

# Economisch-Statistische Berichten

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

21<sup>E</sup> JAARGANG

WOENSDAG 9 DECEMBER 1936

No. 1093

## COMMISSIE VAN REDACTIE:

*P. Liestinck; 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 Hoochweg 122, Rotterdam.  
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatweg.  
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. Losse nummers 50 cent. 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.

DE ROUW VAN DE BRUGGEN VOOR GEWOON VERKEER OVER DE GROOTE RIVIEREN door <i>Ir. W. J. H. Harmsen</i>	888
De Rijksuitgaven voor aanleg en verbetering van wegen en wateren door <i>Ir. F. van Rij</i>	890
De werken van de Spoorwegen door <i>A. M. Groot</i>	894
Het Werkfonds door <i>Dr. Ir. A. H. W. Hacke</i>	897
De industriefinanciering door het Werkfonds door <i>Dr. Ir. B. Bølger</i>	900
Werkverschaffing door <i>Meyer de Vries</i>	902
AANTEKENINGEN:	
Globaal overzicht van de uitgevoerde openbare werken in de periode 1920—1936	906
De kosten van spoorweg-electrificatie	906
Overzicht van nog aan openbare werken uit te geven bedragen	906
De Rijkswegenbouw	907
BOEKAANKONDIGINGEN:	
Het Werkende Land. <i>Mr. W. J. van Balen</i>	907
Statistieken:	
Groothandelsprijzen	908—909
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten	910

OVERHEIDSINVESTERINGEN, WERKVERRUIMING  
EN WERKVERSCHAFFING.*Ter inleiding.*

In de laatste jaren staat het vraagstuk van de openbare werken als middel tot bestrijding van de werkloosheid in het middelpunt van de belangstelling. Uitvoering ervan wordt meer en meer aanbevolen, zoals onlangs tot uiting kwam op de jaarvergadering van de Vereeniging voor de Staathuishoudkunde en de Statistiek. Men ontkomt echter niet aan den indruk, dat bij de discussies over dit onderwerp teveel uit het oog wordt verloren, dat de Overheid reeds zeer veel heeft gedaan en nog doet. De reden hiervoor ligt voor een belangrijk deel in het ontbreken van nauwkeurige gegevens. Voor een juiste behandeling van dit vraagstuk is het echter zeer gewenscht met de feiten rekening te houden.

De Commissie van Redactie heeft daarom een speciaal nummer aan dit onderwerp gewijd met het doel om door ter zake deskundigen voorlichting te laten verstrekken en daardoor meer bekendheid te geven aan hetgeen de Regeering op dit gebied reeds tot stand heeft gebracht. Toen de Redactie hiertoe in Augustus besloot en de voorbereiding van dit nummer ter hand nam, was zij nog niet bekend met het feit, dat Mr. W. J. van Balen zijn inmiddels verschenen boek „Het Werkende Land” onder handen had. Ook dit boek heeft ten doel de aandacht te vragen voor wat de Regeering voor het uitvoeren van openbare werken en werkloozenzorg deed. De Commissie van Redactie meende evenwel aan haar voor-nemen ook na de verschijning van „Het Werkende Land”, waarvan men in dit nummer een bespreking aantreft, uitvoering te moeten geven, daar hiermede in het algemeen geen doublure, doch integendeel een aanvulling van genoemd boek wordt verkregen.

De hierna volgende artikelen geven den lezer een indruk van hetgeen in de laatste jaren is gedaan op het gebied van bruggenbouw, wegeaanleg, uitvoering van spoorwegwerken, alsmede wat door middel van het Werkfonds en de Maatschappij voor Industrie-financiering en rechtstreeks voor de Werkverschaffing is uitgegeven.

Volledigheid kon in dit nummer niet worden bereikt, omdat een grens moest worden getrokken, welke steeds min of meer willekeurig blijft (uitgaven voor defensie, kantoorgebouwen, investeringen met behulp van overheidssubsidies e.d. zijn hierin niet betrokken). Voor zooverre eenige gebieden (bijv. de Zuidoostwerken), die niettemin van groot belang zijn, buiten beschouwing zijn gelaten, zal eerlang een aanvulling worden gegeven.

De Commissie van Redactie vertrouwt, dat ook zonder volledigheid dit speciale nummer een indruk zal kunnen geven van de beteekenis van de door de Overheid voor openbare werken, werkverruiming en werkverschaffing uitgegeven bedragen.

### DE BOUW VAN DE BRUGGEN VOOR GEWOON VERKEER OVER DE GROOTE RIVIEREN.

De snelle opkomst van het motorverkeer langs den weg, die zich na den grooten oorlog vertoonde, met de omstandigheid, dat in dien tijd de openbare middelen in weinig rooskleurigen toestand verkeerden, heeft tot gevolg gehad, dat binnen enkele jaren de behoefte aan verbetering van de groote verkeerswegen nijpend was geworden.

Teneinde de financiering van een ingrijpende verbetering van het net van de primaire en secundaire wegen mogelijk te maken, is in 1926 een wet tot stand gekomen, waarbij een gebruiksbelasting op de wegen als bestemmingsbelasting werd ingevoerd.

De wegenbelasting maakte het mogelijk een fonds te vormen, waaraan credieten konden worden verstrekt, teneinde tot een snellere verbetering te komen dan uit de gewone middelen mogelijk zou zijn geweest.

Een van de meest urgente punten, waarop het primaire net verbetering behoefde was dat van de rivierovergangen.

Bij de instelling van het Wegenfonds waren hoofdzakelijk over de smalste van onze hoofdrijen, te weten: de Maas en den Gelderschen IJssel, eenige vaste bruggen voor gewoon verkeer aanwezig. Over den IJssel werden bruggen aangetroffen te Kampen, Zutphen en Westervoort, over de Maas te Maastricht, Roermond, Venlo en Heusden en voorts had Rotterdam een brug over de Nieuwe Maas, terwijl over de Oude Maas bij Barendrecht en Spijkenisse 2 trambruggen waren gelegen, die tevens voor gewoon verkeer waren ingericht.

Om geheel volledig te zijn, moet hierbij nog even worden vermeld, dat de te Deventer gelegen spoorbrug tevens dienstbaar was aan het gewone verkeer, voor zoover de spoorwegexploitatie dit toeliet.

Van de hierbovengenoemde bruggen werden de meeste door de daarbij betrokken gemeenten beheerd; alleen die te Westervoort, Heusden en Spijkenisse waren Rijksbruggen, terwijl de brug te Barendrecht door de provincie Zuid-Holland werd beheerd.

Op het tijdstip van de instelling van het Wegenfonds waren voorts in aanbouw de brug over den IJssel te Katerveer en die over de Maas te Grave, beide van het Rijk. De brug te Grave maakt onderdeel uit van het Stuwcomplex en behoort als zoodanig tot de werken van de Maaskanalisatie. De brug te Katerveer, waarvoor de gemeente Zwolle en de provincies Gelderland en Overijssel bijdragen beschikbaar hadden gesteld, is de eerste brug geweest, waarvan de kosten mede door het Wegenfonds zijn gedragen.

Op de andere plaatsen, waar de wegen de groote rivieren kruisten, werd de verbinding verkregen door ponten of in enkele gevallen door schipbruggen.

In het nieuwe plan voor het net van primaire wegen, dat bij de instelling van het Wegenfonds werd opgemaakt, kwamen nu de volgende 13 bruggen voor, te weten te:

- 1e. Deventer over den IJssel.
- 2e. Doetinchem over den IJssel.
- 3e. Arnhem over den Nederrijn.
- 4e. Nijmegen over de Waal.
- 5e. Vianen over de Lek.
- 6e. Zaltbommel over de Waal.
- 7e. Hedel over de Maas.
- 8e. Gorinchem over de Merwede.
- 9e. Keizersveer over de Bergsche Maas.
- 10e. IJsselmonde over de Nieuwe Maas.
- 11e. Dordrecht over de oude Maas.
- 12e. Moerdijk over het Hollandsch Diep.
- 13e. Hendrik-Ido-Ambacht over de Noord.

Op het op blz. 889 opgenomen kaartje zijn deze plaatsen aangegeven en is tevens te zien in welke hoofdwegen de hiergenoemde bruggen liggen.

De meeste behoefte bestond aan de bruggen, die gebouwd moesten worden over de rivieren, welke in de richting Oost-West in ons land loopen en het Noorden van het Zuiden scheiden. Niet alleen, dat de korte onderlinge afstand van deze drie rivieren den tijdsduur voor de kruising als gevolg van het gebruik van ponten en schipbruggen zeer belangrijk vermeerderde, maar in tijden, dat ponten en schipbruggen buiten gebruik moeten worden gesteld, dus bij ijsgang en hoog water, was de wegverbinding Noord—Zuid geheel verbroken, althans wanneer men niet over Duitschland zijn route wilde nemen.

Toen in 1928 voor den bouw van deze nieuwe bruggen bij den Rijkswaterstaatsdienst een afzonderlijk bureau werd opgericht, dat aanvankelijk als Bruggenbureau onder de directie Wegenverbetering ressorteerde en later de directie Bruggen is geworden, werd dus bij het opmaken van een werkplan voor de volgorde der brugbouwen in de eerste plaats het oog gericht op de rivieren Rijn en Waal.

Reeds was voor de brugbouwen te Arnhem en Nijmegen belangrijk voorbereidend werk verricht door een commissie, die met medewerking van den Minister van Waterstaat door Gedeputeerde Staten van Gelderland was ingesteld en die, behalve deze beide bruggen, ook de brug te Doesburg in haar werkplan betrokken had. Scheen het dus aanvankelijk, dat het eerst met den bouw van de bruggen in de meest oostelijke route van de Noord-Zuid verbindingen zou kunnen worden begonnen, het overleg, dat tusschen Rijk, Provincie en de betrokken Gemeenten nog terzake van de financieele regeling moest worden gepleegd, bleek zoo tijdrovend te zijn, dat het zaak was inmiddels niet den brugbouw daarop te doen wachten doch elders aan te vangen. Hierbij was ook overwogen, dat ieder van de nog ontbrekende bruggen in een behoefte voorzag en op zichzelf reeds een belangrijke verbetering beteekende.

Het eerst is toen begonnen met de brug te Keizersveer, die het minst aan administratieve voorbereiding vorderde en waarvan de bouw kon worden aangevangen zonder dat onteigening daarvoor noodig was. Daarop is gevolgd de brug te Zaltbommel, waar eveneens de administratieve voorbereiding betrekkelijk eenvoudig was en waar het spoedig gelukte over den grond, die noodig was voor den eigenlijken brugbouw, te beschikken. Eerst daarna zijn de beide bruggen in het Oosten aangevat.

Ook de bruggen in het Westen des lands in den weg, die van Rotterdam naar het Zuiden voert, behoorden ongetwijfeld tot de meest urgente. Het bleek evenwel, dat de plaatsbepaling daarvan door de vele belangen, die daarmede gemoeid waren, tijd vorderde.

Tenslotte waren ook de crisismoments oorzaken, dat niet in die mate met den brugbouw kon worden doorgedaan als wel gewenscht leek.

Bekend zijn de plannen, die hebben bestaan om de 3 bruggen te IJsselmonde, Dordrecht en Moerdijk afzonderlijk te gaan financieren door hierop tol te heffen, een plan, dat later geleid heeft tot voorstellen om op alle Rijksbruggen over de groote rivieren tol te gaan heffen en daardoor den brugbouw te bespoedigen, hetgeen tenslotte heeft geleid tot de tot stand gekomen verhooging van de benzinebelasting, die fondsvorming voor hetzelfde doel mogelijk maakte.

Behalve de hiervoor genoemde bruggen zal uit dit nieuwe fonds bekostigd worden de bouw van een brug te Krimpen over den Hollandschen IJssel, die de Alblasterwaard met het primaire wegennet in verbinding zal brengen.

In de 10-jarige periode, die nu achter ons ligt, zijn achtereenvolgens de volgende bruggen gereed gekomen:

- 1928 Grave, 1933 Zaltbommel,  
1929 Katerveer, 1935 Arnhem,  
1931 Keizersveer, 1936 Nijmegen, Vianen en Moerdijk.

In aanbouw zijn thans de bruggen te Dordrecht en te Hedel. Bovendien zijn aan de bruggen te Zutphen en Westervoort verbeteringswerken uitgevoerd, waardoor een grootere breedte voor het verkeer beschikbaar is gekomen. Te Zutphen zijn deze werken nog in uitvoering maar nagenoeg voltooid.

De nog ontbrekende bruggen zullen thans in betrekkelijk kort tempo moeten worden afgebouwd.

Alleen de brug te IJsselmonde hangt nog eenigszins in de lucht, althans wat het tijdstip van uitvoering betreft. Teneinde toch de totstandkoming van een oeververbinding in het westelijk gedeelte van Rotterdam door die gemeente mogelijk te maken, heeft de Regeering het voor den brugbouw te IJsselmond geraamde bedrag van rond 8 miljoen gulden voorloopig ter beschikking gehouden van dezen rivierovergang in Rotterdam.

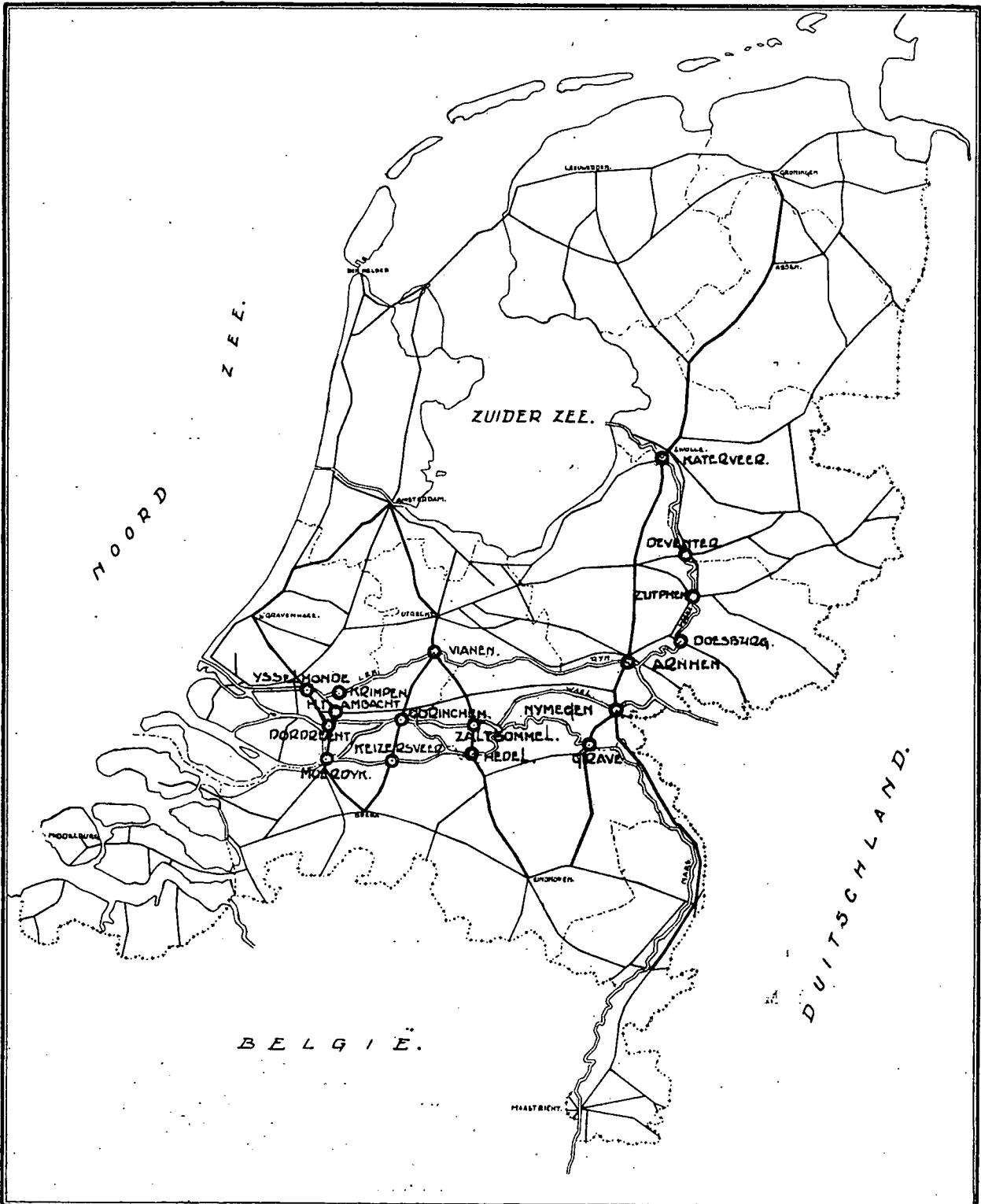
De ontwikkeling zal leeren of deze laatste vol-

doende tegemoetkomt in de behoefte van het doorgaand verkeer om een lang uitstel van den brugbouw te IJsselmonde mogelijk te maken.

*Economische beteekenis van den bouw van groote bruggen.*

Ten aanzien van de vraag, wat de uitvoering op zichzelf van den brugbouw over de groote rivieren in economischen zin voor ons land beteekent, kunnen de hieronder gegeven bedragen eenig inzicht geven.

In de periode 1926—1936 is voor den bouw van deze rivierbruggen in totaal uitgegeven in ronde som f 25.800.000. Volgens een raming, opgemaakt naar het prijspeil van voor de depreciatie van onze munt, zou met de voltooiing van het bruggenplan nog f 23.200.000 zijn gemoeid. Rekenende met de vroegere waarde van den Gulden was dus het totale kapitaal, dat in deze bruggen moest worden geïnvesteerd,



f 49.000.000. In deze bedragen zijn niet alleen de bouwkosten van de rivierbruggen zelve, doch ook de aanlegkosten van een gedeelte der toeleidende wegen begrepen en wel deze laatste over de lengte, die noodzakelijk is om elk der bruggen aan het ten tijde van den brugbouw voorhanden wegennet aan te sluiten, m.a.w. die gedeelten toegangsweg, die onontbeerlijk zijn om de brug te kunnen gebruiken.

Voornoemde bedragen kunnen als volgt worden gesplitst:

	Ont-eigening	Rivierwerken, opritten en toegangswegen	Bouwkosten bruggen	Totaal
Uitgaven tot eind 1936 ..	f 1.500.000	f 4.100.000	f 20.200.000	f 25.800.000
Geraamde uitgaven ter voltooiing ....	„ 1.500.000	„ 7.100.000	„ 14.600.000	„ 23 200.000
	<u>f 3.000.000</u>	<u>f 11.200.000</u>	<u>f 34.800.000</u>	<u>f 49.000.000</u>

Hieruit blijkt, dat van de totaalkosten 6 pCt. op onteigening, 23 pCt. op rivierwerken, opritten en toegangswegen en 71 pCt. op den eigenlijken brugbouw valt. Voor een juiste beoordeeling van den aard der hiergenoemde onderdeelen moet erop worden gewezen, dat bij eenige der bruggen de toegangswegen gedeeltelijk als viaduct worden uitgevoerd.

Bij de uitvoering der werken is er naar gestreefd zooveel mogelijk de nationale nijverheid in te schakelen. Intusschen moesten uiteraard die grondstoffen, welke hier te lande niet worden aangetroffen of vervaardigd, uit het buitenland worden betrokken. Het voornaamste van deze materialen is ijzer; de aanschaffingskosten hiervan gaan ver uit boven die van andere eveneens uit het buitenland betrokken materialen als graniet en hout. Geraamd kan worden, dat aan gewalst ijzer voor de ijzeren bovenbouwen, de wapening van beton en ijzeren damwanden in totaal 120.000 ton zal worden verbruikt, t.w. 75.000 ton constructie-ijzer, 15.000 ton damwand en 30.000 ton wapeningsijzer voor beton.

De totale lengte weg met inbegrip van de eigenlijke bruggen, waarvan de aanleg begrepen is in het hiervoor genoemde totaal van f 49.000.000, bedraagt rond 39 km; per km worden dus de aanlegkosten van weg met rivierovergang f 1.260.000. Van deze 39 km is 31 km oprit en toegangsweg en 8 km brug. Per km brug zijn de bouwkosten blijkens het voorgaande te stellen op f 4.350.000. Nogmaals zij erop gewezen, dat deze bedragen ten deele zijn gebaseerd op ramingen, opgemaakt naar het prijspeil vóór het loslaten van den gouden standaard.

Teneinde een denkbeeld te verkrijgen in hetgeen de brugbouw beteekent voor de verruiming van de werkgelegenheid, worden in het volgende alleen in het oog gevat de bruggen, die in haar geheel uit het Wegenfonds of Verkeersfonds zijn bekostigd, en die thans geheel gereed zijn, t.w. die te Keizersveer, Zaltbommel, Arnhem, Nijmegen, Vianen en Moerdijk. De totale bouwkosten van deze bruggen met toegangswegen tot eind 1936 hebben bedragen rond f 20.500.000. Zij vormen dus 44 pCt. van het meer genoemde totaalbedrag van f 49.000.000. Nagaande het aantal arbeiders, welke direct, d.w.z. op de fabriek, waar het constructiewerk is vervaardigd, en op de bouwplaats, waar overigens de aanleg geschiedde, bij den bouw betrokken waren, komen wij tot de volgende globale getallen:

	mandagen
bovenbouw (constructiewerk en montage) ....	690.000
onderbouw en viaducten .....	330.000
grondwerken, verhardingen, rivierwerken ....	250.000
	<u>1.270.000</u>

De bouw van deze bruggen heeft zich uitgestrekt over een periode van 7½ jaar. Per jaar worden dit dus gemiddeld 170.000 mandagen, hetgeen overeen-

komt met voortdurende werkgelegenheid voor 560 man gedurende deze periode.

