering noemen, het thans ter beschikking gestelde bedrag is nog f 300.000.— lager.

Wij nemen aan, dat de pas ontwakende belangstelling der Regeering voor het Nederlandsche Vreemdelingenverkeer, waarover wij in het slot van ons artikel spraken, nog niet bij de jongste onderhandelingen met Duitschland tot uitdrukking is kunnen komen. Met des te meer kracht moet er vanaf heden voor worden gewaakt, dat bij nieuwe onderhandelingen de belangen van het Nederlandsche Vreemdelingenverkeer ten volle zullen worden geteld.

Mr. R. H. WOLTJER.

HOE KAN HET VREEMDELINGENVERKEER NAAR NEDERL.-INDIË BEVORDERD WORDEN? ¹⁾

„Het land, dat de vreemdelingen weet te trekken, verovert tegelijk hun hart en hun geld.”

Baudry de Saumur.

In weerwil van de wereldmalaisé zien wij een zekeren zucht tot reizen voortbestaan, neen: zelfs krachtig toenemen. Niet de zakenlieden of arbeidskrachten zijn het, wier passagegelden de overzeese stoomvaartlijnen en andere vervoersondernemingen in staat stellen, haar diensten voort te zetten. In snel toenemenden omvang zijn het — misschien wonderlijk genoeg — juist de plezierreizigers, die in deze nogal „plezierlooze” tijden de treinen, schepen, vliegtuigen en touringcars bevolken.

Alle landen trachten de aandacht op zich te vestigen. Men zie slechts hun advertenties, de individuele zoowel als de collectieve en officieele. Want sinds het gebleken is, dat de algemeene slapte géén crisis behoeft te beteekenen voor het toeristenverkeer, spant ieder zich dubbel in om van dezen meevaller een zoo groot mogelijk aandeel in de wacht te slepen. Er wordt hard gewerkt. En wat doen wij hier in Indië? Onze huidige vorm van organisatie is beslist ontoereikend en fundamenteel verkeerd om een zoo zakelijk onderwerp als de bedoelde industrie aan te kunnen.

De vraag, hoe kan het vreemdelingenverkeer naar Ned.-Indië worden bevorderd, is daarom juist nu van belang.

Wat de aantrekkelijkheden voor toeristen in Nederlandsch-Indië betreft, moeten wij natuurlijk in de eerste plaats denken aan de schatten van natuurschoon en kunst, waarmee Indië gezegend is. Daarnaast echter ook aan de voortreffelijke verzorging, welke de toerist hier kan genieten: de uitstekende hotels, de schitterende wegen, welke in den loop der laatste tien jaar zijn aangelegd. Het voordeel van lage prijzen behoeven wij wel niet nader te betoogen. Doch in beide opzichten: kwaliteit en prijs, kunnen wij evenzeer meekomen.

Het belangrijkste punt, hetwelk verbetering noodig heeft, is dan ook de *intensieve reclame*, welke zoowel van staatswege als van particuliere zijde moet worden gevoerd om vreemdelingen naar Nederlandsch-Indië te krijgen. De materieele belangen, zoowel van de Indische Staathuishoudkunde als van de bevolking, van handel, scheepvaart en nijverheid, houden

innig verband met een levendig vreemdelingenverkeer.

Het bevorderen van toerisme is ook om andere reden een staatsbelang. Het contact tusschen de volkeren moet breder en nauwer worden dan tot dusver het geval is geweest, want noch een zuiver economische overeenstemming, noch een zuiver culturele gemeenschap zonder economischen grondslag, is voldoende. *Wie dus om materieele belangen het vreemdelingenverkeer bevordert, vervult tegelijk een culturele taak.*

Veelal wordt de aandacht gevestigd op de hooge passageprijzen en de gebrekkige organisatie in den vreemde voor trips door Indië. Men beweert o.m. dat vooral nu Pond en Dollar zoo gedevalueerd zijn, de guldentarieven onzer verkeersmaatschappijen zoo laag mogelijk gesteld dienen te worden. Ik ben het er mede eens, dat een laag tarief b.v. van Singapore naar Batavia (want daar doelen de meesten op) een zekere attractie is voor den vreemdeling, doch men zal het toch met mij eens zijn, dat een toerist, die een reis maakt door het Oosten en dus zeer zeker enkele duizenden guldens daarvoor neer moet tellen, niet zal weerhouden Nederlandsch-Indië te bezoeken, omdat de reis Singapore—Batavia en eventueel terug eenige guldens duurder is dan bijv. voor een traject in een ander land zou moeten worden betaald. Op een dergelijk budget speelt een meerdere uitgave van een f 50 geen rol.

Het geringe bezoek van internationale toeristen aan Java met zijn kunst en zijn nijverheid, aan Sumatra en Borneo, met hun ware dorados voor jachtliefebbers schrijf ik in de eerste plaats toe aan de ondoeltreffende wijze van reclame en propaganda in het buitenland. Java heeft elders nog veel te weinig bekendheid. De groote internationale reisbureaux schenken nog veel te weinig aandacht aan onze Overzeesche Gebieden. Men neemt voor Japan, Honolulu, de Philippijnen of Britsch-Indië ruimschoots tijd, doch voor Java zijn gewoonlijk slechts een paar dagen beschikbaar. Wij komen hierdoor vanzelf tot de volgende en zeer belangrijke vraag: hoe is een propaganda doeltreffend te maken?

Aangezien de door Indië aan te bieden „waar” uitnemend is, zal elke reclame tevens doeltreffend zijn, mits systematisch en goed toegepast. De typografische verzorging van de folders, brochures, tarieven enz. is dikwijls een lust voor de oogen, maar met den inhoud is het soms nog lang geen 100 pCt., of eigenlijk: veel meer dan 100 pCt., soms 1000 pCt. De superlatieven verdringen elkaar, en de overdrijving van al het schoons, dat men te wachten staat bij een bezoek aan die of die plaats, dat en dat Hotel, is zoo overdeven — tot in het belachelijke toe —, dat de folder daardoor haar doel volkomen voorbij schiet. Laten wij in onze propaganda voor Indië toch vooral eenvoudig en wáár blijven! Eerst dan zal zij succes kunnen hebben. Er werd en er wordt op propagandistisch gebied reeds veel nuttigs gepresteerd, o.a. door de *Officieele Vereeniging voor Toeristen Verkeer*, de scheepsvaartmaatschappijen, Nitour, staatsspoorwegen en K.N.I.L.M. — K.L.M. Doch nog veel te weinig, en in geen geval in verhouding tot de mogelijkheden, die op dit gebied nog braak liggen. In vele opzichten blijft de huidige propaganda nog te eenzijdig. Bovendien wordt zij nog te weinig financieel gesteund om op groote schaal de aandacht op onze Oost te vestigen. Kort na den grooten oorlog heeft men in Indië van regeeringswege deze zaak flink willen aanpakken en er waren indertijd plannen om voor dat doel ongeveer 2 ton op de begroting te brengen. Van dit voornemen is echter niets gekomen, het is tot nog toe half werk gebleven. Moge het daarom nu geschieden. Er kan m.i. méér en beter gewerkt worden, wanneer er een systematisch, deskundig opgezette toeristen-organisatie arbeid. Het officieel toeristenbureau zou het aangewezen

¹⁾ Aan een door den heer F. J. A. van 'Es te Batavia gehouden lezing met diens toestemming ontleend.

lichaam zijn, waaromheen sterk uitgebreid, deze organisatie zou kunnen worden opgebouwd.¹⁾

Op welke wijze ware nu zulk een organisatie in het leven te roepen?

