

De Kamer van Koophandel en Fabrieken
te Venlo in historisch perspectief
(1830 - 1955)

Inleiding

De instelling van een Kamer van Koophandel en Fabrieken te Venlo in de eerste helft van de vorige eeuw dient men te bezien tegen de achtergrond van de economische ontwikkeling van Venlo in deze periode.

Van meet af aan zijn dan de verwachtingen, voornamelijk in de kringen van handel en scheepvaart, hoog gespannen: zal het deze jonge instelling gelukken de economische welvaartsbronnen, die reeds meer dan twee eeuwen in een voortslepemde toestand van verval verkeren, zodanig te stimuleren, dat er een nieuwe opbloei in het vooruitzicht komt?

De geschiedenis van de Kamer van Koophandel zelf na een periode van honderdvijfentwintig jaren zinnvolle activiteit geeft het antwoord, in hoeverre zij in deze taak geslaagd mag heten.

Wanneer er tot de oprichting van een Kamer van Koophandel wordt besloten, leiden de onderscheiden takken van handel en nijverheid een kwijnend bestaan. Oude handelsbetrekkingen zijn verloren gegaan. Veel van de bloei, waarin de handel van Venlo in vroeger eeuwen verkeerde, is dan verdwenen.

De tijd, dat Venlo als machtige Hanze-stad de onbetwiste stapel- en overlaadplaats was tussen het Luikerland en de Noord-Nederlandse gewesten dateert uit de Middeleeuwen, in welke periode het hoogtepunt ligt van Venlo's economische voorspoed.

De handel, begunstigd door vele voorrechten, wist toen de jaloerse concurrentie van naburige steden te weerstreven. Het recht van vrije opslag maakte Venlo tot stapelplaats voor de Hollandse waren, die hier werden overgeladen en voor een deel verscheept naar het land van Gulik, Aken, Luik en Overmaas. Een ander deel werd verkocht aan de bewoners uit de omtrek, die granen en gewassen ten verkoop aan-

boden.

Uit het stroomgebied van de Boven-Maas, Zuid-Limburg en het land van Luik werd er ijzer, kalk en kolen aangevoerd, die te Venlo tezamen met de granen en gewassen uit de streek te land of te water verder werden gezonden. Het feit, dat Venlo vrijheid genoot van de Gelderse tollën, gaf aan deze handel nog meer uitbreiding.

Toen in het begin van de 18e eeuw de staatkundige toestanden echter veranderden en Venlo aan voortdurende belegeringen kwam bloot te staan, toen met name door de verdeling van het Overkwartier van Gelder, Venlo geheel geïsoleerd lag tussen de andere gebieden, kwam aan de voorspoedige ontwikkeling een einde en raakte de handel in verval. De vele en vaak hoge tolgelden langs de Maas - in 1715 telde men niet minder dan 53 tollën tussen Luik en Dordrecht - droegen daar niet minder toe bij.

Tijdens het Franse bestuur echter en nadien onder de regering van Willem I wisten handel en scheepvaart, dank zij de vele hervormingen, die op economisch terrein werden doorgevoerd, een deel van haar vroegere bloei terug te winnen, zij het dat de politieke gebeurtenissen van 1795 en 1815 deze wederopleving een tijd lang verstoorden.

Bij een economische terugblik op het verleden zal licht de gedachte ontstaan, waarom een belangrijke handelsstad als Venlo pas sedert 1830 een Kamer van Koophandel kende, terwijl andere Limburgse steden, zoals Maastricht en Vaals, reeds een vijftientigtal jaren een dergelijk lichaam bezaten. Wanneer men bij een herdenking het jaar 1830, als oprichtingsjaar van de huidige Kamer, tot uitgangspunt heeft gekozen, dan betekent dit niet, dat er te Venlo vóór dat jaar geen instelling bestaan heeft, die geacht kan worden handel en nijverheid te vertegenwoordigen. Tijdens het Franse bewind werd er o.m. te Venlo een instituut in het leven geroepen, dat met de Kamer van Koophandel vergeleken kan worden. Echter na het herstel van Nederlands onafhankelijkheid werd deze instelling wederom opgeheven.