Uiteraard zijn behalve de hierboven bedoelde, direct bij den bouw betrokkenen, nog meerdere andere arbeiders hier te lande indirect daarbij betrokken geweest o.a. voor transport van materialen en onderdeelen, vervaardiging van cement, baksteen, betonsteen, verf, levering van zand en grind, levering en herstelling van hulpmaterieel en gereedschappen e.d.

*Bouw van een groot aantal kleinere bruggen en viaducten.*

In het bovenstaande is slechts in beschouwing genomen een gedeelte van den bruggebouw, die hier te lande in de laatste jaren is ondernomen, al is het dan ook wel het belangrijkste. Toch zijn van Rijkswegen in de laatste 10 jaar daarnaast nog tal van andere bruggen en viaducten gebouwd, welke elk op zichzelf minder omvangrijk zijn dan de rivierbruggen, doch die alle tezamen groote bedragen hebben gevorderd. Gewezen zij op het groote aantal bruggen en viaducten, dat in de nieuwe Rijkswegen en in wegverbeteringen, die onderdeel van het Rijkswegenplan uitmaken, is uitgevoerd, op de bruggen over de Twenthekanalen, die over het kanaal Amsterdam—Bovenrijn, de bruggen te Maastricht, de verbouwing van de bruggen te Spijkenisse en Barendrecht over de Oude Maas tot hefbruggen, enz. Het bovenstaande geeft derhalve slechts een onvolledig beeld. Intusschen vlei ik mij met de hoop, dat het hier medegedeelde toch eenig inzicht geeft in de beteekenis, welke de bouw van bruggen door het Rijk in deze tijdsperiode voor de direct daarbij betrokken nijverheid heeft.

Ir. W. J. H. HARMSEN.

#### DE RIJKSUITGAVEN VOOR AANLEG EN VERBETERING VAN WEGEN EN WATEREN.

De korte spanne tijds, die beschikbaar was voor het opstellen van onderstaand overzicht, liet niet toe veel nieuwe gegevens te verzamelen, zoodat voornamelijk moest worden gegrepen naar hetgeen voor de hand lag.

Een overzicht over de jaren 1901 t/m 1935 van de uitgaven ten behoeve van de rijkswegen trekt in de eerste plaats onze aandacht. Dit overzicht werd verkregen door de bedragen, welke in de opvolgende rijksbegrotingen met betrekking tot voorafgaande jaren, voorkomen in de kolom „Vermoedelijk beoep van de uitgaven, gedaan of nog te doen voor...”, zoo goed mogelijk te splitsen in uitgaven voor onderhoud van rijkswegen enerzijds en uitgaven voor wegeaanleg en wegenverbetering anderzijds. Op ongeveer dezelfde wijze werden over de jaren 1920 t/m 1935 de rijksuitgaven voor verbetering en aanleg van waterwegen en waterlopen bepaald.

De gewenschte getallen kunnen op deze wijze niet tot op een halve cent nauwkeurig worden vastgesteld. Van de groote posten in de rijksbegrotingen valt zonder veel moeite te zeggen, of zij betrekking hebben op onderhoudswerken dan wel op uitbreiding of nieuwen aanleg. De kleinere posten echter bieden nu en dan moeilijkheden. Het uitbaggeren van een haventje b.v. is te beschouwen als „onderhoudswerk” voorzover dit noodig is om het vaarwater op de vroegere diepte te brengen, doch valt onder „verbetering”, voorzover het mocht geschieden om een grootere diepte te verkrijgen dan tevoren.

De omschrijvingen van de posten geven dienaangaande niet altijd volledige inlichtingen en het ware onbegonnen arbeid naar dergelijke kleine uitgaven, somtijds dateerende van vele jaren her, een uitvoerig onderzoek in te stellen. Bij het classificeeren der kleinere posten moesten dus enkele schattingen worden gedaan.

De uitkomsten van deze berekeningen werden in

tabelvorm samengevat en wel: de uitgaven van den z.g. „Natten Waterstaat” in tabel I, die van den „Drogen Waterstaat” in tabel II. In tabel I zijn de uitgaven ten behoeve van de Zuiderzeewerken *niet* begrepen. De uitgaven voor onderhoud, vermeld in tabel II, bevatten de — overigens betrekkelijk geringe — uitgaven voor onderhoud van de bruggen over de groote rivieren. Onder de uitgaven voor „Verbetering en Aanleg” zijn in deze tabel de uitgaven voor de bruggen over de groote rivieren echter *niet* medegerekend.

TABEL I. Rijksuitgaven voor verbetering en nieuwen aanleg van natte Waterstaatswerken.

Jaar	Verbetering	Nieuwe aanleg	Totaal
1920..	1.758.000	f 17.084.000	f 18.842.000
1921..	1.571.000	„ 14.071.000	„ 15.642.000
1922..	1.603.000	„ 12.619.000	„ 14.222.000
1923..	1.281.000	„ 8.026.000	„ 9.307.000
1924..	950.000	„ 7.747.000	„ 8.697.000
1925..	1.148.000	„ 10.035.000	„ 11.183.000
1926..	723.000	„ 12.401.000	„ 13.124.000
1927..	1.654.000	„ 10.251.000	„ 11.905.000
1928 *)	1.238.000	„ 6.300.000	„ 7.538.000
1929..	1.528.000	„ 12.155.000	„ 13.683.000
1930..	1.657.000	„ 13.925.000	„ 15.582.000
1931..	1.918.000	„ 14.936.000	„ 16.854.000
1932..	740.000	„ 14.983.000	„ 15.723.000
1933..	627.000	„ 15.548.000	„ 16.175.000
1934..	435.000	„ 17.067.000	„ 17.502.000
1935..	472.000	„ 11.655.000	„ 12.127.000

\*) Het in werking treden van de Comptabiliteitswet 1927 (Stbl. No. 259) op 1 Januari 1929 heeft een verlegenden invloed gehad op de uitgaven, geboekt ten laste van het dienstjaar 1928, doordat verschillende posten, welke volgens de oude wet van 5 October 1841 (Stbl. No. 40) ten laste van een bepaald dienstjaar kwamen, na de wetswijziging op het daaraanvolgend dienstjaar werden geboekt.

Onder de uitgaven, vermeld in de derde kolom van tabel I, zijn, verdeeld over de verschillende jaren, o.a. begrepen de uitgaven voor:

Julianakanaal (1922—35) .....	f 39.591.000
Maaskanalisation (1920—32) .....	„ 38.771.000
Twenthekanalen (1922—35) .....	„ 20.394.000
Schutsluis IJmuiden (1920—33) .....	„ 19.809.000
Verbetering van de Maas voor groote afvoeren (1929—35) .....	„ 10.230.000

Wilhelminakanaal (1920—24) .....	f 9.377.000
Verbetering, Rotterdamsche Waterweg (1920—35) .....	„ 7.516.000
Kanaal Amsterdam—Bovenrijn (1931—35) ..	„ 7.030.000
Waterweg van Dordrecht naar zee (1920—35) ..	„ 6.966.000
Verbetering Noordzeekanaal (1922—35) .....	„ 6.357.000
Haven van Vlissingen (1921—33) .....	„ 5.301.000

TABEL II. Rijksuitgaven voor onderhoud en voor verbetering en aanleg van wegen.

Jaar	Onderhoud	Verbetering en onderh.	Jaar	Onderhoud	Verbetering en onderh.
1901..	f 610.000	f 88.000	1921..	f 1.921.000	f 2.631.000
1902..	„ 602.000	„ 93.000	1922..	„ 2.182.000	„ 2.250.000
1903..	„ 605.000	„ 63.000	1923..	„ 2.002.000	„ 1.735.000
1904..	„ 646.000	„ 68.000	1924..	„ 2.163.000	„ 1.474.000
1905..	„ 660.000	„ 34.000	1925..	„ 2.296.000	„ 2.052.000
1906..	„ 580.000	„ 74.000	1926..	„ 2.222.000	„ 2.408.000
1907..	„ 698.000	„ 57.000	1927..	„ 2.472.000	„ 8.628.000
1908..	„ 726.000	„ 58.000	1928 *)	„ 2.052.000	„ 8.066.000
1909..	„ 733.000	„ 135.000	1929..	„ 2.669.000	„ 19.661.000
1910..	„ 755.000	„ 113.000	1930..	„ 1.780.000	„ 13.893.000
1911..	„ 690.000	„ 217.000	1931..	„ 1.735.000	„ 14.026.000
1912..	„ 684.000	„ 324.000	1932..	„ 1.709.000	„ 12.675.000
1913..	„ 700.000	„ 366.000	1933..	„ 1.591.000	„ 9.023.000
1914..	„ 716.000	„ 651.000	1934..	„ 1.662.000	„ 10.052.000
1915..	„ 797.000	„ 1.338.000	1935..	„ 1.421.000	„ 8.532.000
1916..	„ 786.000	„ 635.000			
1917..	„ 865.000	„ 798.000			
1918..	„ 889.000	„ 1.275.000			
1919..	„ 1.582.000	„ 1.395.000			
1920..	„ 1.867.000	„ 1.957.000			

\*) Zie aantekening bij tabel I.

Nu moge men in het oog houden, dat bovengenoemde opgaven uitsluitend betrekking hebben op de wegen en wateren onder beheer van het Rijk. Provinciale en locale besturen besteden daarnaast niet on aanzienlijke bedragen voor soortgelijke doeleinden. Zoo blijkt — om een enkel bedrag te noemen — uit de jongste begrooting van de Provincie Zuid-Holland, dat de uitgaven voor verbetering en aanleg van de wegen van het provinciale wegenplan in die provincie over de jaren 1927 t/m 1936 ongeveer f 24.5 millioen hebben bedragen. Indien wij moesten schatten hoeveel in de jaren 1920 t/m 1936 in Nederland werd besteed aan verbetering en aanleg van andere dan Rijks-

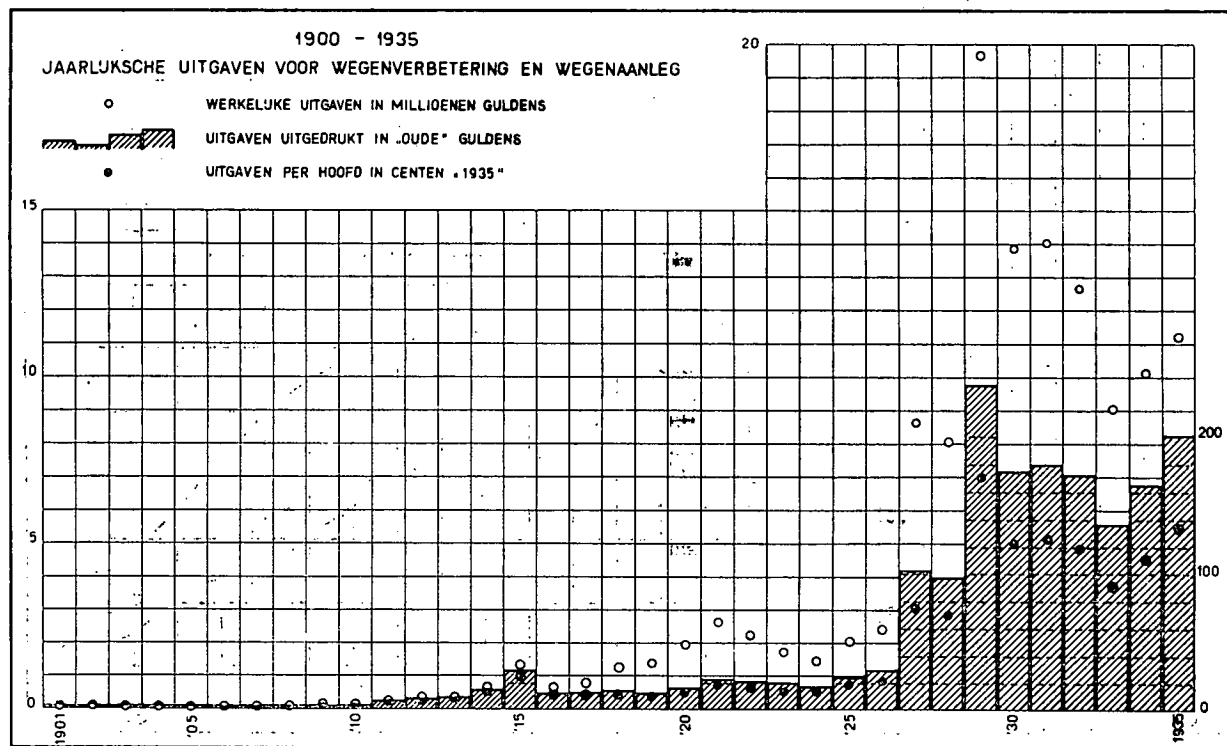


FIG 1

wegen, buiten de bebouwde kommen, zouden wij een bedrag tusschen de honderd en tweehonderd miljoen gulden moeten noemen. Meer nauwkeurige gegevens zijn voorshands niet beschikbaar.

Uit de Rijksmiddelen worden voor deze doeleinden in sommige gevallen aan de lagere overheidsorganen subsidiën toegekend. Deze uitgaven zijn niet begrepen in de bedragen, genoemd in de tabellen. Voor den natten Waterstaat beliepen de uit de Rijksmiddelen voor nieuwe werken toegekende subsidiën de volgende bedragen:

Jaar	Bedrag	Jaar	Bedrag	Jaar	Bedrag
1920 ..	f 365.000	1926 ..	f 76.000	1932....	f 1.958.000
1921 ..	„ 20.000	1927 ..	„ 141.000	1933....	„ 2.412.000
1922 ..	„ 681.000	1928 ..	„ 421.000	1934....	„ 1.477.000
1923 ..	„ 450.000	1929 ..	„ 875.000	1935....	„ 2.264.000
1924 ..	„ 278.000	1930 ..	„ 2.165.000		
1925 ..	„ 93.000	1931 ..	„ 3.175.000		

Als voornaamste posten kunnen wij noemen:

Friesch-Groningsche kanalen (1929—35) .....	f 6.535.000
Herstel Noorder IJ en zeedijken (1929—35) ..	„ 2.933.000
Vaarweg Amsterdam—Rotterdam (1929—35) ..	„ 2.000.000
Eindhovenssch kanaal (1930—35) .....	„ 1.132.000

Voor den drogen Waterstaat is een volledige opgave niet voorhanden; wel kunnen wij hier noemen de bedragen, die uit het Verkeersfonds (vroeger „Wegenfonds“) aan de provinciën werden uitgekeerd. Deze uitkeeringen dienen echter niet alleen voor wegenverbetering of wegeaanleg, doch kunnen door betrokkenen ook worden gebruikt voor het bestrijden van onderhoudskosten of voor het financieren van vroeger ten behoeve van de wegen gesloten leeningen.

De uitkeeringen aan de provinciën tezamen bedroegen afgerond:

Jaar	Bedrag	Jaar	Bedrag	Jaar	Bedrag
1927 ..	f 3.773.000	1930 ..	f 5.331.000	1933....	f 7.237.000
1928 ..	„ 4.037.000	1931 ..	„ 5.710.000	1934....	„ 7.640.000
1929 ..	„ 4.752.000	1932 ..	„ 6.933.000	1935....	„ 6.956.000

Voorts moet worden aangeteekend, dat de in de tabellen I en II samengevatte uitgaven niet omvatten de uitgaven voor personeel en zg. materiele behoeften, d.z. kosten van algemeene leiding, bureaukosten e.d. Ten aanzien van wegenverbetering en wegeaanleg zou men, althans voor wat betreft de laatste jaren, ongeveer 10 pCt. van het verwerkte bedrag in rekening kunnen stellen als aandeel in de uitgaven voor „algemeen beheer“. Hoewel voor onze verdere beschouwingen van weinig belang, zij, ter vermindering van mogelijk misverstand, opgemerkt, dat dit percentage voor de onderhoudskosten belangrijk hooger uitvalt, ook al, omdat alle loonen van kantonniërs in de Rijksbegroting onder „personeelsuitgaven“ voorkomen en dus onder de uitgaven voor „algemeen beheer“ vallen. Het vaststellen van de verdeling der uitgaven voor „algemeen beheer“ over onderhoudswerken en uitbreidingswerken van den „natten“ Waterstaat zou een nader onderzoek vereischen.

Tenslotte valt nog te vermelden, dat ook uit het Werkfonds in de jaren 1934 en 1935 eenige uitgaven ten behoeve van waterstaatswerken werden bestreden. Deze uitgaven bedroegen ongeveer:

Jaar	Natte Waterstaat	Droge Waterstaat	Tezamen
1934 ..	f 130.000	f 70.000	f 200.000
1935 ..	„ 492.000	„ 2.675.000	„ 3.167.000
Totaal ..	f 622.000	f 2.745.000	f 3.367.000

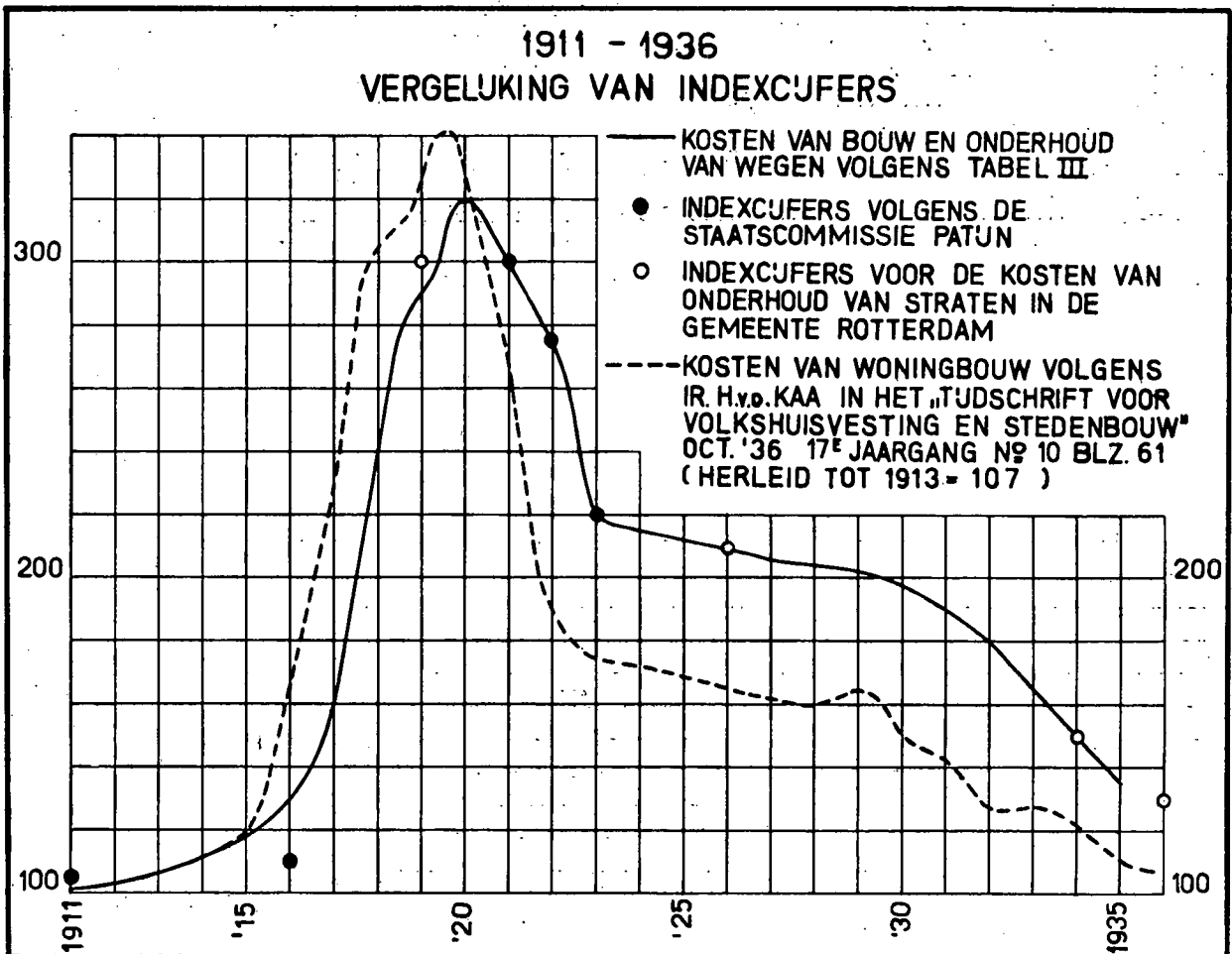


FIG. 2

Tellen wij de uitgaven, welke uit het Werkfonds werden gedaan, op bij die, vermeld in de tabellen, dan verkrijgen wij een meer volledig overzicht van het verloop der uitgaven.

Nu moet men echter niet meenen, dat op deze wijze een behoorlijk beeld ontstaat van de hoeveelheid werk, die in de opvolgende jaren werd verricht. In de laatste tientallen jaren hebben arbeidsloon en prijzen van materialen sterke schommelingen vertoond en de uitgegeven bedragen zijn dientengevolge geenszins evenredig aan de hoeveelheden verricht werk. Het zal voldoende zijn, indien wij zulks toelichten door de uitgaven voor de wegen nader te beschouwen.

Daartoe werden in fig. 1 de getallen uit de derde kolom van tabel II — voor 1934 en 1935 vermeerderd met de desbetreffende uitgaven ten laste van het Werkfonds — grafisch weergegeven. De bedoelde bedragen werden vervolgens herleid tot „oude” guldens aan de hand van indexcijfers, welke in tabel III worden genoemd en in fig. 2 grafisch worden voorgesteld.

TABEL III. Indexcijfers voor de kosten van onderhoud, verbetering en aanleg van wegen.  
1901 t/m 1910 = 100.