Daar de beoogde organisatie niet afhankelijk mag zijn van de stemming der op zeker moment bestaande politieke constellatie van de volksvertegenwoordiging, kan de Regeering het niet alleen zijn.

De juiste oplossing lijkt mij de oprichting en organisatie van een particuliere vereniging met rechtspersoonlijkheid, waarvan het bestuur is samengesteld uit onpartijdige, onafhankelijke personen, die de leiding geven en verantwoording schuldig zijn aan de leden, *aangesloten belanghebbende bij het toeristenverkeer*, zoals staatspoorwegen, de scheepvaartconcerns, de luchtvaartmaatschappijen, de hotels.

Deze vereniging zou haar stamkapitaal moeten vormen uit de eerste bijdragen van alle belanghebbenden benevens uit een flinke gouvernementssubsidie. Pas met enkele tonnen per jaar zal men in staat zijn in het buitenland *intensief* en *permanent* propaganda te maken, waardoor de toeristenstroom en dus ook de inkomsten van belanghebbenden bij de vereniging nog meer zullen toenemen, zoodat een permanente campagne gegarandeerd is door een lucratieve samenwerking.

In de eerste jaren evenwel, waarin de groote stimulanus moet worden opgewekt, dient de Regeering niet karig te zijn met haar financieelen steun.

Een dergelijke Regeeringssubsidie is ten volle gemotiveerd, want zij brengt haar interest dubbel en dwars op.

Het is noodzakelijk, dat de Regeering niet *alles* overlaat aan het in deze dagen reeds zoo zwaar belaste particuliere initiatief.

Van overwegend belang is het, in de groote internationale centra, zoals Londen, New-York, Parijs, Berlijn, Rome, San-Francisco, Sydney, Melbourne, Yokohama, die ook als geestelijke middelpunten steeds overvol zijn met vreemdelingen uit alle hoeken der vijf werelddelen, de aandacht te vestigen op de toeristische mogelijkheden en aantrekkelijkheden van Indië.

De plaatselijke agenten in der vreemde, welke Hollanders moeten zijn, die Indië goed kennen, moeten daar intensieve reclame maken voor het bezoeken van Indië en tevens de geheele reis arrangeeren, dus zowel de scheepvaart-accomodatie heen en terug, als de hotels en het transport (spoor dan wel auto) in Indië regelen.

Voorkomen wordt dan, dat, zoals thans soms het geval is, de vreemde toeristen bij aankomst in Indië, zonder eenigen bijstand aan zichzelf worden overgelaten en aan de willekeur en hebzucht worden prijs gegeven van allerhande particuliere „gidsen”, dikwijls van verdacht allooi, die de komende toeristen in de Indische havenplaatsen letterlijk als hyena's overvallen. Vele toeristen, die weinig of niets van de plaatselijke toestanden weten, worden overrompeld met allerhande voorstellen en trips, die zij ten einde raad en met veel wantrouwen maar accepteren, doch van dien aard zijn, dat zij vanzelfsprekend bij terug-

¹⁾ Uitdrukkelijk willen wij hier verklaren, dat wij hiermede allerminst het werk van het Officieel Toeristenbureau onderschatten.

Integendeel: met de hem ten dienste staande geringe financiële middelen en zijn zeer beperkte personeelsformatie doet het zelfs meer dan men redelijkerwijs kan verwachten. Het doet uitmuntenden arbeid: het geeft keurig verzorgde, rijk geïllustreerde en practisch ingedeelde brochures en folders uit, het zendt platen en foto's en een periodiek rond, het leent clichés, artikelen voor periodieken en dagbladen, het houdt of ondersteunt en werkt mede aan lezingen en filmvoorstellingen, het licht ieder, die er om vraagt, uitvoerig in, enz. Kortom het beweegt zich overal, waar practische propaganda ten bate van Indië kan worden gemaakt.

komst in hun eigen Home niet veel goeds te vertellen hebben van het toerisme in Indië.

Het moet ook niet meer voorkomen, dat bijv. hofmeesters of andere scheeps-employé's uit persoonlijk winstbejag de komende toeristen „bewerken?” om deze of die trip te maken, of met name genoemde hotels te bezoeken, of een bepaalde autoverhuurderij te nemen, omdat zij daar commissie aan verdienen.

Een nog grooter euvel bestaat uit een aantal onverantwoordelijke toeristen-bureaux. Zij rijden als paddestoelen uit den grond. Iedereen, die ooit iets te maken had met reizend publiek en een auto heeft, bekleedt zich met den wereldschen naam: toeristenbureau zus en zoo. Deze ondernemende geesten liggen op de loer te Priok en Soerabaja.

Als zij een troep toeristen in het oog krijgen, wordt er gemarchandeerd, een bieden en loven van belang. Zij spiegelen prachtige tochten over geheel Java voor. Zij zijn zelf de gids, die alles zal aanwijzen en uitlegen. Alles in den, te duren, prijs begrepen, maar men zal dan ook verschoond blijven van verdere uitgaven! Eenmaal op weg blijkt het eenige doel zoo gauw mogelijk aan het andere einde te komen, waar een boot wordt verwacht. Het gewichtigste rijden zij voorbij, alles waar betaald moet worden, schijnt de moeite niet waard volgens den gids.

Dat dit gebeunhaas Java veel kwaad doet, behoeft zeker geen betoog. Vele dezer „bureaux” zijn een ware plaag voor het toeristenwezen op Java. Zij zijn het, die den onzin van Java not worth while in het leven riepen.

„Les premiers sentiments, sont les meilleurs” — Dit geldt ook voor een land, daarom moet vooral het eerste contact aangenaam, soepel, tegemoetkomend zijn.

Tenslotte willen wij nog eenige op zichzelf staande maatregelen noemen, welke het vreemdelingenverkeer kunnen bevorderen.

Door de spoorwegen moeten aan de buitenlandsche toeristen faciliteiten en reducties worden verleend, evenals zulks in Italië, Duitschland, Oostenrijk, ja, overal, behalve hier in Indië gebeurt.

Vergelijkt men de activiteit der buitenlandsche spoorwegen op dit gebied met die der onze — één blik in de rubriek „tarief-reducties” in een buitenlandsch blad is voldoende — dan moet men zich afvragen: waar blijven onze spoorwegen in de internationale competitie om het vreemdelingenverkeer?

Het gouvernement schaffe de ergerlijke entree-gelden bij het binnenkomen van Indië voor toeristen af.

Al verzekert men den toerist, dat het geld, i.e. de waarborgsom hem zal worden teruggegeven, dan nog wekt deze maatregel bij toeristen begrijpelijkerwijs wrevél en ontstemming op.

Er zijn zelfs gevallen bekend, dat Amerikaansche toeristen er zoo door geïrriteerd waren, dat zij aan boord bleven en afzagen van een bezoek aan Java.

Dezer dagen hoorden wij de zeer juiste opmerking, dat aan de Indische publicaties op toeristisch gebied meestal concrete gegevens betreffende de kosten ontbreken. Hotelprijzen (ook van de goedkoopere) transport-tarieven, kosten van speciale tochten e.d. ziet men bijna in geen enkele folder vermeld. De tijd is voorbij, dat de toeristen niet meer vragen, hoeveel dit of dat kost.

Dit zijn slechts enkele suggesties, die voor uitbreiding vatbaar zijn.