In de Franse tijd kent men twee instellingen, die met de huidige Kamers van Koophandel vergeleken kunnen worden: Chambres de Commerce en Chambres Consultatives de Manufactures, Fabriques, Arts et Métiers. De eerste had een voornamelijk adviserende taak ten aanzien van de handel, de tweede vervulde een dergelijke functie ten aanzien van de nijverheid en de industrie. Chambres de Commerce kent men in deze tijd in Limburg niet; in Venlo bestond echter wel een Chambre Consultative.

De Chambres Consultatives waren ingesteld ingevolge de wet van 22 germinal an XI (12 april 1803). Na een advies van de Prefect van het Departement der Neder-Maas, dat aangaf, welke steden voor een dergelijke Kamer in aanmerking kwamen, verscheen op 2 april 1804 een decreet van Napoleon, waarbij de oprichting van consultatieve Kamers werd gelast te Maastricht, Hasselt, Vaals en Venlo.

Een maand later reeds werden zes leden voor de Kamer te Venlo aangewezen, verkozen uit een twintigtal aanzienlijke fabrikanten der stad, die men tot dit doel had bijeengeroepen.

Rond 15 mei 1804 had de oprichtingsvergadering plaats onder leiding van de burgemeester van Venlo, J. C. van de Vaero, die ambtshalve voorzitter werd. Als leden werden benoemd de heren Lenssen, groot-industrieel en aarden-pijpenfabrikant, de Gruyter, Verwins, Willemsen en van Boom.

Als algemeen doel stond voor ogen om, door het verzamelen van deskundige adviezen, met name ten aanzien van technische verbeteringen, de nijverheid en de industrie tot groter bloei te brengen.

Dat deze consultatieve Kamer zeer nauw met het stadsbestuur was verbonden, moge blijken uit het feit, dat het voorzitterschap werd uitgeoefend door de burgemeester.

Tevens stelde de Gemeente een vergaderlokaal, waarschijnlijk een der zalen van het raadhuis, ter beschikking en nam zij de administratiekosten voor haar rekening. Niettemin moet de Chambre Consul-

tative als een zelfstandig lichaam worden aange-merkt.

Uit de schaars aanwezige bronnen, die er over deze Kamer bestaan, moet men concluderen, dat er zeer weinig activiteit van deze instelling is uitgegaan. Haar uitgaven belopen slechts een schamel bedrag en na het jaar 1807, wanneer er een nieuwe voorzitter komt in de persoon van de nieuw benoemde Burge-meester A. J. H. A. Bloemarts, wordt er zelfs niets meer over vernomen. De vreemde oorsprong van deze Kamer in een weinig Frans gezinde stad zal hier wellicht niet vreemd aan geweest zijn. Uit latere stukken blijkt echter, dat de Chambre Consultative officieel tot 1817 blijft voortbestaan, zij het dat vacatures nimmer worden aangevuld. Blijkbaar leefde zij enkel in de persoon van haar voorzitter. Zoals wij verder zullen vernemen ligt hier de verklaring, waarom men in 1817 tot opheffing heeft besloten.

Nadat Nederland zijn onafhankelijkheid had herkre-gen zouden ingevolge de besluiten van Zijne Majes-teit Koning Willem I zowel de Chambres Consulta-tives als ook de Chambres de Commerce worden ver-vangen door Kamers van Koophandel en Fabrieken, die de taak van beide instellingen in zich zouden verenigen. In verband daarmede richtten de Gedeputeer-de Staten van Limburg aan de Burgemeester van Ven-lo het verzoek om de noodzakelijkheid van zulk een Kamer te Venlo aan het oordeel van de Raad voor te leggen. Deze gaf te kennen, een Kamer van Koop-handel en Fabrieken geenszins noodzakelijk te vinden op grond van het feit, dat de stedelijke regering, desnoods na ingewonnen advies van een bijzondere commissie, genoegzaam in staat geacht kon worden om het belang van handel en nijverheid bij de Pro-vinciale en Landsregering voor te staan. Een derge-lijke uitspraak behoeft nauwelijks verwondering, ge-zien het verleden van de Chambre Consultative. Bo-vendien kon de Kamer van Koophandel in zijn nieuwe vorm ternauwernood als zelfstandig lichaam worden gezien: de leden werden benoemd door de Koning en de Kamer was enkel consultatief orgaan ten behoeve van Regering en Stadsbestuur.