Jaar	Index	Jaar	Index	Jaar	Index
1911 ..	101	1921 ..	300	1931....	190
1912 ..	103	1922 ..	275	1932....	180
1913 ..	107	1923 ..	220	1933....	165
1914 ..	111	1924 ..	215	1934....	150
1915 ..	118	1925 ..	212	1935....	135
1916 ..	130	1926 ..	209		
1917 ..	160	1927 ..	206		
1918 ..	240	1928 ..	204		
1919 ..	290	1929 ..	202		
1920 ..	320	1930 ..	198		

Voor het vaststellen van deze indexcijfers werd uitgegaan van eenige getallen, vermeld in het eerste verslag van de zg. „Staatscommissie Patijn”.<sup>1)</sup>

Voortbouwende op hetgeen in het archief van deze Commissie werd aangetroffen, werden ongeveer een jaar geleden een aantal verdere gegevens verzameld. Dit materiaal moest worden ontleend aan jaarlijksche begrotingen en aan opgaven van kosten van grotere werken, zoodat het niet mogelijk was fluctuaties over korte termijnen te achterhalen.

In de jaren 1901 t/m 1910 komen kostenfluctuaties van betrekkelijk geringen omvang voor. Het verzamelde materiaal bleek echter niet uitvoerig genoeg om van deze fluctuaties een duidelijk beeld te verkrijgen, zoodat moest worden volstaan met de gemiddelde eenheidsprijzen over 1901 t/m 1910 = 100 te stellen.

Voorts bleek, dat ook in latere jaren van verschillende soorten van werk en in verschillende deelen van het land de eenheidsprijzen niet geheel parallel verlopen. De tenslotte aangenomen indexcijfers zijn dan ook te beschouwen als min of meer schattenderwijs bepaalde gemiddelden. Overwogen werd twee reeksen van indexcijfers vast te stellen, nl. voor onderhoudskosten enerzijds en voor kosten van aanleg en verbetering anderzijds. De verschillen tusschen de beide reeksen bleken echter niet van dien aard, dat op deze wijze veel verbetering kon worden bereikt.

Ter vergelijking beschikken wij nog over eenige indexcijfers, die ons geheel buiten verband met bovenomschreven onderzoek werden genoemd voor onderhoudskosten van straten en pleinen in de gemeente Rotterdam. Deze indexcijfers werden mede in fig. 2 opgenomen. Tenslotte werd in deze figuur nog overgenomen het verloop der indexcijfers voor de kosten van woningbouw ontleend aan een dezer dagen verschenen publicatie van Ir. H. van der Kaa.

<sup>1)</sup> Eerste verslag der Staatscommissie voor het Vervoervraagstuk (ingesteld bij Kon. Besluit van 12 Mei 1923 No. 40), Algemeene Landsdrukkerij 1924, blz. 45.

Beschouwen wij nu de met behulp der indexcijfers gereduceerde uitgaven voor de wegen, dan blijkt, dat zij, vooral na de instelling van het Wegenfonds in 1926, sterk zijn toegenomen. Men weet, dat zulks verband houdt met de hoge eischen, die het motor- en rijwielverkeer aan onze wegen stelt. Daarom werden in fig. 3 eenige getallen in beeld gebracht, welke een indruk kunnen geven van de ontwikkeling van het moderne wegverkeer. Voor de jaren 1928 t/m 1935 beschikken wij over de bekende gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek aangaande de aantallen motorrijtuigen in Nederland. Over voorafgaande jaren kan men een meer globalen indruk van de ontwikkeling van het motorwegverkeer verkrijgen aan de hand van de ingevoerde hoeveelheden benzine, welke — althans in de laatste jaren — voorzover kon worden nagegaan op enkele procenten na dienst doen als brandstof voor motorrijtuigen. Over de jaren 1928, 1929 en 1930 zijn de ingevoerde hoeveelheden benzine vrijwel evenredig met het aantal motorrijtuigen. Als schaal voor de ingevoerde hoeveelheden werd in de grafiek aangenomen 337.000 ton = 100, opdat over genoemde jaren de lijn der ingevoerde hoeveelheden benzine zoo goed mogelijk zou samenvallen met die der aantallen motorrijtuigen.

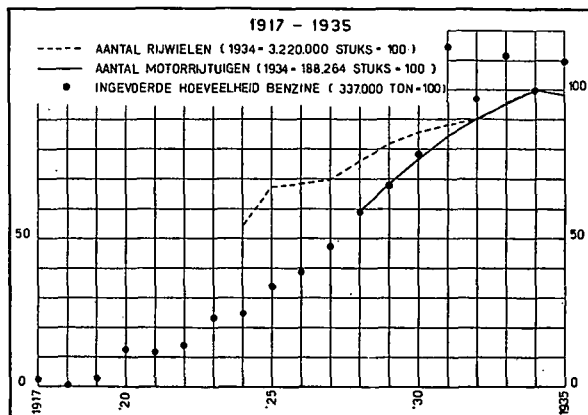


FIG 3

Over latere jaren fluctueeren de ingevoerde hoeveelheden benzine sterk. Dit is het gevolg van het periodiek aanleggen van grotere voorraden. Uit betrouwelijk verkregen gegevens bleek echter, dat het benzine verbruik „ex-pomp” ook in deze jaren regelmatig verloopt.

Met bovenstaande zou gevoegelijk kunnen worden volstaan, ware het niet, dat in de jaren 1900 t/m 1935 de bevolking van Nederland niet onbelangrijk is toegenomen. Nu kan men van een grotere gemeenschap centeris paribus grotere uitgaven verwachten dan van een kleinere. Een enkele blik op de getallen leert wel reeds, dat de toename van de uitgaven voor wegenverbetering en wegeaanleg vele malen groter is dan de toename van het aantal inwoners; niettemin werd ter wille van de volledigheid ook met dezen factor rekening gehouden. Het gemiddeld aantal inwoners over de jaren 1901 t/m 1910 op rond 5545 duizendtallen stellende, werden de uitgaven, herleid tot „oude” guldens per 5545 duizend inwoners, in fig. 1 mede weergegeven.

Wie daartoe lust gevoelt kan deze bedragen ook, door middel van de ter rechterzijde van de figuur geteekende schaalverdeling aflezen in centen „1935” per inwoner.

Ook op deze wijze beschouwd, blijken — zooals te verwachten was — de uitgaven voor verbetering en aanleg van Rijkswegen in den loop der jaren sterk te zijn toegenomen. De jaarlijksche uitgave zal in de toekomst — afgezien van een mogelijke toename der eenheidsprijzen — nog wel verder moeten stijgen, indien wij willen bereiken, dat binnen redelijken termijn de Rijkswegen zullen voldoen aan alle billijke eischen, die het moderne wegverkeer onvermijdelijk medebrengt.

Ir. F. VAN RIJ.



### DE WERKEN VAN DE SPOORWEGEN.

De werken, die worden uitgevoerd aan de spoorwegen, zijn te onderscheiden in twee groepen, nl.:

- a. werken voor rekening van den Staat,
- b. werken voor rekening van de Spoorwegmaatschappijen.

Voor rekening van de spoorwegmaatschappijen komen alle werken tot wijziging en verbetering van het net, dat door de spoorwegmaatschappijen wordt geëxploiteerd, onafhankelijk van het feit, of dat eigen lijnen van de Spoorwegmaatschappijen of van den Staat gehuurde lijnen zijn. Legt de Staat echter nieuwe lijnen aan, zooals bijv. de lijn Gouda—Boskoop—Alphen, dan komen die aanlegkosten voor rekening van den Staat. In dit artikel zullen wij slechts spreken over de werken voor rekening van de Spoorwegmaatschappijen.

De kapitaaluitgaven van de Spoorwegmaatschappijen zijn verder te onderscheiden in drie hoofdgroepen, nl.:

- a. de werken aan de Spoorwegen;
- b. uitbreiding van het Rollend Materieel;
- c. aanleg bovenleiding electrificatie en andere uitgaven, die niet onder de beide vorige categorieën zijn opgenomen.

#### De werken aan de Spoorwegen.

Beschouwen wij de investaties over de laatste drie vijfjarige perioden, dan blijkt, dat de vastgelegde kapitalen in dat tijdvak regelmatig en sterk zijn gedaald. Wij komen daarbij tot de volgende cijfers:

	Geïnvesteerd in Spoorwegwerken
1921—1925 .....	f 76.— miljoen
1926—1930 .....	„ 36.3 „
1931—1935 .....	„ 24.2 „

Deze cijfers wijken sterk af van de netto toeneming van de balanswaarde in die jaren, hetgeen wordt verklaard door het feit, dat bij de vaststelling van bovenstaande cijfers buiten beschouwing gebleven zijn, de aankoop van spoorwegen, de verschillende overboekingen, de afboeking van tenietgegangene werken, enz. Onder deze cijfers is echter nog wel begrepen de aankoop van grond en andere onroerende goederen; het is niet mogelijk aan de hand van de gepubliceerde gegevens deze bedragen uit te schakelen. Voor de periode 1926—1935, welke periode wij in het volgende gedeelte speciaal zullen behandelen, hebben deze bedragen echter geen doorslaggevend beteekenis. Aan de hand van vorenstaande cijfers blijkt, dat bedoelde uitgaven in de jaren 1926—1930 bijna 50 pCt. lager waren, dan in de jaren 1921—1925 en dat de laatste vijfjarige periode een totaal investatie aangeeft, die 70 pCt. lager is dan die van de topperiode. Vergelijken wij dan in de laatste tienjarige periode verder de jaartotalen, dan blijkt, dat ook daarbij een zeer markante daling is waar te nemen. Dat de Spoorwegmaatschappijen, die een net met een totale lengte van bijna 3500 km exploiteeren, jaarlijks belangrijke uitgaven moeten doen voor wijziging en verbetering daarvan is eigenlijk vanzelfsprekend. Elk jaar zullen er werken moeten worden uitgevoerd, die technisch geen verder uitstel dulden, maar de vraag, die ons hier in de eerste plaats bezig houdt, is, of de Spoorwegmaatschappijen inderdaad een conjunctuurniveleerende openbare werkenpolitiek hebben gevoerd, of zij, waar mogelijk, de uitvoering van groote werken in de hoogconjunctuurperiode hebben opgeschort, om de werkverruiming in de depressieperiode te kunnen bevorderen. Zooals uit het onderstaande nader zal blijken, wijzen de spoorwegcijfers eerder het tegendeel uit.

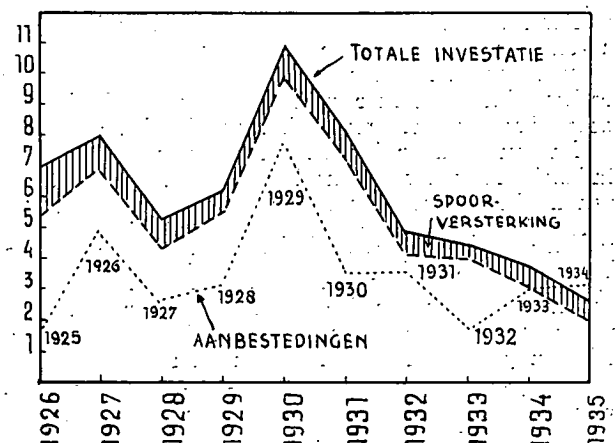
Het is in dit verband ook van belang na te gaan, welk bedrag jaarlijks wordt afgeschreven, want na de herziening van de afschrijvingen in 1928 mag wor-

den aangenomen, dat het bedrag der jaarlijksche afschrijvingen in overeenstemming is met het bedrag der normale jaarlijksche vervanging. Zou het bedrag van de investatie gelijk zijn aan het bedrag der afschrijving, dan zouden de Spoorwegmaatschappijen haar normale functie in ons productiestelsel, nl. jaarlijks te reproduceeren datgene, wat in het bedrijf verbruikt is, vervullen. De organisatie van onze geheele productie is er op ingesteld, steeds weer te reproduceeren, datgene wat verbruikt is, dat wil vanzelfsprekend niet zeggen, dat elke versleten of verouderde machine weer in de vroegere constructie moet worden gereproduceerd, maar wel, dat de waarde van dat, wat verbruikt wordt, gelijk moet zijn aan de waarde van dat, wat gereproduceerd wordt. Is dat niet het geval, dan ontstaan de zoo gevreesde storingen in onze maatschappij. In de particuliere industrie wordt de vervanging in een depressieperiode gewoonlijk sterk verminderd en het is de bedoeling van de z.g. constructieve openbare werkenpolitiek het vacuum, dat daardoor ontstaat in de werkgelegenheid aan te vullen door vergrootte activiteit van de overheid en van de overheidsbedrijven bij de uitvoering van openbare werken.

De cijfers toonen nu aan, dat de Spoorwegmaatschappijen tot en met 1932 in de spoorwegwerken jaarlijks een bedrag hebben geïnvesteerd, dat gelijk is aan, of hooger is dan het bedrag der normale afschrijvingen op de spoorwegen ad pl.m. 4.7 miljoen, maar dat de investatie gedurende de laatste drie jaren ver beneden dat niveau gebleven is. Hieruit volgt dus, dat ook de Spoorwegmaatschappijen de werken tot wijziging en verbetering van de spoorwegen hebben verminderd tot een niveau, dat lager ligt dan de normale jaarlijksche vervanging. De verklaring van dat verschijnsel is al zeer gemakkelijk te vinden. De zeer ongunstige uitkomsten van de exploitatie noodzaakten niet alleen tot de grootste soberheid ten aanzien van de exploitatiekosten, ook de kapitaaluitgaven moesten om die reden tot het minimum beperkt worden. De sterke achteruitgang van het geheele vervoer vergrootte het risico van belangrijke investaties en ook hierdoor werd een remmende invloed uitgeoefend.

De cijfers van de laatste tienjarige periode zijn weergegeven in grafiek I. Het gearceerde gedeelte geeft aan de bedragen, die zijn belegd in spoorversterking. Daaronder zijn begrepen de kosten voor wijziging en verbetering der sporen op diverse deelen van het net; het bedrag, dat daarvoor benodigd is, is betrekkelijk constant. Het zijn kosten, die elk jaar weerkeeren en die dan ook eigenlijk meer zijn te beschouwen als onderhoudskosten, die over zeer langen termijn moeten worden verdeeld. In bedoelde grafiek is bovendien aangegeven het bedrag der openbare spoorwegaanbestedingen volgens de gegevens van het maandschrift van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Zooals uit de aanduiding van de jaartallen

Graphiek I. Spoorwegwerken (mill. Guldens).



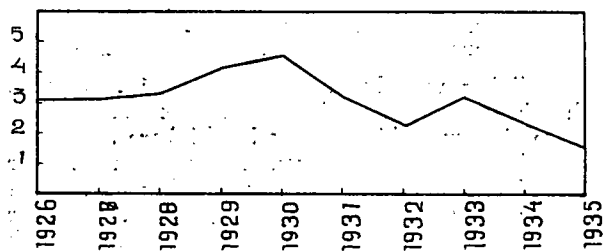


blijkt, is deze curve één jaar verschoven. Door deze verschuiving blijkt duidelijk, welk een nauw verband bestaat tusschen het bedrag der aanbestedingen van een bepaald jaar en het bedrag der investaties in het daaropvolgende jaar.

De investaties bereikten haar hoogtepunt in 1930. In dat jaar werd bijna *f* 11 miljoen belegd in de spoorwegen. Ook 1931 is het bedrag nog zeer belangrijk, nl. *f* 8 miljoen. Deze cijfers schijnen er op te wijzen, dat de Spoorwegmaatschappijen juist na het intreden van de crisis van 1929 groote activiteit hebben getoond in de uitvoering van werken en als dan verder blijkt, dat in de voor de Spoorwegen bijzondere gunstige jaren 1928 en 1929 belangrijk kleinere bedragen zijn geïnvesteerd, dan schijnt de conclusie gerechtvaardigd, dat de Spoorwegmaatschappijen de uitvoering van talrijke werken hebben verschoven van de hoogconjunctuurperiode naar de laagconjunctuurperiode. Bij nadere beschouwing van het cijfer der aanbestedingen wordt deze gedachte echter weersproken, want bij de aanbestedingscijfers ligt er in 1929 een uitgesproken top. De aanbestedingen van de werken, die in 1930 werden uitgevoerd, vonden dus voor een overwegend deel plaats in 1929, dus reeds vóór het intreden van de crisis. Direct na 1929 daalt het cijfer der aanbestedingen tot een sterk verlaagd niveau.

Maar om tot een zuiver inzicht in deze cijfers te komen, kunnen wij niet volstaan met een beschouwing van de totalen; daartoe is een nadere analyse noodig. In de eerste plaats zien wij in de jaren 1926—1927 de uitloopers van de electricificatie Amsterdam—Rotterdam, in 1930 en volgende jaren worden belangrijke bedragen aangewend voor de voortgezette electricificatie van Noord-Holland. Daarnaast zijn in deze tienjarige periode nog enkele andere millioenenwerken uitgevoerd en wel de aanleg van dubbel spoor op de lijn Zwolle—Leeuwarden en op enkele kleinere trajecten, alsmede de bouw van een tweede brug bij Zaltbommel. In die werken werd in deze tienjarige periode ruim *f* 5 miljoen belegd. De herstelwerkzaamheden, in verband met de baanverzakking tusschen Rotterdam en Gouda eischten ongeveer een gelijk bedrag, terwijl verder in de spoorwegwerken in Limburg meer dan *f* 3 miljoen werd vastgelegd. Tenslotte werd een bedrag van bijna *f* 2 miljoen besteed in verband met de verbetering van den spoorwegtoestand in Amsterdam. Voegt men daarbij dan nog de kosten voor wijzigingen van de spoorwegen in verband met de electricificatie ad. *f* 5½ miljoen, ongetrekkend de kosten voor aanleg der bovenleidingen, dan blijkt, dat van het totaalbedrag der investaties ad. *f* 60 miljoen, een bedrag van *f* 20 miljoen werd aangewend voor de uitvoering van deze millioenenwerken. Deze werken droegen, zooals hieronder nader blijken zal, alle een zeer speciaal karakter en het is merkwaardig te zien, hoe bij uitschakeling van deze bijzondere werken over de verschillende jaren de grillige curve van grafiek I zich wijzigt in de rustig verloopende curve van grafiek II.

Graphiek II. Spoorwegwerken (excl. millioenenwerken). (mill. Guldens).



Ook in deze grafiek zien wij nog — sterk afgevlakte — toppen in 1927 en 1929—1930, terwijl ook de voortgezette daling na 1930 onmiskenbaar uit de grafiek volgt, maar de stijgingen en dalingen zijn

daarbij tot zeer geringe proporties teruggebracht. Toonde graphiek I een daling van 1930 tot 1936 van *f* 11 miljoen tot *f* 2.7 miljoen, dus van *f* 8.3 miljoen, bij uitschakeling van de millioenenwerken zijn de cijfers van deze beide jaren resp. *f* 3.2 en *f* 0.9 miljoen en de daling bedraagt dan dus slechts *f* 2.3 miljoen. Men dient bij de vergelijking dier cijfers dan bovendien nog in aanmerking te nemen, dat de kosten van de uitvoering van werken na 1929/1930 belangrijk gedaald zijn, zoodat de teruggang in de uitvoering van werken door deze cijfers eigenlijk nog te ongunstig worden voorgesteld. Wij achten het gerechtvaardigd op grond van deze gegevens te concluderen, dat de Spoorwegmaatschappijen, voor wat betreft de uitvoering van normale werken aan de Spoorwegen met het doorwerken van de crisis de koorden van de beurs geleidelijk wat nauwer aangehaald hebben, maar dat de groote daling van de jaarlijksche investeringen voor een overheerschend deel is toe te schrijven aan het feit, dat in de jaren 1933—1935 geen bijzondere groote werken werden ter hand genomen.

Dat de millioenenwerken, die in dat tijdvak werden uitgevoerd inderdaad een bijzonder karakter droegen, blijkt bij een nadere beschouwing van den aard van deze werken. In het bijzonder geldt dat voor de baanverzakking op de lijnen Gouda—Rotterdam. Ten aanzien van de uitvoering van deze werken bestond er geen keus. De veiligheid werd bedreigd en een grondige voorziening duldde geen verder uitstel.

De aanleg van het dubbel spoor op gedeelten van de lijn Zwolle—Leeuwarden (1926—1930) vond plaats om de verbindingen met het Noorden van het land te verbeteren, storende vertragingen op te heffen en in het algemeen, om te komen tot een betere uitoefening van den dienst. De voornaamste werkzaamheden vonden plaats vóór het begin van de crisis. De voltooiing van het dubbel spoor op de lijn Utrecht—Boxtel is te beschouwen als een voortzetting van werken, waarmede reeds lang vóór 1926 een aanvang was gemaakt. In de jaren 1931—1933 werd over betrekkelijk korte afstanden het dubbel spoor op deze lijn aangelegd, terwijl tevens op het traject Zaltbommel—Waardenburg een tweede brug werd gebouwd. De verbetering van de verbindingen met het Zuiden van het land was hierbij de voornaamste drijfveer.

Het kleine gedeelte van deze lijn, waar nog enkel spoor lag, vormde als het ware de missende schakel, om tot intensieve exploitatie van deze verbindingen te komen.

Van geheel afwijkenden aard zijn weer de werken, die in Limburg zijn verricht, ten behoeve van het kolenvervoer. Voor dat doel vonden grondaankopen plaats, terwijl verder ook enkele werken werden uitgevoerd. Deze investeringen kwamen ten goede aan de verbetering van de organisatie van het kolenvervoer en van het vervoer van mijnwerkers. Als gevolg van het totstandkomen van het Julianakanaal werden de verstrekkende plannen, die aanvankelijk waren gemaakt, niet geheel verwezenlijkt.

In het beginstadium is daarom de verdere uitvoering van een gedeelte dier plannen gestaakt.