Maar op welke wijze het ook geschieden moge: het geld en de Centrale Organisatie moeten er komen. En wel zoo spoedig mogelijk.

Met de simpele f 60.000 — die het huidige Officieel Toeristenbureau jaarlijks ontvangt — (daarvan zegge en schrijve: 20.000 gulden van de Regeering!) komen wij er nooit.

Het voorbeeld van de Hawai-eilandengroep is bijzonder sprekend voor Nederlandsch-Indië: De Regeeringssubsidie aan de te Honolulu gevestigde vereniging voor Toeristenverkeer, die hetzelfde propa-

gandadoel nastreeft als de Officieele Vereeniging voor Toeristenverkeer in Ned.-Indië, bedraagt ca. 400.000 Guldens, terwijl daarbij door de scheepvaart, spoorwegen, transport-maatschappijen, handel, banken, Reisbureaux en hotels hetzelfde bedrag werd opgebracht, tezamen dus f 800.000.

Het resultaat is dan ook, dat jaarlijks voor een bedrag van circa 42 millioen Gulden door vreemdelingen op deze eilanden wordt uitgegeven.

Vergelijken wij nu de belangrijkheid van de Hawaii-eilandengroep met Insulinde, dan kan er geen twijfel over bestaan, dat onze archipel, wat de aantrekkelijkheid voor de bezoekers betreft, het verre wint. Wij staan hier echter eerst aan het begin van onze periode van internationaal toeristenverkeer en wanneer slechts de Regeering, de gewesten en gemeenten en de velen die indirect belang hebben bij de ontwikkeling van een levendig vreemdelingenbezoek, naar behooren medewerken, kan hier binnen betrekkelijk korten tijd ook in dit opzicht iets grootsch gedaan worden.

Deze toeristen-industrie is een der weinige takken der Indische nijverheid, die ondanks den druk der tijden, voor groote uitbreiding vatbaar is en nog vele mogelijkheden biedt.

DE BEVORDERING VAN HET VREEMDELINGEN-VERKEER IN ZWITSERLAND.

Reeds in 1904 besloot de Directie der Zwitsersche Bondsspoorwegen, inziende welk een beteekenis het vreemdelingenverkeer voor haar bedrijf had, over te gaan tot oprichting van een eigen publiciteitsdienst, welke ten doel had hiervoor in het buitenland propaganda te maken.

Wel werd reeds voor dien tijd door enkele plaatselijke organisaties en door eenige lokale berglijnen, zooals de Jura-Simplon en de Gothardbahn, in het buitenland eenige reclame gemaakt, doch de eerste, ten behoeve van het vreemdelingenverkeer in geheel Zwitserland gevoerde buitenlandsche propaganda is uitgegaan van bovengenoemden publiciteitsdienst.

Deze propaganda vindt plaats door het uitgeven en verspreiden van kaarten, gidsen, brochures en „folders”, door het deelnemen aan tentoonstellingen en jaarbeurzen, alsmede door het doen houden van voordrachten en het verstrekken van artikelen, foto's e.d. aan de buitenlandsche pers.

In het buitenland worden agentschappen onderhouden, welke o.a. gevestigd werden te Londen, Parijs, New York, Berlijn, Weenen en Cairo.

Deze agentschappen, die zich niet begeven op het gebied der reisbureaux, en zich dus niet bezighouden met het verstrekken van hotel-coupons, het wisselen van geld, of het verstrekken van reisbiljetten anders dan naar en in Zwitserland, beperken zich voornamelijk tot het maken van propaganda voor Zwitserland als toeristengebied in het algemeen, uit den aard der zaak in het bijzonder met betrekking tot het spoorwegverkeer, waarbij natuurlijk het verstrekken van mondelinge en schriftelijke inlichtingen in het betreffende land van vestiging een belangrijke rol speelt.

Zij bezitten eigen localiteiten, welke meestal gelegen zijn in de centra der verschillende steden, met ruime étalages, welke laatste weer ten dienste der propaganda in gebruik zijn.

Naast een jaarlijksche advertentie-campagne in de daarvoor in aanmerking komende bladen, onderhouden de verschillende agentschappen een nauw contact met de pers, ter onderbrenging van artikelen, fotomateriaal, weerberichten, sportuitslagen e.d.

Zij verschaffen aan de verschillende reisbureaux, scholen, bankinstellingen, consulaten enz., in de betreffende landen, het daartoe ter beschikking staande propagandamateriaal in den vorm van kaarten, brochures e.d. en brengen bij de buitenlandsche spoor-

wegmaatschappijen aanplakbiljetten onder, om op de verschillende stations te worden aangebracht, terwijl weer biljetten van het betreffende land, ter aanbren- ging op de Zwitsersche stations hiertegenover in ruil worden genomen.

Verder sluiten de agentschappen overeenkomsten af, met de diverse reisbureaux, waarbij deze gemachtigd worden, reisbiljetten op de Zwitsersche spoorwegen af te geven, waartegenover dan de verplichting wordt opgedragen, aan het vreemdelingenverkeer in Zwitserland een bepaalde publiciteit te geven.

Naast deze agentschappen, onderhoudt de publiciteitsdienst te Bern een uitgebreid archief van filmen, cliché's, foto's, lantaarnplaatjes, enz., welke tot het maken van propaganda uitgeleend worden, terwijl doorrhaar een dagelijksch weerbericht wordt samengesteld, betreffende de weersgesteldheid in geheel Zwitserland, hetwelk door het geheele land wordt verspreid.

Naast de hier meergenoemde publiciteitsdienst, welke door een adviseerende commissie, samengesteld uit de verschillende groepen, welke bij het vreemdelingenverkeer geïnteresseerd zijn, terzijde wordt gestaan, moet natuurlijk nog gewezen worden op de maatregelen, welke de spoorwegen zelf nemen ter bevordering van het vreemdelingenverkeer, welke voornamelijk bestaan in het doen loopen van extra-treinen, het geven van reducties aan hen, die langer dan bepaalde tijd in Zwitserland verblijven, het organiseren — dikwijls in samenwerking met andere verkeersmiddelen — van excursies, het beschikbaar stellen van billijke algemeene weekabonnementen ten behoeve van vacantiereizigers e.d.

Naast de publiciteitsdienst der Bondsspoorwegen werd in 1918, nadat hiervan reeds eenige jaren sprake was geweest, een nieuwe instelling — de Schweizerische Verkehrs-Zentrale te Zürich — in het leven geroepen. Dit instituut, dat een belangrijke subsidie ontvangt van de Zwitsersche vereeniging van hotelhouders, en tevens door den staat gesubsidieerd wordt, dankt haar oprichting aan:

- a. de toenemende buitenlandsche concurrentie;
- b. de behoefte aan meer positieve staatshulp;
- c. de beweerde te geringe financieele steun, welke door de bondsspoorwegen aan hare publiciteitsdienst werd verstrekt;
- d. de behoefte aan een instelling, welke onafhankelijk was van de Directie der Spoorweg Mij., daar deze laatste, zooals gezegd, uit den aard der zaak slechts propaganda maakte voor dat deel van het vreemdelingenverkeer, dat de spoorwegen ten goede komt.

Het is duidelijk, dat de werkzaamheden van dit nieuw opgerichte instituut in sterke mate parallel moesten loopen met de bemoeiingen van den publiciteitsdienst der spoorwegen. Hoewel er tusschen beide instellingen spoedig een overeenkomst tot stand kwam, waarbij de spoorwegen hun arbeid bleven voortzetten in die landen, waar zij reeds agentschappen gevestigd hadden, terwijl de S.V.Z. zich met de propaganda in de andere landen belastte, bleef er toch een zeker dualisme bestaan.