De Raad zag zijn oordeel gevolgd: Venlo zou het vooreerst nog zonder Kamer van Koophandel moeten stellen. Dertien jaar heeft dit "Kamerloze" tijdperk geduurd. Nog voor het begin van de Belgische opstand echter werd tot de oprichting van een Kamer van Koophandel en Fabrieken te Venlo besloten.

De beginjaren 1830-1852.

Waarschijnlijk mede onder invloed van het feit, dat er in het voorafgaande jaar een Kamer van Koophandel te Roermond was opgericht, verschijnt op 16 april 1830 een Koninklijk Besluit van Zijne Majesteit Willem I, dat bepaalt dat er te Venlo een Kamer van Koophandel zal worden ingesteld, bestaande uit negen leden.

Op 28 mei van hetzelfde jaar heeft de installatievergadering plaats. Daarmede is de totstandkoming van de Kamer een voldongen feit en kunnen haar werkzaamheden een aanvang nemen.

In 1830 kent Venlo een levendige handel in kolen, hardsteen, kalk, graven en verfstoffen, waaraan het grootste deel van de ruim zesduizend inwoners zijn bestaan dankt. Ook de expeditie te land en te water ontwikkelt grote activiteit. De ligging van Venlo tegenover de Rijnprovincie, reeds volop in economische ontwikkeling, draagt bij tot de uitbreiding van haar handelsbetrekkingen. Het feit, dat de stad voor grotere schepen nog bereikbaar is, terwijl een groot deel van het jaar de Boven-Maas slechts bevaarbaar is voor schepen met geringe diepgang, maakt Venlo nog steeds tot een natuurlijke overlaadplaats en dit is de grondslag van de heropleving van haar handel.

Evenwel in 1828 wordt deze groei gestuit door de opening van de Zuid-Willemsvaart. Een gevoelige slag wordt daarmede aan de scheepvaart en de handel van Venlo toegebracht. Niet alleen omdat een groot deel van de handel van Luik en Maastricht met de Noord-Nederlandse gewesten zich nu langs andere wegen verplaatst, waarbij Venlo - de voornaamste der handelsplaatsen, die daaronder lijden konden - een groot deel van de doorvoer middels de Maas ziet

opgeheven, maar ook de transitohandel van de Nederlandse zeehavens uit naar Rijn-Pruisen geschiedt thans via Maastricht. Bovendien is de Maas-scheepvaart, reeds onmachtig om te concurreren met de gemakkelijker vaart op de Zuid-Willemsvaart, verder aangetast door een jarenlange verwaarloozing van de Maasbedding en door de talrijke wateraftappingen uit de Maas ten behoeve van de Zuid-Willemsvaart. Daarom is het begrijpelijk, dat de Kamer, zojuist in functie getreden, energiek ijvert, dat de belangen van handel en scheepvaart worden bevorderd. Drie maanden na haar installatie, op 24 juli 1830, dringt zij bij de stedelijke regering aan op de aanleg van een behoorlijke los- en laadplaats aan de Maas. Sedert veel jaren had de handel der stad zich over de slechte toestand der Bat of losplaats aan de Maas beklaagd, ofschoon er toch geregeld anker-, kaai- en havengelden betaald moesten worden. Dit eerste streven der Kamer wordt met succes bekroond: in de jaren 1833-1835 hebben er verbeteringen en bestratingen plaats gevonden.

Ofschoon de omstandigheden niet bijzonder gunstig waren, heeft zich niettemin in Venlo in het begin van de 19e eeuw enige industrie ontwikkeld, die voor deze tijd niet zonder betekenis is. De veelvuldige contacten met de Luiker en Duitse industriegebieden hebben hier waarschijnlijk hun invloed doen gelden. Men vindt omstreeks het jaar 1830 te Venlo volgens verschillende opgaven: brouwerijen, distilleerderijen, zeep- en zoutziederijen, katoenspinnerijen, tabaksfabrieken, molens, leerlooierijen, blauwververijen, een spijkermakerij, een kammenfabriek, een ouwelfabriek, een pennenfabriek, een chicoreifabriek, twee boekdrukkerijen en een zegellakfabriek. Rond 20 % van de beroepsbevolking vindt in deze takken van nijverheid haar bestaan. Het optreden van bepaalde stimulerende ondernemingsfiguren is aan het ontstaan van deze industrie niet vreemd geweest. Een van deze is de eerste voorzitter van de Kamer, C. H. L. Bontamps, die een boekdrukkerij, een boekbinderij en tevens een ouwelfabriek, pennenfabriek en een zegellakfabriek bezat. Hij is in de oprich-

tingsperiode van de Kamer van Koophandel de energie leider, die het nodige initiatief ontplooit en op de activiteit van de Kamer een sterk persoonlijk stempel drukt.