Zeer belangrijke investaties zijn gevorderd, in verband met de electricificatie van verschillende lijnen in Noord- en Zuid-Holland. Bij de uitvoering van deze electricificatiewerkzaamheden vonden gelijktijdig verschillende vernieuwingen, wijzigingen en verbeteringen plaats, die, zoo niet tot electricificatie zou zijn besloten, toch in ieder geval binnen afzienbaren tijd zouden moeten zijn uitgevoerd, doch die thans, in verband met de electricificatie, tot versnelde uitvoering kwamen. De daartoe benodigde bedragen zijn mede begrepen onder het hiervorengenoemde cijfer van investeringen in verband met de electricificatie. Zooals bekend, zal deze electricificatie in de komende jaren nog in zeer belangrijke mate worden uitgebreid en daarvoor zijn nieuwe investeringen tot een

bedrag van pl.m. f 30 miljoen te wachten. Deze omschakeling van het bedrijf staat in direct verband met de ontwikkeling van de techniek. Systematisch worden de electricatiewerkzaamheden voortgezet. Ook hierbij heeft in de thans afgesloten periode de conjunctuurnivelleerende werking van de uitvoering van openbare werken in de depressieperiode geen rol van betekenis gespeeld.

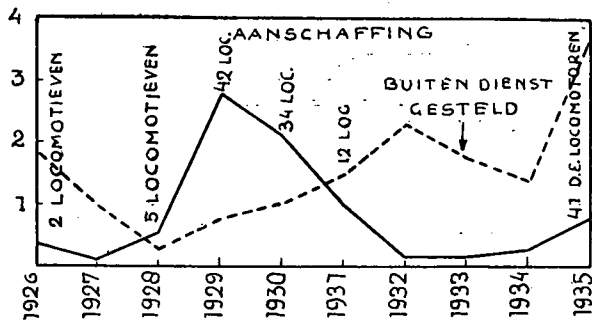
Voor wat betreft de werken aan de Spoorwegen, blijkt dus uit het vorenstaande, dat in de jaren na 1929 inderdaad zeer belangrijke investaties hebben plaats gevonden door de uitvoering van werken van bijzonderen aard. De uitvoering van die werken heeft vanzelfsprekend bijgedragen tot de verruiming van de werkgelegenheid in ons land. Slechts een zeer klein deel dier werken is door de Spoorwegmaatschappijen in eigen beheer uitgevoerd, omdat alle werken van grooteren omvang door de Spoorwegmaatschappijen openbaar of ondershands worden aanbesteed. Werkverruiming was dus wel het gevolg, maar niet het doel, dat werd nagestreefd met de uitvoering van die werken. Dat de investaties in de periode na 1929 zoo belangrijk zijn geweest is voor een overwegend deel aan bijzondere oorzaken toe te schrijven. Bij een nauwkeurige analyse van het cijfermateriaal blijkt duidelijk, dat beperking van de vastlegging van nieuwe kapitalen in deze periode richtsnoer voor de bedrijfspolitiek is geweest.

#### Het Rollend Materieel.

Een geheel ander beeld geven de cijfers van de aanschaffing van het Rollend Materieel te zien. Wij kunnen hierbij een onderscheid maken tusschen de aanschaffing van locomotieven en tenders enerzijds en de aanschaffing van personenrijtuigen en goederenwagens anderzijds. De cijfers voor beide groepen zijn in de onderstaande graphieken afzonderlijk opgenomen.

Zoals uit deze gegevens blijkt zijn de aanschaffingen van locomotieven in de laatste jaren gering geweest; ook dit staat in verband met den geleidelijken overgang van stoomtractie of elektrische en dieselelectrische tractie. Zoals bekend zijn de elektrische en dieselelectrische motorrijtuigen ingericht als personenrijtuig en de aanschaffing daarvan is dan ook opgenomen onder het hoofd rijtuigen en wagens. De belangrijke aanschaffingen van rijtuigen en wagens zijn voor een zeer overwegend deel toe te schrijven aan uitbreiding van het elektrische materieel. In de beide graphieken zijn ook opgenomen de bedragen, die zijn afgeboekt, in verband met buitengebruikstelling van materieel. Ten aanzien van de locomotieven overtreft de buitengebruikstelling de aanschaffing in de jaren na 1931 voortdurend. Zou wel tot electricatie zijn overgegaan, dan zou aanschaffing van nieuw stoomtractiematerieel onvermijdelijk zijn geweest. Men mag dus de investaties in het electrisch materieel niet geheel beschouwen als extra-uitgaven, die door de electricatie noodzakelijk geworden zijn. Alleen doordat een belangrijk gedeelte van het net werd geëlectriceerd kon men het op dat gedeelte van het net vrijkomende stoomtractiematerieel beschikbaar maken,

Graphiek III. Locomotieven en tenders (mill. Guldens).

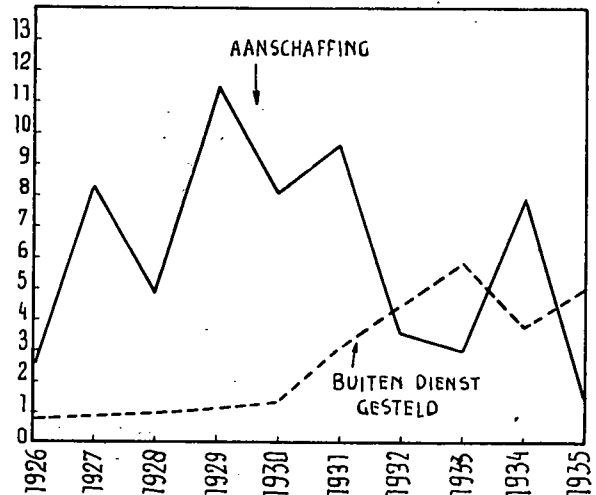


om voor andere deelen van het net te voorzien in de behoefte aan locomotieven, ter vervanging van die, welke onbruikbaar werden.

Ten aanzien van de rijtuigen en wagens zien wij tot en met 1930 slechts een geringe buitendienststelling, in de jaren daarna vertoont de curve een markante stijging.

De vorenbedoelde graphieken geven wij hieronder weer:

Graphiek IV. Rijtuigen en wagens (mill. Gulden).



De buitendienststellingen zijn tegen aanschafwaarde opgenomen.

Opmerkelijk is het, dat de investatie in het materieel voor het goederenvervoer in de jaren 1928 en 1929, ondanks de zeer sterke toename van het vervoer in die jaren, slechts gering is. Van het bedrag, dat in de jaren 1926—1935 in goederenwagens werd belegd, (pl.m. f 14½ miljoen) wordt een overwegend deel (ruim f 9 miljoen) gevormd door de aanschaffing van 3600 kolenwagens. Deze aanschaffing was noodig om het toenemende binnenlandsche kolenvervoer te kunnen blijven bewerkstelligen. In de jaren van aankoop was reeds bekend, dat na het gereedkomen van het Julianakanaal een deel van het kolenvervoer zou afvloeien en een zuiver particuliere onderneming zou waarschijnlijk niet bereid geweest zijn onder deze omstandigheden nog zulk een belangrijk bedrag in dit materieel te investeren. Men achtte het echter de plicht van de Spoorwegen paraat te blijven om het mijnvervoer te bewerkstelligen, zoolang de mijnen per spoor wenschten te vervoeren. Dit uitgangspunt noodzaakte tot deze uitbreiding, ondanks het feit, dat met zekerheid kon worden aangenomen, dat dit speciale materieel slechts gedurende enkele jaren voor het kolenvervoer gebruikt zou worden.

Schakelt men deze aanschaffing van kolenwagens uit, dan blijkt, dat de aanschaffing van het goederenmaterieel in die jaren zeer gering was, ondanks de sterke stijging der vervoercijfers, die door onderstaande gegevens geïllustreerd wordt:

	1926	1929
	millioen	millioen
Treinkilometers goederentreinen	47.2	54.3
Aantal tonnen vervoerd	20	24.3

De stijging was dus te stellen op 15 à 20 pCt. en het is vanzelfsprekend, dat deze vervoerstoename hogere eischen stelde aan het beschikbare materieel. Dat nochtans de aankoop van nieuw materieel voor den goederendienst slechts uiterst gering was, wordt verklaard door het feit, dat in deze topperiode meer dan normaal gebruik gemaakt werd van buitenlandsch materieel, waarvoor huur betaald moest worden. Door dezen weg te kiezen, ontkwamen de Spoorwegen aan de noodzakelijkheid groote bedragen nieuw te investeren en in verband met den enormen teruggang van het vervoer en de algeheele reorganisatie van

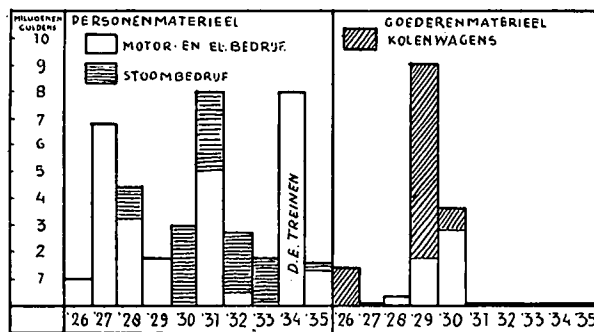
het goederenvervoer mag men aannemen, dat de Spoorwegen daardoor zijn ontkomen aan een enorme investatie, die onder de nieuw ingetreden omstandigheden improductief zou zijn gebleken.

De bedragen voor huur van Rollend Materieel waren volgens het jaarverslag:

	Ontvangen	Betaald
1927 .....	f 18.000	—
1928 .....	—	f 202.000
1929 .....	—	„ 848.000
1930 .....	„ 297.000	—
1931 .....	„ 486.000	—

Duidelijk toonen deze cijfers aan, dat de huurbetalingen in 1928 en 1929 stegen tot een abnormaal hoog niveau en hierin ligt de verklaring van het feit, dat ondanks de sterke toename van het vervoer in die jaren toch geen belangrijke uitbreiding van het goederenmaterieel noodig was. In graphiek V zijn de aanschaffingen van rijtuigen en wagens nader ontleed. In het linker gedeelte van de graphiek zijn opgenomen de cijfers van de aanschaffing van personenrijtuigen, waarbij gearceerd zijn aangegeven de aanschaffingen voor het stoombedrijf. De niet gearceerde gedeelten geven dus een beeld van de aanschaffingen ten behoeve van het elektrisch, het diesel-electrisch en het verbrandingsmotorbedrijf. Het rechtergedeelte van de graphiek geeft een overzicht van de aanschaffingen van goederenwagens, waarbij dan de gearceerde gedeelten aangeven den aankoop van kolenwagens.

Graphiek V. Aanschaffing rijtuigen en wagens.



Duidelijk blijkt uit deze cijfers, dat bij de aanschaffing van personenrijtuigen de uitbreiding van het elektrisch en diesel-electrisch materieel een zeer overwegende rol speelt. In totaal werden slechts 259 personenrijtuigen voor het stoombedrijf aangekocht in deze geheele tienjarige periode; daartoe moest een bedrag van ruim f 11 miljoen worden geïnvesteerd. De vervanging van stoomtractie door motortractie (electrificatie, diesel-electrische tractie, verbrandingsmotoren) eischte in totaal ongeveer f 29 miljoen. De uitbreiding van het goederenmaterieel is, indien wij den aankoop van kolenwagens buiten beschouwing laten, al zeer gering geweest. Alleen in de jaren 1928—1930 vonden eenige aankopen plaats en dit betrof bovendien nog vrijwel uitsluitend den aankoop van wagens voor het groentevervoer.

Samenvattend blijkt dus, dat de aanschaffingen ten behoeve van het stoombedrijf in bedoelde tienjarige periode inderdaad gering geweest zijn. In de jaren 1927, 1929 tot en met 1931 en 1934 overtroffen de aanschaffingen de jaarlijksche afschrijvingen, in de overige jaren bleven de aanschaffingen beneden dit niveau. Voor elk van de jaren van hooge aanschaffing zijn er echter bijzondere redenen aan te geven, die een verklaring geven voor het hooge cijfer en die verklaring steunt dan voor de meeste jaren op het feit, dat juist in deze tienjarige periode de geleidelijke omschakeling van stoomtractie op elektrische en diesel-electrische tractie plaats vond. Deze ontwikkeling van de techniek van het bedrijf staat geheel los van de ontwikkeling van de con-

junctuur in deze zelfde periode en indien dan ook een belangrijk deel der uitgaven ten behoeve van deze overschakeling juist valt in de jaren na 1929, is dat een zuivere coincidentie. Een bewuste, conjunctuurnivelleerende openbare werkenpolitiek is in het spoorwegbedrijf dan ook zeker niet gevoerd.

#### De overige uitgaven.

Buiten de genoemde aanschaffingen van spoorwegwerken en Rollend Materieel vallen in deze periode ook nog de kosten van den aanleg van de bovenleidingen van het geëlectriceerde net, die voor de jaren 1926—1935 zijn te stellen op ongeveer 15 à 16 miljoen. Verder werd in dat tijdvak nog een bedrag van 17 miljoen geïnvesteerd in aanschaffing en verbetering van de spoorwegtelegraafinrichting, van de beveiligingsinrichtingen e.d. Deze uitgaven zijn vanzelfsprekend samengesteld uit duizenden posten en het is niet wel mogelijk thans nog na te gaan, welk deel van deze f 17 miljoen werd uitgegeven in verband met de technische omschakeling van het bedrijf. Voor wat betreft de kosten voor aanleg van de bovenleiding dient nog te worden opgemerkt, dat reeds vóór 1925 135 km van het totale net geëlectriceerd was, nl. Amsterdam-Rotterdam, Haarlem-IJmuiden en Scheveningen-Rotterdam. Na 1929 werd nog 100 km geëlectriceerd. Van 1926—1929 werd ongeveer f 7 miljoen uitgegeven voor aanleg van bovenleidingen, na 1929 ongeveer f 8 miljoen.

Maken wij tenslotte een opstelling van de totale bedragen, die in de bedoelde tienjarige periode zijn geïnvesteerd, dan komen wij tot de volgende cijfers,

	Investaties, in verband met de omschakeling	
	Totale investatie	millioenen Gulden
Spoorwegwerken .....	60	6
Rollend Materieel .....	61	29
Bovenleiding .....	16	16
Overige aanschaffingen .....	17	?
	f 154	f 51

Duidelijk blijkt uit deze cijfers, welk een belangrijke invloed de omschakeling van het bedrijf op de totale investatie heeft gehad.

A. M. GROOT.

#### HET WERKFONDS.

Het Werkfonds 1934 berust op de wet van den 2den Juli 1934 tot wijziging en verhooging van het zevende Hoofdstuk B der Rijksbegroting voor het dienstjaar 1934.

Daarbij werd op den Kapitaaldienst een bedrag gebracht van f 60.000.000, met de omschrijving: „Kosten van openbare Rijkswerken, uitgevoerd in het belang van de werkverruiming en voorschotten of bijdragen in de kosten van werken, welke tot dat doel door anderen worden uitgevoerd.”

Bij de wet van 1 Augustus 1936, Staatsblad 3406, is dit bedrag verhoogd tot f 66.300.000.

Aanvankelijk waren alle werken ondergebracht bij dezelfde instantie, onder toezicht van een uit 12 leden bestaand bestuur. De besluiten behoeften dan nog de goedkeuring van een uit 6 Ministers bestaande commissie.

Later is de financiering van zuiver industrieele projecten ondergebracht bij het Departement van Handel, Nijverheid en Scheepvaart.

Dit artikel zal alleen spreken van de werken, welke uitgevoerd werden, voor het Rijk en andere publiekrechtelijke organen. Werken voor „anderen” zijn hoogst zelden voorgekomen, voor zoover het geen industrieele werken waren.

De bedoeling van de Regeering bij de indiening van het Wetsontwerp was tweeledig. Eenerzijds had de werkverruiming de strekking een groot aantal arbeidskrachten in de gelegenheid te stellen weder door eigen arbeid in hun onderhoud te voorzien.

Anderzijds moesten de te ondernemen werken worden uitgevoerd op een zoodanige wijze, dat het door de Regeering in de Memorie van Toelichting geschetste aanpassingsproces daardoor zou worden bevorderd.

Hierbij wees de Regeering er op, dat er een aantal bedrijven zijn, waarin de omvang der werkloosheid mede bepaald wordt door de hoogte van het loon. In die gevallen zou de Overheid er niet aan kunnen medewerken, dat werken werden uitgevoerd tegen loonen, die economisch niet verantwoord konden worden geacht.

Over de loonen bij de werken zou worden onderhandeld met de vakorganisaties. In de praktijk is gebleken, dat de medewerking van de organisaties steeds uitstekend is geweest. Voor een groot aantal gemeenten in het land zijn speciale „Werkfonds”-loonen tot stand gekomen. De hoogte van deze loonen hield verband met verschillende omstandigheden. Steeds werd rekening gehouden met verschillende factoren, zooals plaatselijk geldende loonen, vooral ook van industrie-arbeiders, huishuren, algemeene kosten van levensonderhoud, enz.

Daarbij moet rekening gehouden worden met het feit, dat de arbeiders, die werkzaam gesteld konden worden bij Werkfondswerken, in den regel bouwvak-arbeiders waren. Slechts zelden kwamen werken voor, waar ook bijv. metaalarbeiders, behangers en anderen direct op het werk aan den gang kwamen. Natuurlijk kwamen meerdere categorieën arbeiders aan het werk bij de levering van materialen, doch de invloed, die daarvan uitging, is slechts schattenderwijze te berekenen. Voor deze laatste soort arbeiders zijn nimmer loonvoorwaarden gesteld.

De plannen werden beoordeeld door het Bureau van het Werkfonds, bestaande uit een 6-tal ingenieurs.

Bij de beoordeeling werd in de eerste plaats gekeken naar het economisch nut van de uit te voeren werken. De voorkeur genoten daarbij die werken, waarbij het loonpercentage zoo hoog mogelijk was. Vervolgens werd nog rekening gehouden met het gebruik van materialen van Nederlandsche herkomst. Ten slotte werd nog gekeken, speciaal bij werken van publiekrechtelijke organen, naar de werkloosheid ter plaatse.

Er werden uitgevoerd werken ten behoeve van het Rijk in het belang der werkverruiming. Daarvoor kwamen vooral in aanmerking werken van den Rijkswaterstaat. Dit had verschillende voordeelen.

In de eerste plaats, omdat de Rijkswaterstaat vrijwel de eenige dienst was, die plannen had, welke onmiddellijk in uitvoering konden komen.

Ook was het voor deze plannen vrij gemakkelijk na te gaan, dat men hier inderdaad te doen had met „vervroegde” werken. Er bestond immers een Rijkswegenplan, waarop was aangegeven, wanneer bepaalde wegen of andere werken „normaal” zouden zijn uitgevoerd.

Ten slotte was de verrekening dezer posten zonder vele bezwaren, omdat deze kon plaats vinden met het Verkeersfonds, waaruit ten slotte de verschillende werken moesten worden gefinancierd.

#### *Uitvoering van Rijkswerken.*

Op 15 September 1936 was vastgelegd voor de uitvoering van 145 Rijkswerken een bedrag van f 27.912.718,89. Zooals gezegd, waren dit in hoofdzaak werken van den Rijkswaterstaat en dienende ter vervroegde uitvoering van het Rijkswegenplan. Voor andere departementen werden eveneens werken uitgevoerd. Een voorbeeld hiervan is de bouw van een politiekruiser voor het Departement van Defensie voor een bedrag van f 880.000.

Het grootste bedrag voor één object was voor de spoorwegplannen te Utrecht, waarvoor ruim f 6.000.000 werd vastgelegd in de totaalkosten van f 7.500.000.

Dit laatste plan is een typisch voorbeeld er van, hoe uiterst bezwaarlijk het is om onmiddellijk een groot aantal arbeiders tewerk te stellen. Reeds jaren geleden was door een commissie een uitvoerig plan opgemaakt voor de verbetering van de spoorwegtoestanden te Utrecht. In hoofdzaak werd dit plan aangehouden. Door de Regeering is op 25 October 1934 beslist, dat principiëel het plan werd goedgekeurd en de plannen konden worden uitgewerkt. De definitieve goedkeuring op deze plannen werd op 9 Februari 1935 verleend.

De werkzaamheden zijn aangevangen op 18 November 1935. Op 15 September 1936 waren in totaal 8 bestekken goedgekeurd tot een bedrag van f 403.486 en waren op de bouwplaatsen aan het werk 120 arbeiders. Tot op dien datum had het werk opgeleverd 3000 manweken. Daarbij moet natuurlijk rekening worden gehouden met het feit, dat voor de voorbereiding en verdere uitwerking der plannen veel werk was geschied en dus daardoor vele menschen tewerk waren gesteld, of aan het werk waren gehouden.

Overigens waren nog belangrijke werken de nieuwe wegen tusschen Amsterdam en Den Haag, en Den Haag en Utrecht. De werken, uitgevoerd voor andere publiekrechtelijke organen, betroffen hoofdzakelijk Gemeentewerken. Slechts enkele waterschappen en polderbesturen kregen hulp uit het Werkfonds.

De gelden van het Werkfonds zijn geplaatst op den Kapitaaldienst. Dit bracht mede, dat slechts in zeer sporadische gevallen bijdragen à fonds perdu werden gegeven. Deze bedragen moesten dan weer verrekend worden op andere hoofden van de Rijksbegroting.

Zoo werd bijv. voor de restauratie van den Martinitorren te Groningen een bijdrage gegeven van  $\frac{1}{3}$  gedeelte tot een maximum van f 300.000.

#### *Hulp aan Gemeenten.*

Aan de Gemeenten werd overigens steeds geleend, zij het ook meestal op gemakkelijke voorwaarden, bijv. door het geven van vrijstelling van betaling van rente en aflossing gedurende enkele jaren. Meer nog dan bij Rijkswerken kan hier rekening gehouden worden met de werkloosheid, zoowel in relatieven als in absoluten zin. De Rijkswegen vormen de verbinding tusschen de groote centra, doch loopen zelf veelal door dun bevolkte gedeelten. De Gemeentewerken liggen juist in die centra. De grootste werken worden uitgevoerd in Amsterdam. Het Wilhelminagasthuis wordt uitgebreid, de verkeerstoestanden op het Rokin worden verbeterd, de binnenstad krijgt een rioleering.