Tot de belangrijkste werkzaamheden der S.V.Z. behoorde — evenals bij de spoorwegen — het oprichten en onderhouden van buitenlandsche agentschappen, welke o.a. gevestigd werden te Brussel, Amsterdam, Praag, Athene, Budapest, Nice, Madrid en Milaan, doch waarvan inmiddels de agentschappen te Madrid en Athene weer werden opgeheven. Enkele dezer agentschappen werden gezamenlijk met de spoorwegen opgericht en staan ook onder gemeenschappelijk beheer.

De werkzaamheden dezer vertegenwoordigingen komen in sterke mate overeen met de bemoeiingen der agentschappen der spoorwegen.

In die landen, waar noch de spoorwegen, noch de S.V.Z. vertegenwoordigd is, wordt het noodige pro-

pagandamateriaal door de S.V.Z. ter verspreiding aan de Zwitsersche Gezantschappen, Consulaten en Kamers van Koophandel in het buitenland, ter beschikking gesteld, terwijl zij tevens er voor zorgt, dat op de schepen der groote scheepvaart maatschappijen het noodige reclamemateriaal aanwezig is. De S.V.Z. zorgt er eveneens voor op de verschillende internationale jaarbeurzen en tentoonstellingen vertegenwoordigd te zijn. Zoo was zij o.a. aanwezig op de wereldtentoonstelling te Brussel en neemt thans reeds maatregelen voor het inrichten van een stand op de wereldtentoonstelling te Parijs in 1937. Zij voert jaarlijks, in samenwerking met de bondsspoorwegen, een reclame-campagne in de verschillende buitenlandsche bladen, laat aanplakbiljetten in verschillende talen uitvoeren, en zorgt voor de verspreiding. Jaarlijks worden circa 37.000 aanplakbiljetten verzonden, terwijl van de verschillende brochures e.d., welke de S.V.Z. laat samenstellen, ieder jaar ongeveer 400.000 stuks verspreid worden, waarbij dan nog 900.000 stuks komen, welke haar tegen vergoeding ter verspreiding door belanghebbenden worden verstrekt.

Sedert 1934 verzorgt de S.V.Z. de uitgave van een weekblad „die Schweiz” genaamd, welk blad voordien door de spoorwegen onder de naam „Revue” werd uitgegeven, en als algemeen weekblad voor het vreemdelingenverkeer bedoeld is. Terwijl van dit blad iedere week 16.000 exemplaren in de Zwitsersche treinen worden verspreid, vinden wekelijks nog 20.000 nummers hun weg naar het buitenland.

Ook met de buitenlandsche pers onderhoudt de S.V.Z. een eng contact. Zij heeft circa 200 artikelen in voorraad, die ter beschikking der redactie's gesteld worden, terwijl ook reizen door Zwitserland voor buitenlandsche journalisten door haar worden georganiseerd.

Naast de reeds genoemde propagandamiddelen, maakt de S.V.Z. hiertoe ook regelmatig gebruik van de radio, terwijl zij een aantal filmen deed samenstellen, welke men in de buitenlandsche bioscopen, in de „bijprogramma's” laat loopen.

Verder dient nog gewezen te worden op het feit, dat in verschillende groote steden op centrale punten, lichtreclame's ter propaganda van het vreemdelingenverkeer in Zwitserland, door de S.V.Z. werden aangelegd.

Tot de organisaties waarmede de S.V.Z. samenwerkt behoort ook de vereeniging „Zwitserland in den Vreemde”. Deze vereeniging maakt onder de ruim 300.000 in het buitenland wonende Zwitsers propaganda voor het maken van vacantiereizen naar het vaderland, waarbij zij door de S.V.Z. krachtig wordt ondersteund.

Ter propageering en ter bevordering van het automobielverkeer, zorgt de S.V.Z. er voor vertegenwoordigd te zijn op de verschillende groote automobiel-tentoonstellingen. Zij onderhoudt contact met de buitenlandsche automobielclubs en heeft in enkele agentschappen eigen ambtenaren ten behoeve van het automobieltoerisme, terwijl zij met het buitenland een telegrafische informatiedienst verzorgt ten aanzien van den toestand, waarin zich de wegen in het gebergte, alsmede de bergpassen bevinden.

De destijds door de S.V.Z. bijgehouden vreemdelingenverkeersstatistiek is sedert enkele jaren overgegaan aan het centraal bureau voor statistiek te Bern.

Naast de publiciteitsdienst der spoorwegen en de S.V.Z. dient gewezen te worden op de propaganda-afdeeling der „Posterijen”.

Zooals bekend, exploiteeren deze in geheel Zwitserland tal van autobusdiensten — de z.g. Alpenposten —, waarvoor door het uitgeven van kaarten, landstreekbeschrijvingen, „folders”, brochures, geschriften, aanplakbiljetten e.d. propaganda wordt gemaakt.

De Posterijen subsidieeren op haar beurt de S.V.Z.

en zijn ook in het bestuur dezer instelling vertegenwoordigd. Ter verspreiding van haar materiaal in het buitenland maakt zij gebruik van de agentschappen der spoorwegen en der S.V.Z.

Het feit, dat de S.V.Z., de Spoorwegen en de Posterijen naast elkaar werken, wat tamelijk kostbaar was, was oorzaak, dat reeds lang de wenschelijkheid naar voren kwam, een grootere concentratie bij de propaganda voor het vreemdelingenverkeer tot stand te brengen.

In 1929 werd op voorstel van de adviseerende commissie van de publiciteitsdienst der spoorwegen een sub-commissie in het leven geroepen, welke ten doel had de betreffende vragen in studie te nemen.

In deze sub-commissie hadden de verschillende belanghebbenden bij het vreemdelingenverkeer zitting, terwijl een voorzitter door de regeering werd aangewezen.

Na enkele jaren arbeid, kwam een project tot stand, welk een nauwere samenwerking beoogde tusschen de Spoorwegen, de S.V.Z. met de, nauw met haar verbonden vereeniging van hotelhouders, en de Posterijen.

Volgens dit ontwerp, dat inmiddels in vervulling is gegaan, zal geleidelijk een meer rationeele arbeidsverdeeling tusschen de drie propaganda-instellingen tot stand worden gebracht, waarbij de buitenlandsche agentschappen onder beheer komen der spoorwegen, doch zich bij het maken van propaganda niet tot het spoorwegbedrijf zullen beperken.

De verdere propagandawerkzaamheden worden door de S.V.Z. uitgevoerd, terwijl de posterijen zich blijven belasten met de propaganda voor eigen bedrijf.

Behalve de hier reeds genoemde nationale propaganda-instellingen dient gewezen te worden op de — over geheel Zwitserland verspreide — plaatselijke en regionale vereenigingen voor vreemdelingenverkeer, welke voor de betreffende speciale plaatsen of gebieden propaganda maken, en daarbij talrijke middelen te baat nemen, welke ook door de spoorwegen, de S.V.Z. en de posterijen worden gebruikt.

Het door deze vereenigingen uitgegeven propagandamateriaal vindt haar weg naar het buitenland via de buitenlandsche agentschappen der spoorwegen en der S.V.Z., waarbij echter moet worden opgemerkt, dat bedoelde plaatselijke en regionale vereenigingen geheel zelfstandig zijn, hoewel natuurlijk dikwijls samenwerking wordt gezocht met de S.V.Z. en de publiciteitsdienst der spoorwegen. Deze verschillende vereenigingen zijn weer aaneengesloten in het „Verband Schweiz. Verkehrsvereine”, dat echter zelf geen propaganda maakt.