De menigvuldige adressen, die er van de Kamer uitgaan, worden door hem zelf geredigeerd en in vele gevallen is hij een persoonlijke pleitbezorger voor de belangen van de Kamer. Op zijn instigatie dient de Kamer een adres in bij het stedelijk bestuur, teneinde aan te dringen op verbetering van het gedeelte van de Kaldenkerkerweg vanaf de brug tot aan de grenzen, daar dit gedeelte zich in een onhoudbare toestand bevindt. Hierdoor geeft de Kamer blijk inzicht te hebben in de betekenis van een goede verkeersweg als middel tot bevordering van de handel. Dat deze weg later spoedig verbeterd en zelfs een zeer belangrijk handelskanaal wordt, kon de Kamer toen echter niet vermoeden.

Op 10 november 1830 neemt generaal Daine Venlo voor België in bezit; de stad blijft tot 1839 onder Belgisch bestuur. De Hollands gezinde burgemeester Bloemarts was tevoren reeds gevlucht en wordt enige tijd later vervangen door C. H. L. Bontamps, waardoor het voorzitterschap van de Kamer en het burgemeestersambt, evenals in de Franse periode, wederom in één hand verenigd worden, zij het nu door toevallige factoren. Deze politieke verwikkeling brengt Venlo economisch in grote moeilijkheden: alle handelsverkeer met Noord- en Zuid-Nederland is stopgezet; de Boven- en Beneden-Maas worden afgesloten, zodat de verzendingen moeten worden gestaakt. De handelsbetrekkingen met Pruisen zijn het enige, wat Venlo nog rest, zodat het begrijpelijk is, dat de Kaldenkerkerweg spoedig hersteld wordt.

Doch ook de industrie, hoewel grotendeels verzorgingsindustrie, kwijnt; het getal noodlijdenden, "sans pain et sans travail", is door de buitengewone omstandigheden nog nimmer zo groot geweest; bepaalde werkgelegenheidsprojecten worden er opgesteld om het ontzaglijk aantal werklozen door arbeid enige uitkering te verschaffen. Bovendien is het

garnizoen, dat in normale tijden ongeveer uit 500 manschappen bestaat, aangegroeid tot 1800 soldaten, die nu op kosten van de stad moeten worden onderhouden. Deze ramp-toestand duurt tot 1833, als door de Conventie van Londen van 31 maart 1833, verenigd met de Conventie van Mainz van 31 maart 1831, de Maas voor de oeverstaten wederom geopend wordt. Het is Bontamps, die in de tussenliggende periode tracht het getij te keren. Als de gemeentekas uitgeput is, stelt hij fondsen beschikbaar voor de onderstand. In 1835 vermeldt het gemeenteverslag reeds met trots, dat de toestand van het armwezen weer beter is dan vóór 1831.

In 1837 begint men met het uitbaggeren van de haven en wordt de dam in de haven opgeruimd. Toch blijft de sociale situatie zorgelijk; vooral in het winterseizoen zijn er een groot aantal behoeftigen. Overzien wij de activiteit van de Kamer in deze periode, dan blijkt onmiddellijk, dat zij in deze moeivolle tijd voor de belangen van handel en nijverheid op de bres heeft gestaan.

Zij ijvert voor vermindering van de talloze handelsformaliteiten, waaraan zelfs de handel met België, het binnenland, onderhevig is!

Zij vraagt om beschermende rechten op de graan- gewassen, omdat de afzet naar Holland geen door- gang meer vindt en Venlo overstroomd wordt met buitenlandse granen.