Bij de beoordeeling van de Gemeentewerken spelen twee criteria een belangrijke rol. De werken moeten zijn van economisch nut en moeten zooveel mogelijk bijdragen tot vermindering der potentiële werkloosheid. Bovendien speelt de financieele draagkracht der Gemeente een belangrijke rol.

Door de crisis zijn vele Gemeenten noodlijdend geworden en de besturen dezer Gemeenten waren reeds gauw geneigd bij het Werkfonds aan te kloppen voor niet direct noodzakelijke werken. Bij andere Gemeenten was de wensch om werken, die op den gewonen dienst thuis hoorden, bij het Werkfonds onder te brengen, omdat men daardoor goedkoopere werken kreeg.

Juist bij die Gemeenten, die financieel niet sterk stonden, moest er ook op worden gelet, dat geen werken werden ondernomen, die het budget extra belastten, wegens noodzakelijke kosten van onderhoud of dergelijke. Ten slotte werd in aanmerking genomen de grootte der werkloosheid ter plaatse.

Het heeft geruimen tijd geduurd, voordat bij de Gemeentewerken in belangrijke mate arbeiders tewerk gesteld konden worden. Vrijwel geen enkele Gemeente had plannen, welke direct voor uitvoering in aanmerking konden komen. Bovendien komen de

meeste groote plannen slechts geleidelijk tot uitvoering.

Om aan dit euvel eenigszins tegemoet te komen, is thans met de Gemeente Amsterdam een regeling getroffen, waarbij tegelijkertijd een aantal plannen worden ondernomen en slechts toezegging wordt gedaan voor die onderdeelen, welke onmiddellijk ter hand genomen kunnen worden. Daardoor komen meer arbeiders direct aan het werk en er worden geen bedragen geblokkeerd voor werken, die eerst over eenige jaren uitgevoerd kunnen worden. Deze regeling geldt bijv. voor een schutsluis in de Nieuwe Meer (pl.m. f 3.000.000) en voor een nieuw politiebureau (f 1.177.000).

In totaal werd in deze rubriek voor 145 plannen geblokkeerd een bedrag van f 28.701.821,28.

*Uitvoering in werkverschaffing.*

Onder de plannen, uitgevoerd ten behoeve van den Rijkswaterstaat en van andere publiekrechtelijke organen, zijn er een aantal, die in werkverschaffing worden uitgevoerd. Voor zoover het Gemeenten betreft, hangt dit veelal samen met de financieele draagkracht. De bedragen, noodig voor de gewone werken, moeten worden geleend en, zooals hiervoren gezegd, liet de financieele draagkracht van vele Gemeenten niet toe, dat de Kapitaaldienst nog veel zwaarder werd belast.

Bij uitvoering in werkverschaffing krijgen de uitvoerende organen een subsidie in de loonen uit het Werkloosheidssubsidiefonds. In die gevallen behoefde slechts geleend te worden voor de z.g. bijkomende kosten (materiaal, toezicht, eventueel grondaankoop).

Op 15 September waren goedgekeurd 45 van deze plannen. Het totale bedrag, benoodigd voor die werken, bedroeg volgens raming f 12.145.861. Daarvan werd uit het Werkfonds gefinancierd voor een bedrag van f 6.687.276. De loonen voor deze werken werden geschat op f 4.617.705.

*Omvang van de geschapen werkgelegenheid.*

Het totale bedrag, geblokkeerd op 15 September, bedroeg na aftrek van de industriele objecten f 58.531.538,15. Daarvan waren uitgevoerd 66 plan-

nen tot een totaal bedrag van f 6.371.841,10 en onder handen 128 plannen voor f 30.655.260,96.

Van de meeste met behulp van het Werkfonds uitgevoerde werken worden loonlijsten ingediend. Daaruit is op te maken, hoeveel elke arbeider verdiend heeft en hoe lang is gewerkt. Van de 66 uitgevoerde plannen tot een totaal bedrag van f 6.371.841,10 werd op de bouwplaats verloond f 1.313.062,33.

Deze werken hebben geleverd rond 85.000 manweken, d.w.z. arbeid voor 85.000 arbeiders gedurende een week. Dit getal heeft alleen betrekking op arbeiders, werkzaam op de bouwplaats.

Het verloonde bedrag, besteed voor de vervaardiging van de voor het werk benoodigde materialen en het doen van leveranties, is vrijwel onmogelijk vast te stellen. Het behoeft echter geen betoog, dat voor de vervaardiging van straatklinkers, metselstenen, cement, het graven van grind en zand, groote bedragen arbeidsloon uitbetaald werden. Voorts zijn er nog arbeiders, die als vervoerders van materiaal werkzaam waren, zooals chauffeurs, schippers, zand- en steenlossers en die niet op de loonlijsten voorkwamen.

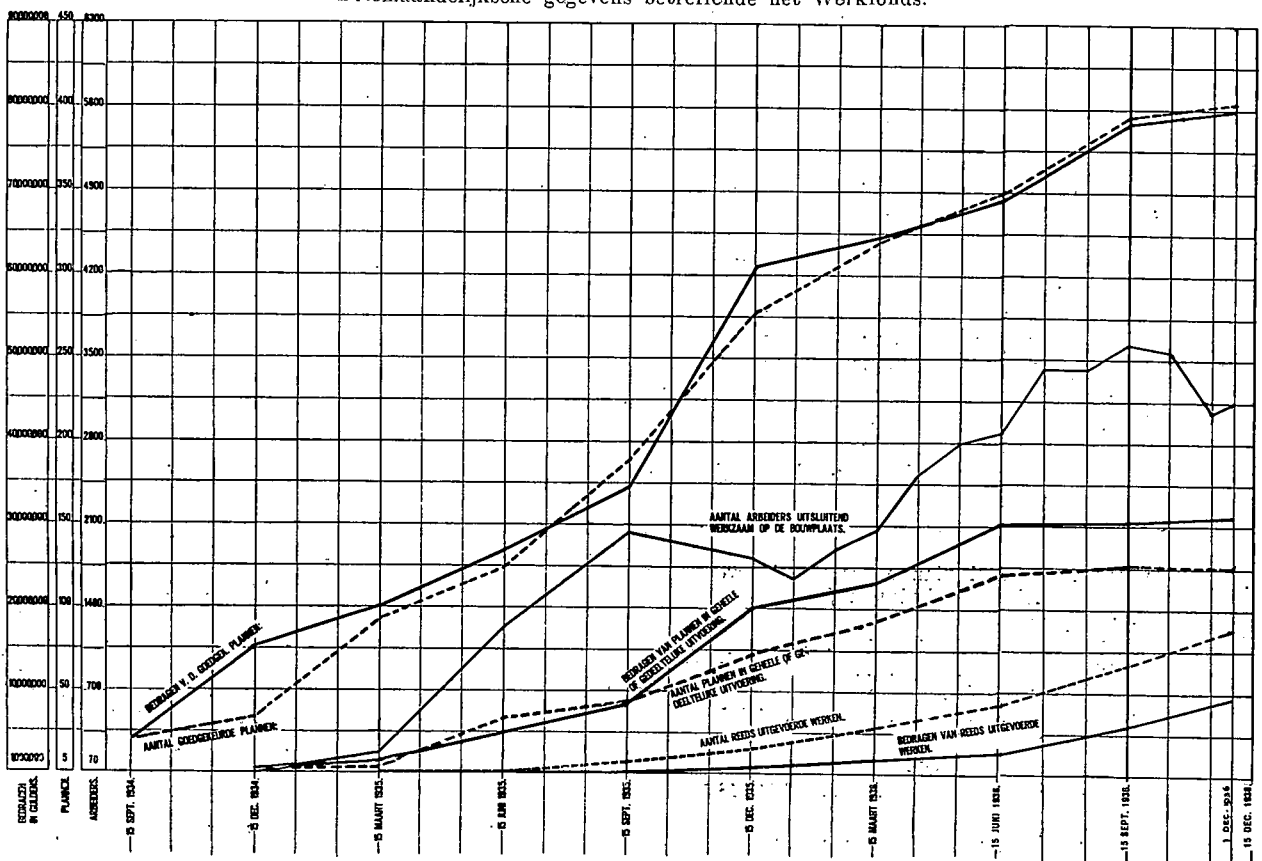
Daarom kan gevoeglijk worden aangenomen, dat het totale aantal manweken voor de uitgevoerde werken minstens 170.000 bedraagt. In het bedrag van ruim f 6 miljoen zijn nagenoeg geen ontegeningskosten begrepen. Het bedrag, benoodigd om één man gedurende één week tewerk te stellen, bedraagt dus rond f 37,50, of per manjaar pl.m. f 1900.

Indien dus het geheele bedrag van f 60.000.000 in één jaar zou worden opgebruikt (hetgeen om technische redenen niet mogelijk is), zou dit betekenen: arbeid voor pl.m. 31.500 man gedurende één jaar.

Het Werkfonds voert zelf geen werken uit, doch maakt vervroegde uitvoering van Rijks- en Gemeentewerken mogelijk. Daarbij wordt steeds de eisch gesteld, dat de werken moeten worden uitbesteed aan aannemers en niet in eigen beheer worden uitgevoerd.

De aannemer is vrij in de keuze van de tewerk te stellen arbeiders, doch hij moet deze betrekken uit de ingeschrevenen van de arbeidsbemiddeling ter plaatse. Hij heeft de verplichting bepaalde loonen uit te

Driemaandelijksche gegevens betreffende het Werkfonds.



betalen met de mogelijkheid van een toeslag voor werken in tarief.

Indien de aannemer meent, dat een bepaalde arbeider niet voldoende arbeidsprestatie levert, is hij vrij in het verlenen van ontslag. Bovendien heeft de aannemer er belang bij, dat het werk zoo spoedig mogelijk afloopt. Al deze factoren maken, dat het werken in Werkfondswerken het particuliere bedrijfsleven vrijwel benadert.

#### Samenvatting.

Met het Werkfonds heeft men thans ruim 2½ jaar practijk. In dien tijd is veel ervaring opgedaan. De eerste, waarop reeds is gewezen, is, dat het geruimen tijd duurt, voordat de arbeiders op de bouwplaats aan het werk komen. Nederland is nu eenmaal een dicht bevolkt land en bij uitvoering van openbare werken stuit men op eigendomsrechten van anderen, op inmenging van bestuursinstanties, enz. In sommige gevallen maakten instanties gebruik van het feit, dat men haar goedkeuring noodig had, om voordeelen op een ander gebied af te dwingen, waardoor veel kostbare tijd verloren ging.

Dit alles is ook mede de oorzaak, dat de kosten van uitvoering hoog zijn en dat het bedrag om één arbeider gedurende één jaar tewerk te stellen (p.l.m. f 1900) eveneens zeer hoog is. Bij dit hoge bedrag moet echter in het oog worden gehouden, dat de uitvoering op deze wijze verschillende voordeelen biedt, dezelfde van het particuliere bedrijf.

In de eerste plaats worden de arbeiders in hun eigen vak tewerk gesteld onder omstandigheden, die gelijk zijn aan die, waarop zij zullen werken als het normale bedrijf hen weer kan opnemen. De werken zelf worden uitgevoerd op de meest economische wijze, d.w.z. met machines, zoo deze gebruikt kunnen worden.

Weliswaar zou het bedrag per manweek veel lager zijn, als vele werken alleen in handenarbeid werden uitgevoerd, doch dan zouden de werken zelf veel duurder worden, zoodat voor eenzelfde bedrag met inschakeling van machines meer werken ter hand kunnen worden genomen en dus het nationale belang wordt gediend.

Van nationaal standpunt uit bezien zijn die werken te verkiezen, waarbij zooveel mogelijk evenwicht is verkregen tusschen het „sociale” element (zooveel mogelijk arbeiders aan het werk) en het „economische” element (de objecten dienen tot verhooging van de economische weerbaarheid van het land en worden zoo goedkoop mogelijk uitgevoerd).

Bovendien wordt door deze wijze van uitvoering de mogelijkheid geopend voor de aannemers om hun materieel rendabel te maken en tijdig te vernieuwen, waardoor zij op dezelfde hoogte kunnen blijven als hun buitenlandsche concurrenten.

Heel veel ervaring is opgedaan ten aanzien van de plaatselijke toestanden in verschillende deelen van het Rijk. Elk ingediend plan wordt nauwkeurig bekeken op zijn technische merites en getoetst op zijn economisch nut. Voor het vaststellen van de loonen is meestal een uitgebreid onderzoek noodig, omdat rekening gehouden moet worden met de loonhoogte van plaatselijke industrieën, met woninghuren en kosten van levensonderhoud.

Opgave van het aantal plannen en de daarvoor geblokkeerde bedragen.

Op 15 September 1934.	
Totaal aantal plannen goedgekeurd	21
Totaal geblokkeerd	f 4.215.357,—
Hieronder 13 civiele plannen tot een bedrag van	„ 4.085.557,—

Op 15 September 1935.	
Totaal aantal plannen goedgekeurd	190
Totaal geblokkeerd	f 34.648.553,—
Hieronder 136 civiele plannen tot een bedrag van	„ 31.902.489,—

Op 15 September 1936.

Totaal aantal plannen goedgekeurd	395
Totaal geblokkeerd	f 77.941.645,15
Hieronder 301 civiele plannen tot een bedrag van	„ 58.531.538,15

Op 15 September 1934 waren er nog geen plannen in uitvoering.

Op 15 September 1935 waren er in totaal 8 plannen geheel uitgevoerd en opgeleverd.

Het hiervoor geblokkeerde bedrag was in totaal f 368.252.

Voorts waren er nog 45 plannen in geheele of gedeeltelijke uitvoering. Het bedrag, dat voor deze plannen was vastgelegd, bedroeg in totaal f 8.596.278.

Op 15 September 1936 waren er 66 plannen geheel uitgevoerd en opgeleverd.

Het hiervoor geblokkeerde bedrag was f 6.371.841,10.

Voorts waren er nog 128 plannen, welke geheel of gedeeltelijk in uitvoering waren. Het hiervoor vastgelegde bedrag was in totaal f 30.655.260,96.

Dr. Ir. A. H. W. HACKE.

### DE INDUSTRIEFINANCIERING DOOR HET WERKFONDS

Hoewel bij de instelling van het Werkfonds 1934 meer in het bijzonder de uitvoering van „grote werken” op den voorgrond stond, werd van den beginne af aan de industrie-financiering d.w.z. de voorziening in de kapitaalbehoeften der industrie, als een van de middelen voor een doelmatige bestrijding der werkloosheid aan de orde gesteld. Bij de behandeling van het wetsontwerp, waarbij het crediet van f 60 miljoen voor het Werkfonds werd aangevraagd, deelde Minister Colijn o.m. mede, dat de oprichting van industriebanken weliswaar met groote voorzichtigheid betracht zou moeten worden, doch dat de Regeering, indien haar plannen ter uitbreiding van de industriele bedrijvigheid zouden worden voorgelegd, bereid was die plannen met den meesten ernst te onderzoeken en dat zij haar hulp bij de credietverschaffing niet zou onthouden, wanneer inderdaad gegrond vooruitzicht zou bestaan, dat daardoor blijvende werkgelegenheid in levensvatbare bedrijven zou worden verkregen.

Met het optreden van den huidige Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart kwam de industrie-financiering in een nieuw stadium. Immers, deze stelde zich op het standpunt, dat voor de industrie-financiering een afzonderlijke instelling zou moeten worden opgericht, die aan den eenen kant los van het eigenlijke Werkfonds zou moeten worden bestuurd, doch anderzijds in nauw contact met het Departement van Handel, Nijverheid en Scheepvaart zou moeten werken, omdat de bemoeiingen van dit Departement met betrekking tot de bevordering der industrialisatie, wanneer dit noodig was, haar voltooiing zouden moeten vinden in de mogelijkheid voor de Overheid, om ook wat de voorziening in de kapitaalbehoeften betreft, de hulpzame hand te bieden. Daarbij stond — en dit dient met nadruk te worden gezegd — steeds op den voorgrond, dat deze industrie-financiering voor de Overheid geen doel op zichzelf was, doch dat slechts hulp werd geboden, omdat was gebleken, dat van particuliere zijde ten deze niet voldoende initiatief aanwezig was, als met het oog op de belangen, die er voor de werkverruiming mede konden worden gediend, noodzakelijk werd geacht.

In verband met het bovenstaande werd de industriele bemoeiing van het Werkfonds overgebracht naar het Departement van Handel, Nijverheid en Scheepvaart en werd verder bij Koninklijke Boodschap van 30 October 1935 een wetsontwerp ingediend tot oprichting van een naamlooze vennootschap N.V. Maatschappij voor Industrie-financiering, hetgeen leidde tot de wet van 18 Juli 1936 S. No.



634, waarbij de Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart gemachtigd werd om voor en namens den Staat der Nederlanden tezamen met de N.V. Industriebank in Limburg te Maastricht een naamloze vennootschap als bovengenoemd op te richten. De oprichting dezer vennootschap vond plaats bij acte van 30 September 1936, welke acte als bijvoegsel No. 1413 van de Ned. Staatscourant van 12 October 1936 No. 198 werd gepubliceerd.

Intusschen waren de werkzaamheden van de industriële afdeling van het Werkfonds bij het Departement van Handel, Nijverheid en Scheepvaart voortgezet en het is dus, gezien de bedoeling van dit artikel, van belang om enkele beschouwingen te wijden aan datgene, wat door het Werkfonds met betrekking tot de industrie-financiering werd gedaan.

Het bleek al spoedig, dat er aan projecten op industrieel gebied geen gebrek was. Tot aan het tijdstip, dat de industriële werkzaamheden van het Werkfonds overgingen naar het Departement van Economische Zaken, begin Augustus 1935, werden bij het Werkfonds niet minder dan 411 industriële plannen ingediend. Daarvan waren echter vóór Augustus 1935 reeds 313 afgewezen, omdat zij niet voor steun van de Overheid in aanmerking kwamen, voornamelijk omdat zij economisch of financieel niet verantwoord konden worden geacht, of omdat zij buiten de eigenlijke bedoeling van het Werkfonds vielen.

Naast de 50 plannen, die bij den overgang naar het Departement van Handel, Nijverheid en Scheepvaart nog in behandeling waren, werden van Augustus 1935 tot October 1936 384 nieuwe projecten ingediend. Daarvan waren bij den overgang van de werkzaamheden naar de Maatschappij voor Industrie-financiering nog 71 in behandeling.

Blijkens het negende driemaandijksche verslag van het Werkfonds was op 15 September 1936 in totaal voor industriële projecten een bedrag van f 19.635.107.— vastgelegd, nl.

f 12.700.000.— voor den bouw van den Nieuw-Amsterdam;

f 3.754.067.— voor 69 plannen voor den overigen scheepsbouw en

f 3.181.040.— voor 26 andere industriële plannen.

#### *Steun aan den scheepsbouw.*

De steun aan den scheepsbouw verleend is tweemaal. Naast een aantal subsidies, die uitsluitend verleend werden ter overbrugging van het prijsverschil met buitenlandsche werven, en door bemiddeling van de Rijkscommissie voor Werkverruiming tot stand kwamen, zoodat eenige belangrijke orders voor Nederland behouden konden blijven en de werkgelegenheid op de Nederlandsche scheepswerven en machinefabrieken niet geheel behoefde te verdwijnen, werden door het Werkfonds een aantal credieten verleend tegen hypotheccair onderpand op het betrokken schip. Deze credietverleening vond voornamelijk plaats voor den bouw van motorkustvaartuigen door de scheepswerven, die gewoon waren dit soort van schepen te bouwen, een gedeelte van de bouwsom als hypotheek op het schip te laten staan, doch door de crisomstandigheden daartoe niet meer in staat waren. Het Werkfonds nam dus deze laatste functie van de werven gedeeltelijk over, in dien zin, dat het door het Werkfonds te verstrekken bedrag een sluitpost was, tot een maximum van 15 pCt. van de bouwsom, terwijl de kapitein-eigenaar zelf tenminste 25 pCt., de hypotheekbank 50 pCt. en de werf alsmede de motorenfabrikant ook zooveel mogelijk zouden moeten bijdragen.

Door deze credietverleening heeft men voornamelijk in de provincie Groningen den scheepsbouw althans eenigszins in stand kunnen houden, terwijl met betrekking tot de scheepvaart voor een aantal ondernemende flinke Nederlandsche zeelieden een bestaansmogelijkheid werd geschapen. Dit laatste blijkt

ten duidelijkste uit de wijze, waarop aan de verplichtingen ten opzichte van rente en aflossing van het Werkfondscrediet wordt voldaan.

#### *Credietverleening aan de industrie.*

De eigenlijke credietverleening aan de industrie heeft betrekking op een 25-tal projecten tot een bedrag van ruim 3 miljoen gulden.

Naar den vorm kan men daarbij onderscheiden de directe leeningen, welke door den Staat aan de betrokken onderneming werden verstrekt en de garanties, welke door den Staat werden gegeven aan een bepaalde bankinstelling voor een crediet, dat deze instelling aan de onderneming verstrekte. In verschillende gevallen nl. werd het gewenscht geacht de gewone bankrelatie van de onderneming in te schakelen.

Ook het doel van de credieten is verschillend. In de meeste gevallen werd het crediet verleend in verband met een door de onderneming nieuw te vervaardigen artikel, dat technisch en economisch tot het productieprogramma der onderneming behoorde, doch welke productie door haar niet ter hand kon worden genomen, omdat haar het benodigde kapitaal voor de outillage ontbrak. De omstandigheden waren er niet naar, dat een beroep op de kapitaalmarkt kon worden gedaan, terwijl het toch met het oog op de uitbreiding der werkgelegenheid van belang geacht kon worden, deze productie terhand te nemen.