Wel wordt de „Schweiz. Verkehrs Zentrale” door het „Verband Schweiz. Verkehrsvereine” gesubsidieerd, terwijl ook de afzonderlijke vereenigingen subsidies aan de S.V.Z. verstrekken.

Uit den aard der zaak zijn er naast de hier reeds genoemde instellingen, nog tal van ondernemingen of groepen van ondernemingen, welke voor eigen bedrijf propaganda maken, als hoedanig bijvoorbeeld de Zwitsersche Luchtvaart Mij., de „Swissair” en de vereeniging van Zwitsersche kostscholen genoemd kunnen worden. Ter verspreiding van het door hen samengestelde propagandamateriaal wordt echter meestal weer de hulp ingeroepen der S.V.Z. of der spoorwegen.

Sedert het vorige jaar speelt ook de stichting „Hotel-Plan” bij de bevordering van het vreemdelingenverkeer in Zwitserland een zekere rol.

Zij tracht door het samenstellen van bijzonder billijke arrangementen, waartoe zij met tal van hotels, pensions en verkeersondernemingen contracten heeft afgesloten, in het bijzonder ook de middenstand tot het maken van vacantiereizen naar Zwitserland te bewegen, waarbij van de gedachte wordt

uitgegaan, dat het — ingevolge de groote buitenlandsche concurrentie — gewenscht is voorloopig eventueel beneden kostprijs te werken, opdat niet een belangrijk deel van het vreemdelingenverkeer voor Zwitserland verloren gaat.

Tenslotte dient hier nog gewezen te worden op het, in 1933 opgerichte „Schweizerischer-Fremden-Verkehrsverband“, dat alle belanghebbenden bij het vreemdelingenverkeer omvat.

Deze organisatie, welke in Zürich een secretariaat onderhoudt, maakt geen propaganda, doch houdt zich bezig met het bestudeeren van de verschillende problemen, welke de verkeerspolitiek betreffen. Zij staat de regeering — in casu het departement van economische zaken — met advies ter zijde bij het afsluiten van bepaalde overeenkomsten met andere landen betreffende het vreemdelingenverkeer, bij het toestaan van belastingreducties en andere faciliteiten aan buitenlanders, welke Zwitserland bezoeken e.d. Dat zij als zoodanig thans een belangrijke taak te vervullen heeft, is reeds duidelijk indien men overweegt, dat steeds het grootste contingent vreemdelingen uit die landen naar Zwitserland kwam, waar thans niet meer vrij over buitenlandsche valuta, tot het maken van vacantiereizen in den vreemde, kan worden beschikt, zoodat het noodig is hiertoe bijzondere verdragen aan te gaan, waardoor deze mogelijkheid alsnog wordt opengelaten. JOH. J. DE RODE.

AANTEKENINGEN.

Reisverenigingen.

De reisverenigingen hebben den laatsten tijd een groote vlucht genomen. Dit moge blijken uit de volgende cijfers, samengesteld uit opgaven van een 3-tal reisverenigingen hier te lande.

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Aantal reizen	467	532	615	696	750	763	655	705	742	795
„ deelnem.	14582	18264	21617	24800	24564	25494	19315	21915	24397	25521

De depressie blijkt zich het scherpst in 1932 te hebben doen gevoelen. Na dat jaar is weer een gestadige toeneming waar te nemen. Anders is dit bij de totale verreide bedragen. De volgende gegevens toonen 1929 als uitgesproken top en hoewel 1932 een zeer sterke inzinking laat zien, is de toeneming daarna veel geringer en 1935 geeft zelfs een nog diepere daling dan 1932.

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Totale reissommen (in duizenden guldens)	1164	1738	1751	2122	1809	1813	1311	1384	1455	1241

Hieruit blijkt duidelijk, dat de toenemende drang om te reizen gepaard gaat met het streven, dit reizen steeds goedkoper te doen worden. De volgende, door een der reisverenigingen gepubliceerde, cijfers betreffende de bezetting van de verschillende, naar reissommen verdeelde groepen, geeft deze tendens nog eens duidelijk weer.

reissommen	1929	1930	1932	1933	1934	1935
f 17.50 tot f 50	888	790	780	1091	1242	1549
„ 51.— „ 75	743	957	825	1001	917	1028
„ 76.— „ 100	536	706	333	535	234	655
„ 101.— „ 125	316	184	188	588	724	339
„ 126.— „ 150	318	431	189	154	150	199
„ 151.— „ 200	291	566	45	191	77	51
boven f 200	369	97	22	14	28	10

Het aantal deelnemers aan goedkoope reizen blijkt

sterk te zijn toegenomen, dat aan de duurdere daarentegen is enorm verminderd.

Het toeristisch verkeer in Duitsland. ¹⁾

Volgens de gegevens, die voor de 10 belangrijkste steden en gebieden beschikbaar zijn ²⁾, bereikte het toeristische verkeer in Duitsland in 1928 een hoogtepunt. Voor de buitenlandsche reizigers was 1930 een recordjaar. In de depressie nam het verkeer met bijna 50 pCt. af. De daling t.o.v. 1928 was bij de buitenlanders groter dan bij de Duitschers. Wat de verdeling naar gebieden betreft, daalde het bezoek aan de steden sterker dan aan de landelijke gebieden.

Indexcijfers van het toeristisch verkeer in Duitsland. (1928 = 100)

Jaar	10 steden en gebieden	Waarvan		Toeristen		Verhouding van buitenlanders t/h totaal aantal toeristen in pCt.
		6 steden	4 gebieden	Duitschers	Buitenlanders	
1925	85	85	78	89	62	10.6
1926	82	83	80	85	65	11.4
1927	94	94	96	95	87	13.4
1928	100	100	100	100	100	14.5
1929	96	96	98	95	104	15.7
1930	88	88	92	84	114	18.7
1931	69	69	73	67	86	17.9
1932	56	56	62	56	62	15.8
1933	56	55	61	57	49	12.9
1934	68	67	79	67	68	14.6
1935*	76	75	89	75	81	15.4

*) Schatting.

Het herstel van het totale toeristische verkeer begon eerst in 1934, hoewel in 1933 het aantal reizende Duitschers reeds was toegenomen. In 1934 nam het aantal reizende buitenlanders sterk toe.

De actieve economische politiek, die sedert 1933 wordt gevoerd, is eveneens gericht op een bevordering van het toerisme. Het toeristisch verkeer werd gereorganiseerd en gecentraliseerd. Een organisatie werd in het leven geroepen, door middel waarvan de samenwerking tusschen transportmiddelen, hotels enz. werd gestimuleerd. De Rijksspoorwegen verleenen niet alleen talrijke reducties voor vacantie- en plezierreizen, doch ook voor de feestdagen en het week-einde verkeer. Gedurende de depressie was het week-einde verkeer slechts weinig gedaald. In 1935 lag dit verkeer 14 pCt. hooger dan het recordniveau van 1928.

Verscheidene andere maatregelen werden in het hotelwezen ingevoerd, zooals bijv. de Hotelgutschein. Als belangrijke maatregel voor de buitenlanders zij, naast de 60 pCt. reductie op de spoorwegen, genoemd de instelling van de „Reisemark“. In 1934 werden niet minder dan R.M. 353 miljoen in den vorm van registermarken door buitenlanders voor hotelrekeningen, spoorwegkaartjes enz. uitgegeven. Het gebruik van registermarken voor reisdoeleinden was in 1935 practisch de eenige manier om van de

¹⁾ Met toestemming ontleend aan de publicaties van het Institut für Konjunkturforschung te Berlijn. (Nadruk van deze gegevens is verboden).

²⁾ Zes steden: Berlijn, Hamburg, Frankfurt a. M., Keulen, Leipzig, München. Vier gebieden: Wiesbaden, Baden-Baden, Bad Nauheim en Homburg v. d. Höhe.

AANVOER VAN GRANEN.

(In tons van 1000 kg.)

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	21/27 Juni 1936	Sedert 1 Jan. 1936	Overeenk. tijdvak 1935	21/27 Juni 1936	Sedert 1 Jan. 1936	Overeenk. tijdvak 1935	1936	1935
Tarwe	18.783	527.652	454.447	—	6.461	7.837	534.113	462.284
Rogge	1.570	129.326	116.244	76	1.776	281	131.102	116.525
Boekweit	250	12.693	11.163	250	350	—	13.043	11.163
Maïs	26.047	380.515	385.218	7.925	81.392	69.676	461.907	454.894
Gerst	12.362	156.882	148.432	383	11.540	18.454	168.422	166.886
Haver	4.734	43.918	66.149	—	580	1.660	44.498	67.809
Lijnzaad	3.704	94.006	79.797	3.899	113.780	233.227	207.786	313.024
Lijnkoek	591	30.233	24.623	—	175	—	30.408	24.623
Tarwemeel	685	17.853	9.367	375	5.137	3.647	22.990	13.014
Andere meelaorten	628	17.319	14.273	—	753	1.339	18.072	15.612

bevroren crediten in Duitschland gebruik te maken. De verdeling van het aantal reizigers over de verschillende gebieden van Duitschland is zeer belangwekkend. In 1935 kozen ongeveer 40 pCt. van alle reizigers Zuid-Duitschland als vacantie-oord, waarbij men rekening moet houden met het feit, dat hier verschillende plaatsen twee seizoenen (door de wintersport) kennen. Het aantal buitenlanders, dat deze streek bezocht, was zelfs nog grooter dan 40 pCt.

Regionale verdeling van het toeristenverkeer in Duitschland (in procenten).

Periode van 1 Oct. 1933 tot 30 Sept. 1934	Aantal reizigers		Logeernachten	
	Totaal	Buitenlanders	Totaal	Buitenlanders
Zuid-Duitschl...	39.6	43.3	39.5	47.9
West- "	17.4	26.3	15.1	22.8
Centraal- "	16.5	8.9	15.7	8.9
Noord- "	20.0	19.0	21.3	17.9
Oost- "	6.5	2.5	8.4	2.5
Totaal..	100.0	100.0	100.0	100.0

Na het Zuiden is het Noorden (zeekust) het meest geliefd. Oost-Duitschland trekt het geringste aantal reizigers. Het bezoek van buitenlanders aan deze streek is zelfs minimaal.

Uit een verdeling volgens steden, kuurplaatsen en kustgebieden blijkt, dat de helft van het aantal reizigers de grote steden bezoekt, doch dat aan den anderen kant slechts 1/4 van het aantal logeernachten op de steden valt. Het grootste deel van dit aantal logeernachten valt op kuurplaatsen en kustgebieden tengevolge van het langere verblijf in deze plaatsen.

Aandeel van de voornaamste groepen in procenten van het totale toeristische verkeer in 1935.

Voornaamste groepen	Aantal reizigers		Logeernachten	
	Totaal	Buitenlanders	Totaal	Buitenlanders
Grote steden ..	47.7	63.0	24.7	45.3
Middengroote en kleine steden	27.8	18.4	13.1	11.1
Kuurplaatsen en ontspannings-oorden	19.9	17.3	49.6	40.2
Kustgebieden ..	4.6	1.3	12.6	3.4
Totaal..	100.0	100.0	100.0	100.0

Opmerkelijk is de toeneming van het bezoek van buitenlanders in de laatste jaren. Het aantal buitenlanders steeg weliswaar in 1935 niet sterker dan het aantal Duitse toeristen, doch het aantal logeernachten van buitenlanders nam tweemaal zoo sterk toe. Zooals uit de eerste tabel blijkt, is het aantal buitenlanders ten opzichte van het totaal aantal reizigers sedert 1934 procentueel gestegen.

Statistisch overzicht van groothandelsprijzen.

Door plaatsgebrek genoodzaakt zijnde het statistisch overzicht van groothandelsprijzen achterwege te laten, doen wij hieronder in het kort de laatste noteringen volgen, terwijl wij voor bijzonderheden aangaande de genoteerde artikelen en de statistiek verwijzen naar de pagina's 474 en 475 van E.-S.B. van 24 Juni 1936.

29 Juni		29 Juni	
Tarwe	fl. 5.15	Steenkolen	fl. 6.25
Rogge	3.45	Petroleum	\$ 0.61 ^b
Mais	64.50	Benzine	§cts. 3.25 ^d
Gerst	69.00	Katoen (Midd.)	§cts. 7.30
Lijnzaad	155.50	" (Sakell.)	pence 5.54 ^e
Bloemkool	5.88 ¹⁾	" (Oomra)	3.48 ^g
Kaskomkommers	2.00 ¹⁾	Wol (Merino)	19.00 ^g
Salade	0.54 ¹⁾	" (Crossbr.)	9.00 ^g
Rundvleesch	53.30 ²⁾	Koehuiden	fl. 13.— ⁶⁾
Varkensvleesch	47.50 ²⁾	Kalksalpeter	6.—
Boter (Leeuw.-not.) ..	0.55 ³⁾	Vurenhout	68.50
Boter (C. Z.-C.)	0.90	Steenen (binnenmuur) ..	8.— ⁸⁾
Kaas	20.— ²⁾	" (buitenmuur)	10.25 ⁸⁾
Eieren	2.70	Cacao	fl. 17.6 ⁶⁾
Koper	22.5/6	Copra	fl. 10.—
Lood	9.3/6	Koffie	cts. 13
Tin	107.16/6	Rubber	Sh. -/4.5625
Ijzer	Sh. 41/6	Suiker	fl. 3.62 ⁵⁾
Gietijzer	Sh. 33/6	Thee	cts. 36 ⁷⁾
Zink	8.8/-	Indexcijfer	
Goud	Sh. 138/8 ⁴⁾	Grondstoffen	35.0
Zilver	pence 117/8	Koloniale producten..	31.0

1) 22 Juni. 2) 26 Juni. 3) 25 Juni. 4) 27 Juni. 5) 24 Juni. 6) 16 Juni 7) 18 Juni. 8) Mei.

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTOS.