Daarnaast werden enkele credieten verleend voor de financiering van eenige belangrijke orders, welke door gemakkelijke betalingsvoorwaarden anders naar het buitenland gegaan zouden zijn, doch die door het verstrekken van het crediet voor Nederland behouden konden blijven.

#### *Voorwaarden van credietverleening.*

Wat de voorwaarden betreft, waaronder de Werkfondscredieten zijn verstrekt, kan worden medegedeeld, dat in het algemeen een rente van 4 à 5 pCt. 's jaars geldt en een regelmatige aflossing van het crediet is bedongen, in den regel in jaarlijksche of halfjaarlijksche termijnen, in dien zin, dat met een betrekkelijk kleine aflossing wordt begonnen en deze telkens iets hooger wordt, zoodat het geheele crediet in 5 à 10 jaar is afgelost.

Bij de credietverleening is men verder uitgegaan van het beginsel, dat het Werkfondscrediet niet gebruikt mag worden om schulden, die de onderneming heeft gemaakt en die zij uit haar liquide middelen niet kan betalen, af te lossen. Was een algeheele financieele reorganisatie van de onderneming gewenscht, dan is deze van geval tot geval bekeken.

Bij het verlenen van de industriële credieten zijn in de eerste plaats als onderpand eerste hypotheeken of andere zakelijke zekerheden verlangd; waren deze niet beschikbaar, dan is nagegaan, of op andere wijze voldoende zekerheid gesteld kon worden b.v. door persoonlijke borgstelling, het in pand geven van octrooien of iets dergelijks.

Bij de credietverleening is steeds nagegaan, of de betrokken onderneming niet door particulier kapitaal kon worden geholpen. Indien deze mogelijkheid bestond, is geen crediet uit het Werkfonds gegeven. Overigens is steeds de eisch gesteld, dat het benodigde kapitaal in elk geval voor een belangrijk gedeelte door particulieren bijeengebracht moest zijn.

In het algemeen is het Werkfondscrediet dan ook de sluitpost, welke nog noodig was om het bedrijf te financieren en die niet op andere wijze kon worden verkregen.

De credietverleening had slechts plaats, wanneer de rentabiliteit van het te financieren project voldoende aannemelijk kon worden gemaakt. Immers, het heeft geen zin om Overheidsgeld in onrendabele bedrijven te steken, aangezien men dan wel kunstmatig een tijdelijke werkgelegenheid zou kunnen scheppen, doch de economische weerkracht van het



land er daarentegen niet door verhoogd zal worden.

Het feit, dat de eischen der rentabiliteit gesteld zijn, maakt ook, dat er steeds op is aangedrongen, en zoo noodig voorwaarden zijn gesteld, om den kostprij van de te financieren artikelen te verlagen, waarmede in verschillende gevallen een economische of technische reorganisatie van het bedrijf gepaard moest gaan.

Voor het overige kan worden medegedeeld, dat de industrie-financiering door het Werkfonds steeds is gezien in het kader van de algemeene welvaarts-politiek van de Regeering, waardoor dus een nauw contact met de verschillende afdelingen van het Departement van Handel, Nijverheid en Scheepvaart noodzakelijk is. In het bijzonder zijn steeds de adviezen ingewonnen van de afdeling Nijverheid en het intusschen opgerichte Centraal Economisch Technologisch Instituut. Met name, was dit van belang voor de vraag, in hoeverre het crediet tot werkverplaatsing in plaats van werkverruiming aanleiding zou geven, omdat het onjuist zou zijn een crediet te verleen, waarvan het gevolg is, dat de omzet ten koste van bestaande Nederlandsche fabrieken ver-groot zou worden.

Wat verder de handelspolitieke kant betreft, is in de M. v. A. inzake het Wetsontwerp Industrie-financiering reeds opgemerkt, dat een bepaald bedrijf uitsluitend aan het feit, dat de Overheid er financieel bij betrokken is, geen aanspraak op eenige bescher-ming van handelspolitieken aard zal kunnen ont-leenen. Er kan slechts sprake zijn van een gezonde industrie-financiering, wanneer de verschillende vor-men van Overheidsbemoeiing geen andere conse-quenties ten opzichte van elkaar hebben dan die, welke zouden bestaan, wanneer de betrokken industrie geheel door particulieren zou zijn gefinancierd.

Eindelijk moet nog gewezen worden op het finan-cieel en technisch toezicht, dat aan de credietver-leening is verbonden. Dit toezicht is niet alleen noodig in verband met de eventuele terugbetaling van het crediet, doch is ook van belang voor de naleving van de overige bij de credietverleening ge-stelde voorwaarden.

Zooals reeds werd medegedeeld, zijn de werkzaam-heden van de afdeling industrie-financiering van het Werkfonds thans overgegaan naar de Maat-schappij voor Industrie-financiering. Wat de voorbe-reiding en de verdere direct aan de credietverleening verbonden werkzaamheden betreft, is daardoor echter weinig veranderd. De beslissing over de credietver-leening is echter anders geworden, aangezien nu in de plaats van de Ministeriele Commissie voor het Werkfonds, die tot dusver uiteindelijk de beslissing had, de Raad van Bestuur van de Maatschappij voor Industrie-financiering, waarin naast 3 ambtelijke leden een drietal personen uit het particuliere be-drijfsleven zitting hebben, is gekomen en de credie-ten niet meer worden verstrekt door den Staat der Nederlanden, doch door de N.V. Maatschappij voor Industrie-financiering.

Wel kunnen de ambtelijke leden van den Raad van Bestuur zich eventueel op de Ministers van Handel, Nijverheid en Scheepvaart en van Financiën beroe-pen en treedt in dit geval een besluit niet in wer-king, wanneer niet deze Ministers hun goedkeuring er aan hebben gegeven, doch in het algemeen blijft door dezen nieuwen vorm de feitelijke credietverlee-ning buiten de directe bemoeiing van de Regeering en heeft zij een meer particulier karakter gekregen.

Dit is van belang, omdat daardoor tevens de moge-lijkheid is geopend, dat particulieren zich voor deze industrie-financiering interesseeren, een principe, dat de huidige Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart steeds heeft voorgestaan. Gaat het die richting uit, dan zal naar mijn meening ons econo-misch leven daarmede ook het beste gediend zijn.

Dr. Ir. B. BÖLGER.

## WERKVERSCHAFFING.

De ontwikkelingsgang van de werkverschaffing vertoont in groote lijnen volledige overeenstemming met den ontwikkelingsgang van verschillende andere sociale voorzieningen, welke wij in ons land hebben. Voor den oorlog kwam werkloosheid, gelijk bekend, meermalen voor. De omvang echter was, althans de laatste 20—30 jaar vóór 1914, niet zooals wij dien tegenwoordig kennen. Het is hier niet de plaats om uitvoerig bij de oorzaken van dit verschil stil te staan. Enkele algemeene oorzaken zijn de toen nog niet zoo sterk toegepaste mechanisatie en de rationalisatie, welke nog in haar kinderschoenen stonden en het open zijn van grenzen voor menschen en goederen.

Wanneer werkloosheid in de jaren voor 1914 op-trad, dan werd, zonderen wij een bescheiden vorm van werkloosheidsverzekering uit, de zorg voor de werkloozen gezien en toegepast in het kader van de armenzorg. Het was dan ook die armenzorg, welke, waar zij dit wenschelijk achtte, de armen (werkloo-zen) plaatste aan werk, dat een uitgesproken armen-zorg-karakter droeg. Zoo kennen wij uit dien tijd het hakken van houtjes, het vervaardigen van vuur-makers, klaverruiters voor den landbouw, het kloppen van keien en dergelijke.

Het helaas thans te weinig geraadpleegde rapport van de Staatscommissie over de werkloosheid, dat in het jaar 1913 verscheen, gaf aanwijzingen hoe het geheel van de werkloozenzorg meer kon beantwoor-den aan eischen van sociale rechtvaardigheid en, ge-lijk voor de hand ligt, deed het ook mededeelingen omtrent betere vormen van werkverschaffing. Het is niet onmogelijk, dat dit geheel van voorstellen van de Staatscommissie nog lang onuitgevoerd of gedeel-telijk onuitgevoerd zou zijn blijven liggen, ware niet het groote gebeuren van Augustus 1914 tusschen beide gekomen. Bij hetgeen wijlen Treub toen deed ten be-hoeve van de werkloosheidsverzekering in de 4 jaren, die volgden, zal ik thans niet stilstaan. Het is overigens een onderwerp, belangrijk genoeg om, wan-neer men zich eens wil gaan bezinnen op de histo-rische ontwikkeling van de werkloozenzorg, daar eens wat meer van te zeggen. Enkelen van hen, die aan deze zaak toen hun beste krachten hebben gegeven, zijn nog in ons midden en zij zouden veel interes-sants kunnen vertellen.

Wat nu de werkverschaffing betreft, was het de Nederlandsche Bond voor Werkverschaffing, ook weer een uitvloeisel van de denkbeelden van de Staatscommissie, die in woord en geschrift betere denkbeelden omtrent de toepassing van de werkver-schaffing in ons land deed postvatten. Maar de goed bedoelde aanwijzingen zouden waarschijnlijk slechts sporadisch zijn opgevolgd, zoo niet het Koninklijk Nationaal Steuncomité door middel van zijn subsi-dies, het streven van den Nederlandschen Bond daad-werkelijk steunde en door dit werk mede den grond-slag heeft gelegd tot wat ik zou willen noemen de meer moderne werkverschaffing. Zeker, onder het Kon. Nationale Steuncomité en ook nadat dit comité zijn arbeid op dit gebied had gestaakt en deze was overgenomen door het Rijk, droeg de werkver-schaffing nog geruimen tijd wel geen uitgesproken charitatief karakter, maar beheerschte nog heel dik-werf de idee van „bezighouden” hetgeen georgani-seerd werd.

Geleidelijk echter ging men inzien, dat getracht moest worden, die objecten voor werkverschaffing naar voren te schuiven, welke weliswaar het element van toetsing van de werkwilgheid in zich droegen, maar ook na de totstandkoming waarde voor de ge-meenschap zouden hebben.

Toen de werkloosheid in ons land na 1917 nog bij lange na niet den omvang had, zooals wij dien nu sedert een jaar of 5—6 kennen, kon de Regeering bij het verleen van subsidie hierop sterk den na-druk leggen, dat in de eerste plaats de menschen, die

werkloos waren en geholpen moesten worden, bij een werkverschaffing dienden te worden geplaatst en dat het verlenen van steun zonder meer slechts mocht geschieden in die gevallen, wanneer geen voldoende gelegenheid tot werkverschaffing bestond.

Toen de werkloosheid echter steeds grooter en grooter werd, kon dit zeer gezonde beginsel praktisch niet meer worden volgehouden. Wel was het nog zeer lang mogelijk op het platteland bij de toepassing van de werkloozenzorg de werkverschaffing te laten domineeren, doch in de meer stedelijke centra, waar men het aantal werklozen bij duizenden telde, ging de praktijk boven den theoretisch goeden wil. Een groote rol speelden bovendien de steeds slechter wordende financiële omstandigheden van de gemeentebesturen. Hoezeer ook bij vele dier besturen de idee levendig was, dat zoo slechts eenigszins mogelijk arbeid moest worden verschaft, de groote uitgaven (naast loonen), welke daarmede gepaard gingen, bemermden eenvoudig in een zeer groot aantal gevallen hieraan te voldoen en dwongen Rijk en gemeenten tot veel grootere beperking dan men eigenlijk zelf graag zou willen.

Toch heeft de Overheid jaar in jaar uit veel op het gebied van de werkverschaffing kunnen doen. Cijfers van het aantal geplaatsten, die liggen tusschen 40.000 en 60.000, tegenover een 170.000 à 180.000 personen, die gesteund werden, zijn hiervan wel een bewijs, vooral wanneer men dit voor oogen houdt, dat het in het bijzonder de steden zijn, waar de steunregeling voor duizenden, ja tienduizenden moet worden toegepast en in die steden, ook al zou het financiële argument geen voorname rol behoeven te spelen, het praktisch onmogelijk is om zelfs een derde van die groote groepen gesteunden aan arbeid te plaatsen.

In den loop der jaren is bij de werkverschaffing, naast het sociale element van de toetsing, groote waarde toegekend aan de meer economische betekenis van het werk zelf. Dit kwam vooral sterk naar voren, toen de reeds gememoreerde financiële omstandigheden tal van gemeentebesturen voor de onmogelijkheid plaatsten, om op zichzelf nuttige en wenschelijke werken ter hand te nemen. Toen is in tal van gevallen, en met succes, verband gelegd tusschen de werkloozenzorg (men moest toch het geld voor de werklozen uitgeven) en de wensch om werken gereed te maken. Door de samenvoeging van deze twee zaken zijn o.m. tot stand gekomen wegen, bouwterreinen, rioleeringen, sportvelden, zwembaden en dergelijke. Er is over dit samengaan van deze beide zaken nog wel eens in woord en geschrift het een en ander opgemerkt, doch wanneer men daarnaast ziet, dat nu toch en de werklozen zijn geplaatst en verschillende nuttige werken tot stand zijn gekomen, dan geloof ik, dat menigeen, die niet geheel ten onrechte aanvankelijk principieele bezwaren zag, nu tot de overtuiging is gekomen, dat dit samengaan toch ook wel voor de gemeenschap betekenis heeft gehad.

Het ligt voor de hand, dat door den grooten omvang van de werkloosheid en het daarmede gepaard gaande stijgende aantal tewerkgestelden bij de werkverschaffing, een organisatie groeide, welke zich zoo veel mogelijk moest aanpassen aan de eischen van den dag.

De opzet van de organisatie van de werkverschaffing is in groote lijnen de volgende.

Ten behoeve van de werkverschaffing is Nederland ingedeeld in 13 Inspecties. De zaken van de vier grootste gemeenten worden rechtstreeks door het Departement van Sociale Zaken behandeld.

De werkverschaffingen kunnen in het algemeen naar de volgende groepen worden onderscheiden:

1e. *Centrale werkverschaffingen*. Hieronder worden verstaan werken, waarbij werklozen uit meer dan één gemeente zijn geplaatst.

2e. *Gemeentelijke werkverschaffingen*. Dit is een vorm van werkverschaffing, waarbij de gemeentebesturen aan eigen objecten in de gemeente laten werken.

3e. *Werkverschaffing door derden*. Aan particulieren, waterschappen, dorpspolders e.a., die met werklozen uit een bepaalde gemeente werken willen doen uitvoeren, kan een Overheidssubsidie, d.i. een subsidie van Rijk en Gemeente tezamen in de te betalen loonen, worden toegekend.

4e. Naast deze drie methoden van werkverschaffing kent men nog het

a. z.g. „werken voor den steun”;

b. het opnemen van werklozen met toeslag van de Overheid in de land- en tuinbouwbedrijven en

c. plaatsing van z.g. intellectuele werklozen.

Bij het verlenen van een Rijkssubsidie worden steeds o.m. de volgende voorwaarden gesteld:

1e. Alleen werkloze hoofden van gezinnen en kostwinners (één uit een gezin) benevens onder bepaalde voorwaarden kostgangers, mogen na verkregen toestemming van de betrokken inspectie voor de werkverschaffing worden tewerkgesteld. Elke aanvraag om plaatsing wordt, aan de hand van gecontroleerde gegevens, afzonderlijk beoordeeld.

2e. Er dient te worden gewerkt op één door den Minister van Sociale Zaken voor elke gemeente afzonderlijk vast te stellen uurloon.

Bij de werkverschaffingen hierboven genoemd onder 1, 2 en 3, wordt in het algemeen subsidie gegeven in de kosten van de arbeidsloonen en daarmede in verband staande uitgaven, terwijl de kosten voor grondaankoop, materialen, toezicht e.d., ten laste van het werkgevend lichaam blijven.

Ten behoeve van de z.g. „centrale werkverschaffingen” worden vele groote werken uitgevoerd door een zestal „Ontginningsmaatschappijen”, welke haar rechtsvorm vinden in de artikelen van de Ontginningswet, 7e titel.

Een tweede groep van centrale werkverschaffingen zijn die der groote waterschappen. Tenslotte kunnen als belangrijke werken van deze categorie worden genoemd de Rijkswerkverschaffingen, d.w.z. die werkverschaffingen, waarbij het Rijk zelf werkgever is. Dit zijn o.m. enkele groote Waterstaatswerken — bij de Maasverbetering, en de Twente-Rijnkanalen, — waar machinale arbeid door handenarbeid is vervangen.

De werkzaamheden, welke bij deze centrale werkverschaffingen worden verricht, loopen uiteraard belangrijk uiteen, doch bestaan in hoofdzaak uit het verrichten van allerlei soorten van grondwerk, als het egaliseeren van terreinen, het ontginnen van gronden, het verzwaren van dijken, enz.

De voornaamste objecten voor gemeentelijke werkverschaffingen zijn ook werken, waarbij veel grondwerk moet worden uitgevoerd, als ontginning, bebossing, aanleg en verbetering van wegen, waterlossingen, baggerwerk, enz.

Bij de werkverschaffing door derden betreft het meestal z.g. „particuliere ontginningen”. Hieronder valt niet alleen zuiver ontginningswerk, doch ook bijv. het verbeteren van een weg, het dempen van een sloot, enz.

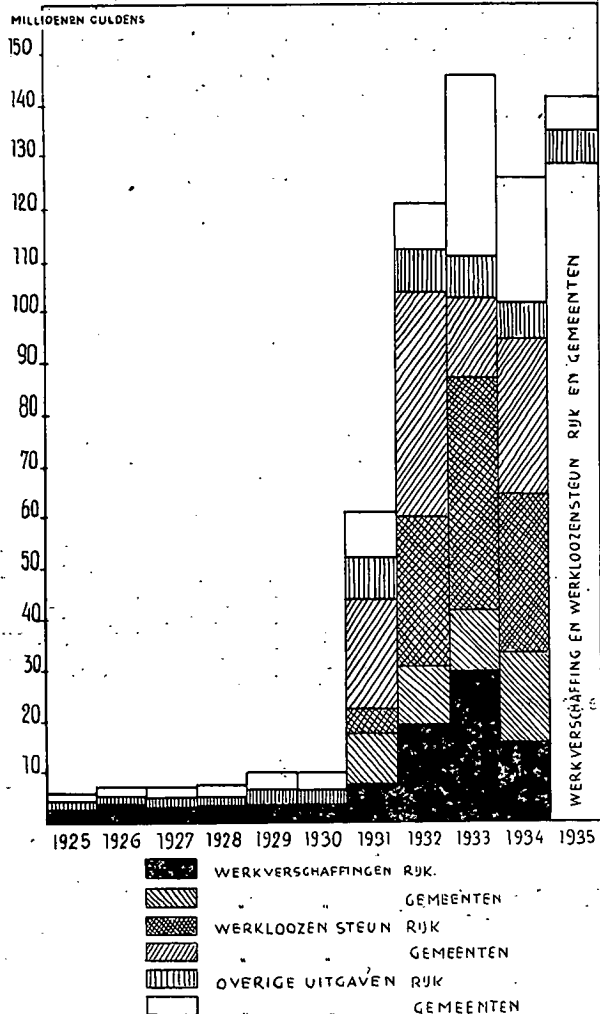
Het „werken voor den steun” beoogt hen, die hulp ingevolge de steunregeling ontvangen, voor het steunbedrag arbeid te laten verrichten. De betrokken arbeiders ontvangen in dit geval 10 pCt. boven hun gewone steunbedrag en worden dan tewerkgesteld naar gelang van de grootte van het aan hen uit te keeren bedrag, gedurende een zeker aantal uren per week. Deze werkmethode wordt slechts bij objecten van zeer kleinen omvang toegepast.

Beperkte plaatsing wordt eveneens bij de gewone werkverschaffing toegepast.

De vraag mag nu worden gesteld, wat kost de werkverschaffing? Nu is het uiterst moeilijk om



## Uitgaven van Rijk en Gemeenten voor werkloozenzorg.



In die provincie is, evenals trouwens in Groningen, Drenthe en Overijssel, bij de werkverschaffing een groote plaats ingeruimd aan den arbeid van de semi-officieele Ontginningsmaatschappijen, welke daartoe in staat gesteld door het verstreken van geld van het Rijk, duizenden ha land in den loop van de jaren hebben aangekocht en ontgonnen. De financiële en andere moeilijkheden hebben dit werk eenigermate doen inkrimpen, doch bijv. in Friesland werd toch nog in het verslagjaar 1935—1936 bij de desbetreffende Ontginningsmaatschappij rond 4½ ton door geplaatste werklozen verloon.

In de provincie Noord-Brabant (met het oog op de ruimte beperk ik mij tot een greep hier en daar) en dan nog alleen voor wat betreft het Westelijk gedeelte van die provincie, werd werk verschaft in 31 gemeenten van de 38, welke in de desbetreffende inspectie liggen. Ook in die inspectie werd, evenals trouwens elders in Noord-Brabant, Drenthe en Overijssel, op groote schaal door het Staatsboschbeheer bij de werkverschaffing medegewerkt. Deze dienst heeft door samenwerking met dien van de werkverschaffing, in den loop van de jaren duizenden ha woesten grond kunnen aankopen en bebossen, waardoor, zoowel bij het staatsboschbeheer als bij de Ontginningsmaatschappijen, voor honderden arbeiders, als uitvloeisel van die werkverschaffing, blijvende arbeid is verkregen. Hier toch zien wij een zeer gelukkig gevolg van de werkverschaffing, nl. dat bijv. bij de Ontginningsmaatschappijen en ook bij particulieren, na het ontginningswerk, nieuwe boerderijen verrijzen, die voor de permanente regelmatige werkzaamheden van veel beteekenis zijn. Om nog met een enkel woord stil te staan bij wat niet eens het grootste werkterrein van het Staatsboschbeheer bij de werkverschaffing is, moge ik nog mededeelen, dat bij het Staatsboschbeheer in de inspectie van Weste-

lijk Brabant, gedurende één jaar ongeveer 5000 manweken zijn verwerkt.