Ned. { Disc. Wissels. 3 1/2 30 Juni '36 ¹⁾	Lissabon 4 1/2 5 Mei '36
Bk. { Bel. Binn. Eff. 4 30 Juni '36 ¹⁾	Londen 2 30 Juni '32
{ Vrsch. in R.C. 4 30 Juni '36 ¹⁾	Madrid 5 9 Juli '35
Athene 7 14 Oct. '33	N.-York F.R.B. 1 1/2 1 Feb. '34
Batavia 4 1 Juli '35	Oslo 3 1/2 22 Mei '33
Belgrado 5 1 Febr. '35	Parijs 4 25 Juni '36
Berlijn 4 22 Sept. '32	Praag 3 1 Jan. '36
Boekarest 4 1/2 15 Dec. '34	Pretoria 3 1/2 15 Mei '33
Brussel 2 16 Mei '35	Rome 4 1/2 18 Mei '36
Boedapest 4 28 Aug. '35	Stockholm .. 2 1/2 1 Dec. '33
Calcutta 3 28 Nov. '35	Tokio 3.285 7 Apr. '36
Dantzig 5 21 Oct. '35	Weenen 3 1/2 10 Juli '35
Helsingfors 4 3 Dec. '34	Warschau ... 5 26 Oct. '33
Kopenhagen ... 3 1/2 22 Aug. '35	Zwits. Nat. Bk. 2 1/2 3 Mei '35

1) 25 Juni 4, 4 1/2, 4 1/2.

OPEN MARKT.

	1936				1935	1934	1914
	27 Juni	22/27 Juni	15/20 Juni	8/13 Juni			
Amsterdam Partic. disc.	3	3-4	4 1/4-1 1/8	4-3/4	3 1/2-4 1/2	9/16-5/8	3 1/8-3/16
Prolong.	—	3-4 1/2	4 1/4-3/4	4-1/4	3-4	1	2 1/4-3/4
Londen Daggeld...	1 1/2-1	1 1/2-1	1 1/2-1	1 1/2-1	1 1/2-1	3/4-2 1/2	1 3/4-2
Partic. disc.	1 1/16-3/4	3/4-7/8	7/8-15/16	3/4-15/16	3/4-13/16	7/8-1	4 1/4-3/4
Berlijn Daggeld...	—	2 1/4-3/4 ²⁾	2 1/2-7/8	2 1/2-7/8	3-5/8	3 1/8-5 1/2	—
Maandgeld	—	2 1/4-3 1/8	2 1/2-7/8	2 1/2-7/8	2 1/4-3 1/8	3 1/4-5 1/2	—
Part. disc.	—	2 1/8	2 1/8	2 1/8	3	3 1/4	2 1/8-1 1/2
Warenw...	—	4-1/4	4-1/4	4-1/4	4-1/4	4-1/2	—
New York Daggeld ¹⁾	1	1	1	1	1/4	1	1 1/4-2 1/4
Partic. disc.	3/16	3/16	3/16	3/16-1/8	3/16-5/16	3/16	—

1) Koers van 26 Juni en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag. 2) 22/26 Juni.

WISSELKOERSEN. KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York ^{*)}	Londen ^{*)}	Berlijn ^{*)}	Parijs ^{*)}	Brussel ^{*)}	Batavia ¹⁾
23 Juni 1936	1.47 3/4	7.40 1/2	59.40	9.74 1/2	24.96	100 3/4
24 " 1936	1.47 3/4	7.42	59.45	9.75 1/2	24.97 1/2	100 3/4
25 " 1936	1.47 19/16	7.43	59.43 1/2	9.74 3/4	24.96	100 3/4
26 " 1936	1.47 1/2	7.38 3/4	59.31	9.73 3/4	24.84 1/2	100 3/4
27 " 1936	1.46 5/16	7.37 3/4	59.27 1/2	9.73 3/4	24.82	100 3/4
29 " 1936	1.47	7.38 3/4	59.25	9.74	24.83 1/2	100 3/4
Laagste d.w. ¹⁾	1.46 3/4	7.37 1/4	59.22 1/2	9.72 3/4	24.80	100 3/4
Hoogste d.w. ¹⁾	1.48	7.43	59.50	9.76	25.—	100 3/4
Muntpariteit	2.4878	12.1071	59.263	9.747	34.592	100

Data	Zwitserland ^{*)}	Weenen ^{*)}	Praag ¹⁾	Boekarest ¹⁾	Milana ^{**)}	Madrid ^{**)}
23 Juni 1936	48.05	—	6.12	1.10	—	20.18
24 " 1936	48.12 1/2	—	6.12 1/2	1.10	—	20.21
25 " 1936	48.10	—	6.13	1.10	—	20.20
26 " 1936	48.05	—	6.12	1.10	—	20.17 1/2
27 " 1936	48.05	—	6.11 1/2	1.10	—	—
29 " 1936	48.06	—	6.11 1/2	1.10	—	20.18
Laagste d.w. ¹⁾	47.95	27.85	6.09	1.05	—	20.12 1/2
Hoogste d.w. ¹⁾	48.15	27.90	6.15	1.15	11.70	20.25
Muntpariteit	48.003	35.007	7.371	1.488	13.094	48.52

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

KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).

Data	Londen (\$ p. £)	Parijs (\$ p. 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mk.)	Amsterdam (\$ p. 100 gld.)
23 Juni 1936	5,02 11/32	6,59 3/4	40,27	67,72
24 " 1936	5,02 9/32	6,59 3/4	40,24	67,68
25 " 1936	5,02 1/32	6,60 3/4	40,27	67,81
26 " 1936	5,01 27/32	6,62 3/4	40,35	68,10
27 " 1936	5,03 1/4	6,63 3/4	40,35	68,20
29 " 1936	5,02 1/32	6,60 3/4	40,27	67,81
1 Juli 1935	4,94 3/4	6,63 3/4	40,47	68,34
Muntpariteit ..	4,86	3,90 3/4	23,81 1/4	40 3/16

KOERSEN TE LONDEN.

Plaats. n en Landen	Noteerings-eenheden	13 Juni 1936	20 Juni 1936	22/27 Juni 1936 Laagste	27 Juni 1936 Hoogste
Alexandrië...	Piast. p. £	97 1/2	97 1/2	97 1/2	97 1/2
Athene...	Dr. p. £	534	534	532	533
Bangkok...	Sh. p. tical	1/10 3/8	1/10 3/8	1/10 3/8	1/10 3/8
Budapest...	Pen. p. £	16 1/2	16 1/2	16 1/4	16 1/2
Buenos Aires ¹	p. pesop. £	18.02 1/2	18.10	18.10	18.45
Calcutta...	Sh. p. rup.	1/6 1/2	1/6 1/2	1/6 3/8	1/6 1/2
Constantin...	Piast. p. £	627	626	625	626
Hongkong...	Sh. p. \$	1 3/16	1 3/16	1 3/16	1 3/16
Kobe...	Sh. p. yen	1/2 1/16	1/2 1/16	1/2 1/32	1/2 1/16
Lissabon...	Escu. p. £	110 1/2	110 1/2	109 1/2	110 1/2
Mexico...	\$ per £	17.90	17.90	17.40	18.40
Montevideo ²	d. per £	23 1/2	24	23 1/2	24 1/2
Montreal...	\$ per £	5.03 1/2	5.03 1/2	5.02 1/2	5.04
Rio de Janeiro ³	d. per Mil.	2 23/32	2 23/32	2 1/16	2 23/32
Shanghai...	Sh. p. \$	1/2 1/16	1/2 1/16	1/2 1/4	1 2/5
Singapore...	id. p. \$	2 4/16	2 4/16	2 4/16	2 4/16
Valparaiso ⁴	\$ per £	130	130	130	130
Warschau...	Zl. p. £	26 1/2	26 1/2	26 1/2	27

¹) Offic. not. 15 laten, gem. not. welke imp. hebben te betalen, 27 Febr. 17.02; 18 Juni 17.04; 19 Juni 17.05; 25 Juni 17.07. ²) Offic. not. 12 Juni 38 1/4; 15 Juni 38 1/8; 16 Juni 38 1/4; 18 Juni 38 1/4; 19 Juni 38 1/4; 20 Juni 38 1/8; 22 Juni 39; 24 Juni 38 1/16; 25 Juni 38 1/8; 26 Juni 39; 27 Juni 39 1/16. ³) Id. 11 Mrt. 1935 4 1/4. ⁴) 90 dg. Vanaf 28 Aug. laatste „export” noteering.

ZILVERPRIJS

GOUDPRIJS

Londen ¹) (N.York ²)		Londen	
23 Juni 1936..	19 1/2	23 Juni 1936....	138 9
24 „ 1936..	19 1/16	24 „ 1936....	138 7/8
25 „ 1936..	19 1/4	25 „ 1936....	138 7
26 „ 1936..	19 1/2	26 „ 1936....	138 8
27 „ 1936..	19 1/16	27 „ 1936....	138 9 1/2
29 „ 1936..	19 1/2	29 „ 1936....	138 8 1/2
1 Juli 1935..	31 1/2	1 Juli 1935....	141 4 1/2
27 Juli 1914..	24 1/16	27 Juli 1914....	84 10 1/2

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

STAND VAN 's RIJKS KAS.

Vorderingen.	15 Juni 1936	23 Juni 1936
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank	f 19.140.380,36	f 27.528.755,48
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	390.108,14	154.528,65
Voorschotten op ultimo Mei 1936 a/d. gemeent. verstr. op a. haar uit te keeren hoofds. der pers. bel., aand. in de hoofds. der grondbel. en der ger. fondsb. alsmede op de belastingen en op de vermogensbelasting	4.558.347,14	4.558.347,14
Voorschotten aan Ned.-Indië	119.109.523,44	113.893.408,74
Idem aan Suriname	11.985.130,89	12.041.236,28
Kasvord weg. creditverstr. a/h. buitenl. Daggeldrekeningen tegen onderpand	117.767.507,55	117.919.675,19
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabelen Vord. op andere Staatsbedrijven ¹)	14.000,00	9.500,00
Verstr. ten laste der Rijksbegr. kasgeldrekeningen aan gemeenten (saldo)	35.221.083,43	33.422.409,60
	9.449.102,71	9.435.117,39
	38.182.696,24	37.844.908,77

Verplichtingen

Voorschot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrooi verstrekt	—	—
Schuld a. d. Bank voor Ned. Gemeenten Schatkistbiljetten in omloop	f 424.437.000,—	f 424.437.000,—
Schatkistpromessen in omloop	98.790.000,—	98.790.000,—
Zilverbons in omloop	1.175.078,—	1.174.071,—
Schuld op ultimo Mei 1936 aan de gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondbel. e. d. gem. fondsb. alsmede op de bel. en op de vermogensbelasting ..	—	—
Schuld aan Curaçao ¹)	814.497,56	832.846,30
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioen ¹) ..	105.316,34	181.530,52
Id. a. h. Staatsbedr. der P. T. en T.) ..	81.741.559,10	76.580.055,64
Id. aan andere Staatsbedrijven ¹)	835.228,59	712.095,97
Id. aan diverse instellingen ¹)	87.108.161,60	87.065.977,88

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Vorderingen: 1)	20 Juni 1936	27 Juni 1936
Saldo Javasche Bank	f 456.000,—	f 1.660.000,—
Saldo b. d. Postchèque- en Girodienst ..	452.000,—	430.000,—
Verplichtingen:		
Voorschot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell. ..	113.800.000,—	110.111.000,—
Schatkistpromessen in omloop	1.500.000,—	1.500.000,—
Schatkistbiljetten in omloop	2.000.000,—	2.000.000,—
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds	1.264.000,—	1.264.000,—
Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarbank	875.000,—	731.000,—
Belegde kasmiddelen Zelfbesturen	430.000,—	430.000,—
Voorschot van de Javasche Bank	—	—
¹) Betaalmiddelen in 's Lands Kas op 20 Juni 1936 f	51.817.000,—	

SURINAAMSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Voornaamste posten in duizenden guldens.					
Data	Metaal	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Discont.	Div. rekeningen ¹)
30 Mei 1936..	753	1.228	492	596	1.408
23 „ 1936..	756	1.002	505	594	1.401
16 „ 1936..	756	1.037	517	587	1.417
9 „ 1936..	758	1.035	578	580	1.500
2 „ 1936..	879	1.177	515	578	1.518
1 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

¹) Sluftp. der activa.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 29 Juni 1936.

Activa.		
Binnenl. Wis- sels, Prom. enz. in disc.	Hfdbk. f Bijbnk. „ Ag. sch. „	39.771.928,93 2.494.812,21 3.574.415,64
Papier o. h. Buitenl. in disconto		f 45.841.156,78
Idem eigen portef.	f	1.454.500,—
Af: Verkocht maar voor debk. nog niet afgel.		—
Beleeningen	Hfdbk. f Bijbnk. „ Ag. sch. „	97.192.346,94 ¹) 8.616.151,50 38.281.292,51
	f	144.089.790,95
Op Effecten	f	139.372.366,05 ¹)
Op Goederen en Spec. ..	f	4.717.424,90
Voorschotten a. h. Rijk		f 144.089.790,95 ¹)
Munt, Goud	f	124.602.980,—
Muntmat., Goud ..		469.596.981,38
	f	594.199.961,38
Munt, Zilver, enz. ..		21.231.317,30
Muntmat., Zilver ..		—
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfondsen		f 615.431.278,68 ²)
Gebouwen en Meub. der Bank		39.608.272,13
Diverse rekeningen		4.600.000,—
Staat d. Nederl. (Wet v. 27 5 '32, S. No. 221) ..		5.646.505,88
	f	11.958.329,12
	f	868.629.833,54

Passiva.

Kapitaal	f	20.000.000,—
Reservefondsen		3.105.769,04
Bijzondere reserve ..		6.300.000,—
Pensioenfondsen		10.294.961,24
Bankbiljetten in omloop		766.914.690,—
Bankassigatiën in omloop		152.030,86
Rek.-Cour. { Het Rijk f		13.467.103,51
saldo's: { Anderen „		48.070.479,27
		61.537.582,78
Diverse rekeningen		324.799,62
	f	868.629.833,54
Beschikbaar metaalsaldo	f	284.459.600,36
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is ..		711.149.000,—
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht		—

¹) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99)

²) Waarvan in het buitenland

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikk. Metaal-saldo	Dek-kings perc.
	Munt	Muntmat.				
29 Juni '36	124603	469.597	766.915	61.690	284.460	74
22 „ '36	123603	465.317	742.380	72.239	284.914	75
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54

Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Diverse rekeningen ¹)
29 Juni 1936	45.841	—	144.090	1.455	5.647
22 „ 1936	48.658	—	132.732	1.455	5.320
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

¹) Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikk. metaal-saldo
27 Juni '36 ¹)	107.530		156.330	23.070	35.770
20 „ '36 ²)	108.450		157.270	23.300	36.222
23 Mei 1936	89.059	19.990	156.440	23.020	37.265
16 „ 1936	89.059	19.462	158.389	24.639	35.110
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaalb.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen ¹)	Dek-kings-percentage
27 Juni '36 ¹)	1.810	72.180	10.340	60	
20 „ '36 ²)	1.860	72.500	10.200	60	
23 Mei 1936	1.445	11.095	50.939	10.041	60
16 „ 1936	1.409	10.064	55.509	10.138	60
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

¹) Sluftp. activa. ²) Cijfers telegrafisch ontvangen.