In de inspectie voor de werkverschaffing te Zwolle, welke omvat de heele provincie Overijssel en van Gelderland de Veluwe en de Achterhoek tot aan Arnhem, bestond de hoeveelheid arbeid in werkverschaffing verricht, uit ongeveer 600.000 manweken, waarvan 330.000 bij gemeentelijke objecten, 76.000 manweken bij particulieren en waterschapsobjecten en 190.000 bij z.g. centrale werkverschaffing. Bij de drie hiergenoemde groepen is achtereenvolgens in het laatste verslagjaar verloon *f* 3.800.000, *f* 770.000 en *f* 2.600.000.

Er werd in hetzelfde verslagjaar in deze inspectie, wat betreft de gemeenten, ruim 400 ha ontgonnen en geëgaliseerd; er werden 200 km waterleidingen (sloten) voor gemeenten aangelegd of verbeterd. Voorts vallen onder deze gemeentelijke objecten in het desbetreffende verslagjaar de verharding van 513 km zandwegen in grintwegen, terwijl rioleeringen werden aangelegd in 9 gemeenten. Zwembaden werden in werkverschaffing gemaakt in 4 gemeenten, terwijl ook gemeentelijke fietspaden werden aangelegd en wel ongeveer 60 km. Voorts werd een hoeveelheid van 45.000 m<sup>3</sup> grint gegraven ten behoeve van de verbetering van wegen, terwijl een kleine 100 ha tot bosch werd aangelegd. Geen preciese cijfers zijn bekend omtrent aantal en hoeveelheid van z.g. verharde wegen, welke in vele kilometers werden aangelegd, noch van berm en slooten, die verbeterd werden. Onderhoud van parken, baggeren van stadsgrachten, ophoogen van terreinen, het maken van eenige openluchttheaters en het maken van eenige havens, dit alles geschiedde door geplaatste werklozen. Ten behoeve van de z.g. goedkope of te wel particuliere objecten, zijn in dit verslagjaar in deze inspectie ontgonnen 250 ha, zijn 53 km watergangen verbeterd, 20 km wegen verbeterd en meer van dergelijke werkzaamheden uitgevoerd. Ook eenige particuliere zweminrichtingen en sportterreinen zijn aangelegd, benevens het vliegveld Teuge.

Van de z.g. centrale werkverschaffingen in de inspectie Zwolle zij hier genoemd de Maasverbetering, waarbij niet alleen uit de inspectie Zwolle, maar ook van elders uit het land, arbeiders werkten en wel gemiddeld een 1500 man per week. Bij dit werk alleen is meer dan *f* 600.000 verloon. Het betreft hier werkzaamheden, welke verband houden met de regularisatie van de rivier de Maas.

Bij het waterschap de Berkel werd *f* 252.000 verloon voor het verbeteren van pl.m. 30 km beek. Hier werkten o.a. arbeiders uit het Westen en behoefte Nederlanders uit Duitschland en wel gemiddeld 280 man.

Bij de verzwaren van den Ooyschen Bandijk en Erlecomschen Dam werd *f* 231.750.40 verloon door gemiddeld 316 arbeiders uit de omgeving.

In het Polderdistrict Dremptsche Oldenhaafsche Hooglurensche en Oldenburgsche Dijken werd door gemiddeld 160 man *f* 113.800 verloon voor het verbeteren van 15.000 m beek.

In het waterschap van den Ouden-IJssel werd bij de afdeeling Wischbeken verloon *f* 135.358 door gemiddeld 286 arbeiders. In totaal werden hier 44 km waterleiding verbeterd.

In het waterschap van de Berkel, afd. „Beneden-Slinge” werd 32 km waterleiding verbeterd, waarbij met 22 arbeiders *f* 11.400 verloon werd.

Voorts werden nog 62.5 km waterleidingen verbeterd in den polder Babberich en in het waterschap Harfsensche en Eefdesche beek.

Dijkverzwaren hadden verder plaats in polderdistrict Buren, Culemborg, Herwen, Aerdt en Panerden, Lijmers, terwijl 170 km rijwielpaden werden aangelegd door den Bond van Rijwielpadenverenigingen in Oostelijk Gelderland.

Zie hier een opsomming van den arbeid in een der dertien inspecties.

MEYER DE VRIES.

## AANTEEKENINGEN:

## Globaal overzicht van uitgevoerde openbare werken in de periode 1920—1936.

Aan het boek van Mr. W. J. van Balen „Het Werkende Land”, dat op bladzijde 907 is besproken, ontleenen wij de volgende tabel. In dit overzicht zijn niet begrepen de bedragen, die voor onderhoud en herstelling van Rijkswerken zijn uitgegeven.

	Bedrag in millioenen Guldens
Zuiderzeewerken .....	213,0
Rijkswegen .....	147,5
Provinciale wegen .....	60,0
Bruggen .....	23,5
Visshershaven IJmuiden .....	1,5
Maaskanalisisatie c.a. ....	86,4
Kanaal Amsterdam—Rijn .....	7,0
Twentekanaalen .....	22,0
Wilhelminakanaal .....	9,3
Friesch—Groningshe kanalen .....	10,2
Vaarweg Amsterdam—Rotterdam .....	7,8
Westfrieshe kanalen .....	2,0
Kanaal Hilversum—Vecht .....	1,0
Eindhovensh kanaal .....	1,2
Verbetering Noordzeekanaal .....	6,3
Schutsluis IJmuiden .....	19,5
Verbetering kanaal door Zuid-Beveland .....	0,7
Schutsluizen Wemeldinge en Hansweert .....	4,1
Verbreeding Noord .....	2,1
Verbetering Nieuwe Waterweg .....	7,3
Waterweg van Dordrecht naar zee .....	6,3
Haven Delfzijl .....	1,6
Haven Harlingen .....	0,8
Haven Vlissingen .....	5,3
Versterking dijken Noord-Holland .....	16,7
Verbetering van de Maas voor groote afvoeren .....	10,3
Afwatering Friesland, verbetering Linde, Regge, Berkel, Vecht, Waterschap Vollenhove .....	8,0
Spoorwegwerken .....	145,0
Electriciteitswerken .....	300,0
Rijks- en gemeentelijke voorschotten in den woningbouw .....	542,0
Bijdragen voor rijks- en gem. voorschotten in den woningbouw .....	7,0
Van gemeentewege aanbesteed aan openbare werken .....	490,0
	2.165,4

dus rond 2.165 miljoen Gulden.

## De kosten van spoorwegelectrificatie.

Aan de Memorie van Antwoord betreffende de begroting van het Verkeersfonds voor het dienstjaar 1937: ontleenen wij het volgende betreffende de uitgegeven bedragen voor electrificatie.

„De kosten van electrificatie hebben bedragen voor:

	Lengte dubbel- sporig baanvak	
Amsterdam—Rotterdam .....	90 km	f 9.923.000
Haarlem—IJmuiden .....	12 „	„ 717.000
Alkmaar—Amsterdam .....	39 „	„ 9.846.000
Velsen I.J.O.—Uitgeest .....	19 „	„ 2.580.000
Rotterdam D.P.—Dordrecht .....	20 „	„ 205.000
Haarlem—Zandvoort .....	8 „	„ 1.264.000
Schiedam—Hoek van Holland .....	24 „	„ 15.000.000
Nieuw plan .....	276 „	„

Allereerst blijkt hieruit, dat de aanlegkosten van het nieuwe plan per kilometer minder dan de helft bedragen van die der reeds bestaande lijnen.

In deze opgave zijn de kosten van rollend materieel niet opgenomen, waarbij opmerking verdient, dat indien niet tot electrificatie ware besloten, dan vernieuwing van stoommaterieel tot ongeveer eenzelfde bedrag zou zijn noodig geweest.

Van invoering van elektrische tractie op het middenet (het thans in uitvoering zijnde plan) wordt een jaarlijksche besparing aan exploitatiekosten van pl.m. f 1.100.000 verwacht.

Door de voorgenomen uitbreiding van den dienst en door het ingebruik nemen van elektrische locomotieven voor de internationale en de goederentreinen zal deze besparing belangrijk vermeerderen. Niet onvermeld mag hier blijven, dat de ervaring leert, dat als gevolg van electrificatie belangrijke toeneming van het vervoer, dus van de opbrengsten, valt waar te nemen.

Uit een en ander, moge blijken; dat de voor electrificatie benoedigde kapitaalsuitgave, op zichzelf reeds volkomen gerechtvaardigd is te achten. Een verdere besparing van exploitatiekosten zal verkregen worden, door op de lijnen, gelegen buiten het electr. net, stoomtreinen te vervangen door diesel-electr. treinen.

Het is niet wel doenlijk een vergelijkenden staat over te leggen van de exploitatiekosten van diesel-electrische en elektrische treinen. Voor een juiste vergelijking is daartoe uitvoerig cijfermateriaal noodig. Door de directie der N.S. is dit aan den ondergeteekende voorgelegd, voordat een beslissing werd genomen.

Daaruit bleek, dat de totale jaarlijksche kosten met inbegrip van rente en aflossing voor elektrische tractie nog eenigszins lager waren dan voor diesel-electrische tractie, terwijl voor het middennet, alwaar het meest intensieve verkeer mag worden verwacht en grootere frequentie van den treinenloop gewettigd is, ook uit anderen hoofde de elektrische tractie de voorkeur verdient.”

## Overzicht van 'nog aan openbare werken uit te geven bedragen.

In de onderstaande tabel, die ontleend is aan het reeds genoemde boek van Mr. Van Balen, wordt een globaal overzicht gegeven van de kosten der werken, waarmee het Departement van Waterstaat bemoeiing heeft en die thans in uitvoering zijn of binnenkort in uitvoering zullen komen.

Hierbij is niet opgenomen het bedrag, dat zal worden uitgegeven aan aanleg en verbetering van wegen, daar dit bedrag niet voldoende vaststaat. Hiermede is een zeer belangrijk bedrag (eenige honderden milioenen) gemeoid.

	Bedrag in millioenen Guldens
<i>a. Rijkswerken:</i>	
Zuiderzeewerken N.O.-polder, met inbegrip van het in cultuur brengen van den grond, geraamd op .....	164,0
Kanaal Amsterdam—Boven Rijn, begroot op ..	60,0
Verruiming Noordzeekanaal, naar schatting op 1 Januari 1936 nog uit te voeren .....	7,0
eventueel extra voor tunnel Velsen .....	10,0
Twentekanaalen, zijkanalen naar Almelo tot Rijksweg Almelo—Wierden .....	3,1
Verruiming kanaal door Zuid-Beveland, met inbegrip ophooging spoorbaan bij Vlakte, naar schatting op 1 Januari 1936 nog uit te voeren ..	1,6
Verbetering van de Maas voor groote afvoeren, naar schatting op 1 Januari 1936 nog uit te voeren .....	10,7
Verbetering Overijsselsche Vecht, naar schatting op 1 Januari 1936 nog uit te voeren .....	1,5
Bruggen over groote rivieren, naar schatting op 1 Januari 1936 nog uit te voeren .....	25,0
<i>b. Gesubsidieerde werken:</i>	
Kanalen in Friesland (Rijksaandeel wordt gefinancierd uit Werkfonds) .....	20,0
Kanalen in Z.O. Groningen .....	6,9
Westfrieshe kanalen .....	2,5
<i>c. Spoorwegwerken:</i>	
Diverse werken .....	35,0
Spoorwegwerken Amsterdam, begroot op .....	28,0
waarvan op het oogenblik ongeveer 1/3 is uitgevoerd.	
Spoorwegwerken Utrecht, begroot op .....	7,5
(Rijksaandeel in deze werken wordt gefinancierd uit Werkfonds).	

382,8

of rond 383 miljoen Gulden.

### De Rijkswegenbouw.

De Minister van Waterstaat heeft in de Memorie van Antwoord van het Verkeersfonds het volgende omtrent werkverruiming en vijfjarenplan medegedeeld.

„De ondergeteekende is van oordeel, dat de gevolgen van den gewijzigden monetair toestand thans nog niet in die mate kunnen worden overzien, dat het mogelijk is zich een oordeel te vormen over de vraag, of deze, met het oog op werkverruiming en werkverschaffing, zullen kunnen leiden tot ruimere beschikbaarstelling van gelden uit het Verkeersfonds.

In verband met hetgeen werd opgemerkt ten aanzien van de z.g. temporiseering van den wegenbouw, moge worden verwezen naar blz. 6 van de Memorie van Toelichting. Hoewel niet ontkend wordt, dat in de uitvoering van het Rijkswegenplan-1932 achterstand is ontstaan, meent de ondergeteekende te moeten betwijfelen of dit in het bijzonder het geval zou zijn in Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel; veeleer acht hij dezen aanwezig in het middenwesten des lands. Dat de ondergeteekende de ernstige bedoeling heeft in den komenden tijd de wegenbouw in een snel tempo te doen geschieden, blijkt wel hieruit, dat boven het wettelijk minimum een bedrag van f 10.000.000 op den kapitaaldienst van deze begroting wordt aangevraagd, de rechtvaardiging waarvan uit budgetair oogpunt wordt uiteengezet onder het hoofd „inrichting van de begroting”. Dit behoeft niet uit te sluiten, zooals op blz. 7 van de Memorie van Toelichting werd opgemerkt, dat daarnevens, indien daaraan behoefte mocht bestaan, een beroep op het Werkfonds kan worden gedaan. Het ligt in het voornemen geheel of gedeeltelijk op Rijkskosten ook andere bruggen dan die, welke begrepen zijn in het plan tot versnelden bruggenbouw, uit te voeren. Als zoodanig kunnen worden vermeld de brug over de Dieze te 's-Hertogenbosch en de Hoornbrug te Rijswijk. In daarvoor in aanmerking komende gevallen zal het Rijk het aanleggen van tunnels en het verbeteren van traversen door bebouwde kommen bevorderen, terwijl binnenkort de indiening van voorstellen aan de Staten-Generaal mag worden verwacht in verband met de financiering van tertiaire wegen.

De ondergeteekende is van meening, dat op dit oogenblik het extra bedrag van f 10 miljoen geen verhooging behoeft. In hoeverre daartoe in volgende jaren aanleiding zou kunnen bestaan, kan thans nog niet worden beoordeeld.

Dat van een derde vijfjarig werkplan voor den wegenbouw zou zijn afgezien, berust op een misverstand. Om verschillende redenen acht de ondergeteekende het echter gewenscht het derde vijfjarige werkplan, dat thans in voorbereiding is, een jaar later te doen ingaan. Het ligt in het voornemen dit werkplan systematisch en in een snel tempo te doen uitvoeren, waarbij zooveel doenlijk rekening zal worden gehouden met de herhaaldelijk in de Kamer uitgesproken wenschen.

Herziening van het Rijkswegenplan, welke krachtens artikel 33 van de Motorrijtuigenbelastingwet ten minste éénmaal in de 10 jaren moet geschieden, acht de ondergeteekende ook om andere redenen gewenscht. Dat deze herziening vertraging in de uitvoering tengevolge zou hebben, behoeft niet te worden gevreesd; integendeel ligt het in zijn voornemen in afwachting van deze herziening krachtige voortzetting van de werken, waarvan vaststaat, dat zij in elk geval moeten worden uitgevoerd, te bevorderen.”

### BOEKAANKONDIGINGEN.

*Het Werkende Land.* Opbouw van Nederland in moeilijke tijden door Mr. W. J. van Balen, met een voorwoord van Mr. M. Slingenberg, Minister van Sociale Zaken. (Haarlem 1936; H. D. Tjeenk Willink & Zoon N.V. Prijs f 2.50).

Een boek, dat ons uit het hart is gegrepen, niet

alleen om den inhoud, maar ook om de gedachte, die er achter zit. Het spreekwoord, onbekend maakt onbemind, kan men wellicht ook op het Regeeringsbeleid van toepassing verklaren. Er is en wordt veel critiek op dit beleid geuit, vooral omdat men alleen de ernstige gevolgen van de crisis ziet en te weinig oog heeft voor het positieve, dat tot stand is gekomen. De Regeering is wars van onnoodigen ophef, maar hierdoor is misschien wel teveel veronachtzaamd het naar voren brengen van de groote werken, die in de laatste jaren zijn uitgevoerd en van al de maatregelen, die de Overheid voor de leniging van de werkloosheid heeft genomen. Dat de Regeering het uitgeven van dit boek heeft gesteund, zoowel door financieele medewerking als door het verschaffen van feitelijke voorlichting, is daarom zeer toe te juichen. Het ware te wenschen, dat aan de verbetering van onze volkshuishouding tengevolge van de Overheidswerken, meerdere bekendheid kon worden gegeven, bijv. door het organiseren van excursies, lezingen, filmen, enz.

Ook met den schrijver is een gelukkige keus gedaan. Een dergelijk boek moet smakelijk geschreven zijn, en het is Mr. Van Balen dan ook gelukt uit de vaak droge onderwerpen een boeiend verhaal samen te stellen. Een van de beste stukken is wel de beschrijving van de jeugdkampen. Ook de bladzijden over de verbetering van de Maas zijn zeer goed. Telkens blijkt ook, hoe belangrijk het is, dat de schrijver veel in de wereld heeft rondgekeken. De vergelijkingen met het buitenland treffen ons. Zoo bijv. als Mr. Van Balen over de Maasverbetering het volgende opmerkt. „Schrijver dezes heeft het Panamakanaal van alle kanten aanschouwd en bewonderd, doch is niet minder diep onder den indruk gekomen van deze Hollandsche doorgraving” (blz. 122). Of als hij schrijvende over het werk van de ontginningsmaatschappij, Het Land van Vollenhove, opmerkt: „Aldus heeft zich vlak naast het oude en eerwaardige slootjesdorp Giethoorn een moderne landbouwstreek gevormd, die in hare kordaatheid doet denken aan het allernieuwste in Canada” (blz. 133).

Het is niet mogelijk hier een opsomming te geven van hetgeen de Regeering heeft gedaan. Voor een deel is dit elders in dit nummer, zij het weliswaar op andere wijze, beschreven. Bovendien vindt men op blz. 906 een overzicht van de uitgevoerde openbare werken in de afgelopen 15 jaren. Want — en dit is niet altijd scherp in het boek gescheiden — een groot deel van deze werken dateert van vóór de crisis. Niettemin blijkt uit dit boek, hoeveel er in de laatste jaren in ons land veranderd is en wat bijv. aan landschapschoon is gewonnen. Zoo wijst de schrijver er op, dat de nieuwe route van Den Haag naar Utrecht — vooral door de verhoogingen bij de viaducten — aan landzaat en vreemdeling gelegenheid zal geven om de intieme schoonheid van ons waterland van dichtbij te leeren kennen. Maar ook wat in de meer afgelegen streken van ons land tot stand is gekomen, is blijkens dit boek de moeite waard. Het aan breede lagen van de bevolking bekend maken van deze werken is wellicht ook een werk voor de Overheid. Wij herinneren ons, hoe wij in dit voorjaar in een gezelschap van bijna 200 buitenlanders, ongeveer 40 nationaliteiten vertegenwoordigende, het werk in een Duitsch arbeidskamp zagen, aan den eenen kant van een sloot het dorre land, aan den anderen kant het resultaat van het werk van deze jongens, vruchtbare landerijen. Dat was een uitstekende propaganda onder de buitenlanders, die opgetogen waren over hetgeen zij gezien hadden. Helaas voelden wij toen als een groot gemis, dat wij niet wisten, hoe het er in de Nederlandsche jeugdkampen uitzag. Daarom zijn wij dankbaar voor dit boek, dat volgens Mr. Van Balen weliswaar niet voor economen en politici (blz. 16) is geschreven, doch waarvan iedereen, en dit geldt ook voor de genoemde groepen, behoort kennis te nemen.

v. d. V.







VAN GROOTHANDELSPRIJZEN 1)

	ZUIVEL EN EIERN										METALEN													
	BOTER per kg Leeuwarder Comm. Noteering		BOTER p. kg Heffing Crisis Zuivel-Centr.		KAAS Edammer Alkmaar Fabrieks-kaas kl. m/merk per 50 kg.		EIERN Gem. not. Eiermijn Roermond p. 100 st.		KOPER Standaard Locoprijzen Londen per Eng. ton		LOOD Locoprijzen Londen per Eng. ton		TIN Locoprijzen Londen per Eng. ton		IJZER Cleveland Foundry No. 3 f.o.b. Middlelb. per Eng. ton		GIETERIJ-IJZER (Lux III) p. Eng. t. f.o.b. Antwerpen		ZINK Locoprijzen Londen per Eng. ton		GOUD cash Londen per ounce fine		ZILVER cash Londen per Standard Ounce	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	cts.	%
1925	2,31	100,0	—	—	56,—	100,0	9,18	100,0	751,00	100,0	440,75	100,0	3168,50	100,0	44,25	100,0	40,50	100,0	437,75	100,0	51,75	100,0	162,00	100,0
1926	1,98	85,7	—	—	43,15	77,1	8,15	88,8	702,50	93,5	376,00	85,3	3519,50	111,1	52,25	118,5	41,50	102,5	413,00	94,3	51,75	100,0	144,50	89,3
1927	2,03	87,9	—	—	43,30	77,3	7,96	86,7	674,00	89,7	292,75	66,4	3511,50	110,8	44,25	100,0	39,00	96,3	344,75	78,8	51,75	100,0	134,75	83,3
1928	2,11	91,3	—	—	48,05	85,8	7,99	87,0	772,00	102,8	254,75	57,8	2749,75	86,8	40,00	90,4	38,00	93,5	305,75	69,9	51,75	100,0	131,25	81,1
1929	2,05	88,7	—	—	45,40	81,1	8,11	88,3	916,00	121,9	281,25	63,8	2465,75	77,8	42,75	96,6	41,50	102,6	301,00	68,8	51,75	100,0	123,25	76,2
1930	1,66	71,9	—	—	38,45	68,7	6,72	73,2	661,25	88,0	218,75	49,6	1721,25	54,3	40,50	91,8	36,00	88,8	204,00	46,6	51,75	100,0	89,75	55,4
1931	1,34	58,0	—	—	31,30	56,9	5,35	58,3	438,75	58,4	145,75	33,1	1331,50	42,0	33,25	75,3	28,75	70,9	139,50	31,9	51,75	100,0	67,50	41,6
1932	0,94	40,7	—	—	22,70	40,5	4,14	45,1	276,50	36,8	104,00	23,6	1175,00	37,1	25,50	57,5	22,50	55,2	118,50	27,1	51,75	100,0	65,00	40,1
1933	0,61	26,4	0,96	—	20,20	36,1	3,71	40,4	267,75	35,6	95,25	21,6	1596,00	50,4	24,75	56,2	21,25	52,2	128,50	29,4	51,75	100,0	62,25	38,5
1934	0,45	19,5	1,—	—	18,70	33,4	3,45	37,6	226,50	30,2	82,00	18,6	1718,00	54,2	24,25	54,8	20,25	50,1	102,25	23,4	51,75	100,0	65,75	40,7
1935	0,49	21,2	0,99	—	14,85	26,5	3,20	34,9	230,75	30,7	103,75	23,5	1631,50	51,5	24,00	54,1	20,25	50,2	102,75	23,5	51,75	100,0	89,25	55,1
Jan. '35	0,58	25,1	0,90	—	14,95	26,7	3,12	34,0	205,00	27,3	75,75	17,2	1676,50	52,9	24,00	54,1	20,75	51,5	88,75	20,4	51,75	100,0	74,25	45,9
Feb. "	0,52	22,5	0,95	—	14,37	25,7	3,20	34,9	196,00	26,1	75,00	17,0	1650,50	52,1	24,00	54,1	20,75	51,5	86,75	19,8	51,75	100,0	74,75	46,1
Mrt. "	0,37	16,0	1,02	—	13,30	23,8	2,74	29,8	198,50	26,4	77,25	17,5	1503,75	47,5	23,00	52,1	20,50	50,4	84,75	19,4	51,75	100,0	79,50	49,0
Apr. "	0,37	16,0	1,08	—	11,50	20,5	2,31	25,2	222,75	29,6	88,00	20,0	1585,50	50,0	23,25	52,7	20,25	50,0	91,25	20,9	51,75	100,0	91,75	56,6
Mei "	0,34	14,7	1,10	—	11,85	21,2	2,38	26,0	242,00	32,2	100,75	22,9	1636,75	51,7	23,50	53,4	20,25	50,0	106,25	24,3	51,75	100,0	100,75	62,3
Juni "	0,41	17,7	1,—	—	11,95	21,3	2,41	26,3	227,50	30,3	103,75	23,5	1649,00	52,0	24,00	54,1	20,25	50,0	103,50	23,6	51,75	100,0	99,00	61,1
Juli "	0,44	19,0	1,—	—	12,37	22,1	2,54	27,7	239,75	29,8	104,75	23,7	1701,00	53,7	24,00	54,1	20,25	50,0	102,75	23,5	51,75	100,0	92,25	57,0
Aug. "	0,46	19,9	1,07	—	15,10	27,0	3,31	36,1	239,00	31,8	115,50	26,2	1641,00	51,8	24,25	54,8	20,25	50,0	108,00	24,7	51,75	100,0	90,00	55,6
Sept. "	0,58	25,1	0,97	—	20,25	36,2	3,16	34,4	248,25	33,1	117,75	26,7	1636,25	51,6	24,00	54,1	20,25	50,0	113,75	26,0	51,75	100,0	88,50	54,7
Oct. "	0,65	28,1	0,89	—	19,87	35,5	3,95	43,0	256,25	34,1	135,00	30,6	1656,25	52,3	24,00	54,1	20,25	50,0	121,25	27,7	51,75	100,0	88,75	54,9
Nov. "	0,59	25,5	0,94	—	16,90	30,2	4,69	51,1	255,50	34,0	130,50	29,6	1641,75	51,8	24,50	55,5	20,25	50,0	118,50	27,1	51,75	100,0	88,50	54,7
Dec. "	0,57	24,7	0,95	—	15,80	28,2	4,60	50,1	255,50	34,0	121,25	27,5	1597,50	50,4	24,75	56,2	20,25	50,0	110,00	25,2	51,75	100,0	77,25	47,7
Jan. '36	0,57	24,7	0,95	—	16,80	30,0	4,04	44,0	252,00	33,5	112,50	25,5	1516,50	48,0	24,75	56,2	20,25	50,0	106,25	24,3	51,75	100,0	60,50	37,4
Feb. "	0,61	26,4	0,92	—	17,37	31,0	3,37	36,8	256,25	34,1	116,75	26,5	1493,50	47,1	24,75	56,2	20,25	50,0	111,00	25,4	51,75	100,0	60,25	37,2
Mrt. "	0,46	19,9	1,04	—	17,70	31,6	2,69	29,3	261,75	34,8	120,75	27,3	1544,25	48,7	24,75	56,2	20,25	50,0	116,75	26,7	51,75	100,0	59,50	36,8
Apr. "	0,44	19,0	1,02	—	16,82	30,0	2,49	27,1	269,50	35,9	117,25	26,6	1522,75	48,1	24,75	56,2	20,25	50,0	110,75	25,3	51,75	100,0	61,00	37,7
Mei "	0,47	20,3	0,99	—	18,75	33,5	2,52	27,5	270,25	36,0	114,75	26,0	1495,50	47,2	25,00	56,8	20,25	50,0	108,00	24,7	51,75	100,0	62,25	38,5
Juni "	0,57	24,7	0,89	—	20,20	36,1	2,69	29,3	268,50	35,8	110,50	25,1	1358,25	42,9	25,00	56,8	20,25	50,0	105,50	24,1	51,75	100,0	60,75	37,5
Juli "	0,60	26,0	0,81	—	19,35	34,6	2,91	31,7	275,25	36,6	117,75	26,7	1382,00	43,6	27,00	61,0	20,25	50,0	101,00	23,1	51,75	100,0	60,50	37,4
Aug. "	0,62	26,8	0,80	—	17,87	31,9	3,31	36,1	282,50	37,6	123,75	28,1	1368,75	42,9	27,00	61,0	20,25	50,0	101,00	23,1	51,75	100,0	59,75	37,0
Sept. "	0,58	25,1	0,79	—	16,25	29,0	3,63	39,5	289,75	38,6	134,50	30,5	1459,00	46,0	27,25	61,6	20,25	50,0	104,25	23,8	51,75	100,0	60,75	37,5
Oct. "	0,63	27,3	0,77	—	17,55	31,3	4,85	52,8	374,75	49,9	169,00	38,3	1847,75	58,3	33,50	75,7	26,00	64,2	135,00	30,8	65,25	126,0	75,75	46,8
Nov. "	0,70	30,3	0,78	—	16,07	28,7	5,15	56,1	397,75	53,0	196,25	44,5	2079,75	65,6	33,00	74,6	25,50	63,0	149,00	34,0	64,50	124,7	79,50	49,1
Dec. "	0,70	30,3	0,80	—	15,75	28,1	5,—	54,5	397,25	52,9	210,75	47,8	2116,50	66,8	33,00	74,6	25,50	63,0	151,50	34,6	64,—	123,6	79,00	48,8
7 Dec. "	0,68	29,4	0,80	—	16,—	28,6	4,85	52,8	394,00	52,5	205,75	46,7	2044,50	64,5	32,75	74,0	25,25	62,3	147,75	33,8	64,—	125,7	80,00	49,4

1) Sept. 1932 79 K.G. La Plata; van 26 Sept. 1932 tot 5 Febr. 1934 Manitoba No. 2; van 5 Febr. 1934 tot 6 Juli 1936 80 kg. La Plata. 2) Tot Jan. 1928 Western; vanaf Jan. 1928 tot 2 Oct. 1933 No. 2 Canada. 3) Tot Jan. 1928 Maltling; van Jan. 1928 tot 9 Febr. 1931 American No. 2, van 9 Febr. 1931 tot 23 Mei 1932 64/65 K.G. Zuid-Russische. 4) De jaren 1928 en 1929 Broek op Langendijk. 5) 28 Nov. 7) 4 Dec. 8) 26 Nov. 9) 3 Dec. 10) 27 Nov.

VAN GROOTHANDELSPRIJZEN.

	BOUWMATERIALEN						KOLONIALE PRODUCTEN															
	VURENHOUT basis 7" f.o.b. Zweden/Finland per standaard van 4.672 M <sup>3</sup> .		STEENEN binnenmuur per 1000 stuks		buitenmuur per 1000 stuks		CA CAO G.F. Accra per 50 kg c.i.f. Nederland	COPRA Ned.-Ind. f. m. s. per 100 kg Amsterdam	KOFFIE Robusta Locoprijzen Rotterdam per 1/2 kg.	RUBBER Standaard Ribbed Smoked Sheets loco Londen per lb.	SUIKER Witte kristal-suiker loco R'dam/A'dam per 100 kg.	THEE Afl. N.-I. theev. A'dam gem. pr. Java-en Sumatra thee p. 1/2 kg.	INDEXCIJFER									
	f	%	f	%	f	%	f	%	cts.	%	f	%	cts.	%	100.0	100.0						
1925	159,75	100,0	15,50	100,0	19,—	100,0	25,71	100,0	35,87	100,0	61,375	100,0	1,80	100,0	18,75	100,0	84,5	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1926	153,50	96,1	15,75	101,6	19,50	102,6	29,65	115,3	34,—	94,8	55,375	90,2	1,21	67,4	17,50	93,3	94,25	111,5	96,0	102,6	102,6	102,6
1927	160,50	100,5	14,50	93,5	18,50	97,4	41,14	160,0	32,62	90,9	46,875	76,4	0,93	51,6	19,12	102,0	82,75	97,9	87,5	109,1	109,1	109,1
1928	151,50	94,8	12,—	77,4	18,50	97,4	34,64	134,9	31,87	88,9	49,625	80,9	0,54	30,2	15,85	84,5	75,25	89,1	84,6	87,4	87,4	87,4
1929	146,00	91,4	14,—	90,3	21,25	111,8	27,73	107,9	27,37	76,3	50,75	82,7	0,52	28,8	13,—	69,3	69,25	82,0	81,9	85,5	85,5	85,5
1930	141,50	88,6	12,50	80,6	20,75	109,2	21,12	82,2	22,62	63,1	32	52,1	0,30	16,5	9,60	51,2	60,75	71,8	68,0	64,3	64,3	64,3
1931	110,75	69,3	10,25	66,1	20,25	106,6	13,56	52,8	15,37	42,9	25	40,7	0,15	8,4	8,—	42,7	42,50	50,3	46,8	46,8	46,8	46,8
1932	69,00	43,2	9,25	59,7	15,—	78,9	11,80	45,9	13,—	36,2	24	39,1	0,09	4,9	6,32	33,7	28,25	33,4	38,1	38,1	38,1	38,1
1933	73,50	46,0	10,—	64,5	12,75	67,1	9,28	36,0	9,30	25,9	21,10	34,2	0,11	6,3	5,52	29,5	32,75	38,7	35,2	34,7	34,7	34,7
1934	76,50	47,9	8,50	54,8	10,50	55,3	8,17	31,8	6,90	19,2	16,80	27,4	0,20	10,9	4,07	21						

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTO'S.

Ned. Bk.	Disc. Wissels. 2 3 Dec. '36	Lissabon . . . . . 4 1/2 5 Mei '36
	Bel. Binn. Eff. 2 1/2 3 Dec. '36	Londen . . . . . 2 30 Juni '32
	Vrsch. in R.C. 2 1/2 3 Dec. '36	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 . . . . . 4 7 Dec. '36
Belgrado	5 1 Febr. '35	Parijs . . . . . 2 15 Oct. '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	4 19 Nov. '36	Zwits. Nat. Bk. 1 1/2 25 Nov. '36

ZILVERPRIJS

GOUDPRIJS \*)

1 Dec. 1936	Londen <sup>1)</sup> 21 1/2	N.York <sup>2)</sup> 46	1 Dec. 1936	Londen 141/7
2 " 1936	21 1/2	46 1/2	2 " 1936	141/8 1/2
3 " 1936	21 1/2	46	3 " 1936	141/9 1/2
4 " 1936	21 1/2	45 1/2	4 " 1936	141/9 1/2
5 " 1936	21 1/2	—	5 " 1936	141/11 1/2
7 " 1936	21 1/2	45 1/2	7 " 1936	142/1
9 Dec. 1935	29 1/2	65 1/2	9 Dec. 1935	141/-
27 Juli 1914	24 1/2	59	27 Juli 1914	84/10 1/2

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

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia *)
1 Dec. 1936	1.83 3/4	9.01 3/4	74.—	8.57 3/4	31.06 1/2	100 1/10
2 " 1936	1.83 3/4	9.02	73.96	8.57 3/4	31.10 1/2	100 1/10
3 " 1936	1.83 3/4	9.01 3/4	73.95	8.57 3/4	31.09	100 1/10
4 " 1936	1.83 3/4	9.01	73.95	8.56 3/4	31.08	100 1/10
5 " 1936	1.83 3/4	9.01	74.—	8.56 3/4	31.12	100 1/10
7 " 1936	1.83 3/4	9.00 3/4	74.00	8.56 3/4	31.12 1/2	100 1/10
Laagste d.w <sup>1)</sup>	1.83 3/4	9.00 3/4	73.85	8.56 3/4	31.—	100 1/4
Hoogste d.w <sup>1)</sup>	1.84 1/2	9.04 1/2	74.—	8.58 1/2	31.15	100 3/4
Muntpariteit	1.469	12.1071	59.263	9.747	24.906	100

Data	Zwitserland *)	Weenen *)	Praag *)	Boekarest *)	Milaan **)	Madrid **)
1 Dec. 1936	42.26	—	6.50	—	—	—
2 " 1936	42.27	—	6.50	—	—	—
3 " 1936	42.26	—	6.50	—	—	—
4 " 1936	42.24	—	6.50	—	—	—
5 " 1936	42.26	—	6.50	—	—	—
7 " 1936	42.28 1/2	—	6.50	—	—	—
Laagste d.w <sup>1)</sup>	41.20	—	6.45	—	—	—
Hoogste d.w <sup>1)</sup>	42.30	34.90	6.55	1.55	9.90	—
Muntpariteit	48.003	35.007	7.371	1.488	13.094	48.52

Data	Stockholm *)	Kopenhagen *)	Oslo *)	Helsingfors *)	Buenos Aires *)	Montreal *)
1 Dec. 1936	46.50	40.27 1/2	45.32 1/2	3.99	51 1/10	1.84 1/2
2 " 1936	46.50	40.27 1/2	45.32 1/2	4.—	52 1/2	1.84
3 " 1936	46.47 1/2	40.25	45.30	3.99	52 1/2	1.84
4 " 1936	46.47 1/2	40.22 1/2	45.30	3.98 1/2	53	1.84 1/2
5 " 1936	46.47 1/2	40.22 1/2	45.30	3.98	53	1.84 1/2
7 " 1936	46.45	40.20	45.25	3.97 1/2	53 1/2	1.84
Laagste d.w <sup>1)</sup>	46.40	40.17 1/2	45.22 1/2	3.95	51	1.83 1/2
Hoogste d.w <sup>1)</sup>	46.60	40.35	45.40	4.01	53 1/2	1.84 1/2
Muntpariteit	66.671	66.671	66.671	6.266	95 3/4	2.1878

\*) Noteering te Amsterdam. \*\*) Not. te Rotterdam. <sup>1)</sup> 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 (\$ per £)	Parijs (\$ p. 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mk.)	Amsterdam (\$ p. 100 gld.)
1 Dec. 1936	4,90 <sup>25)</sup> / <sub>32</sub>	4,66 <sup>15)</sup> / <sub>16</sub>	40,23 1/2	54,42
2 " 1936	4,90 <sup>27)</sup> / <sub>32</sub>	4,66 3/4	40,24	54,45
3 " 1936	4,90 <sup>17)</sup> / <sub>32</sub>	4,66 3/4	40,24	54,45
4 " 1936	4,90 <sup>7)</sup> / <sub>32</sub>	4,66 3/4	40,24	54,41
5 " 1936	4,89 <sup>29)</sup> / <sub>32</sub>	4,66	40,24	54,39
7 " 1936	4,89 <sup>31)</sup> / <sub>32</sub>	4,66	40,24	54,41
9 Dec. 1935	4,92 3/4	6,59 1/2	40,23	67,78
Muntpariteit..	4,86	3,90 3/4	23,81 1/2	40 3/4

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	21 Nov. 1936	28 Nov. 1936	30 Nov. Laagste	5 Dec. '36 Hoogste	5 Dec. 1936
Alexandrië ..	Piast. p. £	97 1/2	97 1/2	97 3/4	97 3/4	97 1/2
Athene ....	Dr. p. £	547 1/2	550	540	560	547 1/2
Bangkok...	Sh. p. tical	1/10 1/8	1/10 3/8	1/10 3/8	1/10 3/8	1/10 3/8
Budapest 1)	Pen. p. £	27 1/2	27	26	28	27
Buenos Aires	p. pesop. £	17.55	17.55	16.90	17.60	16.95
Calcutta ....	Sh. p. rup.	1/6 1/2	1/6 1/2	1/6 3/32	1/6 3/32	1/6 1/2
Instanbul ..	Piast. p. £	610	611	612	612	612
Hongkong ..	Sh. p. \$	1/2 15/16	1/2 15/16	1,2 19/16	1/3 1/16	1/2 15/16
Kobe .....	Sh. p. yen	1/2 1/32	1/2 1/32	1/1 7/8	1/2 1/16	1/1 5/8 1/64
Lissabon ....	Escu. p. £	110 3/16	110 3/16	110	110 3/8	110 3/16
Mexico .....	\$ per £	18	18	17 1/2	18 1/2	18
Montevideo 3)	d. per £	26 1/2	26 1/2	26 1/4	27	26 3/4
Montreal ..	\$ per £	4.88 1/4	4.88 3/4	4.88 3/4	4.90 3/4	4.89 3/4
Rio d. Janeir. 4	d. per Mil.	2 29 3/32	2 29 3/32	2 3/4	2 19/16	2 29 3/32
Shanghai ..	Sh. p. \$	1/2 17 3/32	1/2 17 3/32	1/2 7/16	1/2 3/8	1/2 17 3/32
Singapore ..	id. p. \$	2/4 5/32	2/4 5/32	2/4 1/16	2/4 1/8	2/4 5/32
Valparaiso 5)	\$ per £	131 1/2	131 1/2	131 1/2	131 1/2	131 1/2
Warschau ..	Zl. p. £	26	26	25 3/4	26 1/2	26

<sup>1)</sup> Offic. not. 19 Nov. 16 1/2; <sup>2)</sup> Dec. 16 1/2; <sup>3)</sup> Offic. not. 15 laten, gem. not., welke imp. hebben te betalen 2 Sept. 17.00. <sup>4)</sup> Offic. not. 6 Oct. 39 1/2; <sup>5)</sup> Id. 11 Mrt. 1935 4 1/4. <sup>6)</sup> 90 dg. Vanaf 28 Aug. laatste "export" noteering.

NEDERLANDSCHE BANK.

Activa. — Verkorte Balans op 7 December 1936.		
Binnenl. Wis-	Hfdbk. f	20.302.495,39
sels, Prom..	Bijbnk. "	267.732,28
enz. in disc.	Ag.sch. "	2.026.155,96
		f 22.596.383,63
Papier o. h. Buitenl. in disconto		—
Idem eigen portef.	f	2.268.000,—
Af: Verkocht maar voor		
de bk. nog niet afgel. "		2.268.000,—
Beleeningen	Hfdbk. f	290.986.921,96 <sup>1)</sup>
incl. vrsch.	Bijbnk. "	6.511.772,09
in rek.-crt.	Ag.sch. "	29.711.339,79
op onderp.		f 327.210.033,84
Op Effecten .....	f	323.568.698,65 <sup>1)</sup>
Op Goederen en Spec. "		3.641.335,19
		f 327.210.033,84 <sup>1)</sup>
Voorschotten a. h. Rijk .....		—
Munt, Goud .....	f	124.106.850,—
Muntmat., Goud ..		445.788.032,87
	f	569.894.882,87
Munt, Zilver, enz. "		18.762.043,04
Muntmat., Zilver ..		—
		f 588.656.925,91 <sup>1)</sup>
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds .....		39.640.746,63
Gebouwen en Meub. der Bank .....		4.600.000,—
Diverse rekeningen .....		5.482.068,18
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221)		11.958.329,12
		f 1.002.412.487,31
Passiva.		
Kapitaal .....	f	20.000.000,—
Reservefonds .....		3.105.769,04
Bijzondere reserve .....		6.300.000,—
Pensioenfonds .....		10.289.311,41
Bankbiljetten in omloop .....		787.650.135,—
Bankassigatiën in omloop .....		16.741,53
Rek.-Cour. f Het Rijk f		45.808.504,95
saldo's: { Anderen "		126.368.767,48
		f 172.177.272,43
Diverse rekeningen .....		2.873.257,90
		f 1.002.412.487,31
Beschikbaar metaalsaldo .....	f	205.655.042,38
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is ..		514.137.605,—
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht .....		—
1) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) .....	f	68.518.450,—
2) Waarvan in het buitenland .....		10.500.000,—
		Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud Munt	Goud Muntmat.	Circulatie	Andero opeischb. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-kings perc.
7 Dec. '36	124107	445.788	787.650	172.194	205.655	61
30 Nov. '36	124106	445.788	805.593	141.292	211.152	60
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)	
7 Dec. 1936	22.596	—	327.210	2.268	5.482	
30 Nov. 1936	22.499	—	314.152	2.268	5.282	
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509	

<sup>1)</sup> Onder de activa.