Meermalen stelt zij pogingen in het werk om van het Hollandse Gouvernement gedaan te krijgen, dat aan de Venlose schepen de vaart van Katwijk tot Mook zou worden toegestaan. Ook de scheepvaart op de Boven- Maas verkeert in moeilijkheden, omdat door de "Hollandse bezetting" van Maastricht de natuurlijke verbindingsweg te water met de "overige Belgische steden" is verbroken. De vrachtprijs is in verge- lijking met vroeger verdrievoudigd tengevolge van de grote omwegen over land, die er gemaakt moeten worden om de Nederlandse enclave te Maastricht te vermijden. De Kamer dringt er bij de Minister op aan, dat er stappen zullen worden ondernomen om de doorvaart langs Maastricht hersteld te krijgen.

De Kamer, meermalen naar haar mening gevraagd over de verschillende tariefontwerpen, die het jonge koninkrijk België ter bescherming van haar nijverheid wil treffen, verklaart zich afkerig van alle beschermende maatregelen, met uitzondering van enige protectie van de landbouw. Venlo als overwegende handelsstad is uiteraard niet gediend met een protectionistisch beleid; de transitohandel moet zich vrij kunnen ontwikkelen, zonder tariefbepalingen te moeten ondergaan - een mening, welke men de gehele negentiende eeuw en nog lange tijd daarna door de Kamer vertolkt ziet.

Over het handelsverkeer in deze voor Venlo rampzalige periode krijgen wij een beeld naar aanleiding van een adres van 26 maart 1833 aan de regering, waarin de Kamer meer faciliteiten vraagt voor de uitvoer van koloniale waren naar Pruisen. In deze jaren valt merkwaardigerwijze een sterke opleving te constateren van de handel in koffie, tabak en rijst, artikelen die voor het merendeel clandestien naar Pruisen worden uitgevoerd. Reeds sedert 1818, toen de grenzen tussen Nederland en Duitsland een handelsbarrière vormden, was een uitgebreide smokkelhandel in deze artikelen ontstaan. Nu echter wordt deze clandestiene handel min of meer gelegaliseerd: de smokkel wordt in Pruisen oogluikend toegestaan, zoals men te Venlo de frauduleuze invoer van Pruisische industrieproducten, stoffen en zijde tolereert. In bovengenoemd adres acht de Kamer dit een povere compensatie voor het verlies van de handelsrelaties met Holland en de bloeiende transitohandel van eertijds; de handel in koloniale waren is bijna het enige, wat Venlo nog is overgebleven.

In dit licht dient men ook te bezien de wens van de Kamer om de weg Venlo-Herongen als handelsverbinding te willen toestaan, een desideratum overigens, dat nog zeer lange tijd op vervulling zal blijven wachten.

Meerdere petitieën richt de Kamer aan de Minister over vermindering en wijziging van invoerrechten op

diverse artikelen; meermalen dringt zij aan op de vrije invoer van steenkool.

Een enkele maal wordt er gesproken over een spoorwegproject in de provincie Limburg, doch na 1837 wordt hier niets meer over vernomen.

Een interessante bijzonderheid uit deze periode is het krachtige protest van de Kamer, wanneer zij verneemt, dat men zou willen overgaan tot opheffing van de Kamer van Koophandel te Venlo, een bewijs overigens, dat men zijn taak conscientieus heeft opgevat. "Wanneer er een Kamer van Koophandel moet opgeheven worden," zo schrijft men, "komt Roermond eerder aan de beurt dan Venlo, daar er te Roermond slechts weinig handel is en de notabelen bestaan uit grootgrondbezitters, renteniers en ambtenaren."

Inmiddels is het jaar 1839 aangebroken; nieuwe politieke verwickelingen zijn op komst. Nadat de Belgische Kamer van Afgevaardigden reeds het wetsontwerp heeft aangenomen, waarbij Luxemburg en Limburg van België zullen worden afgescheiden, richt de Kamer van Koophandel van Venlo op 26 maart een petitie tot de Senaat te Brussel om hen te bezweren deze wet alsnog te verwerpen. Bijna negen jaar heeft Venlo deel uitgemaakt van België, waarvan het de onafhankelijkheid mede heeft helpen tot stand brengen en waarvan het nu tot haar groot nadeel dreigt te worden afgesneden. Dat deze wel enigszins verlate aanhankelijkheidsbetuiging meer voortspruit uit economische motieven dan uit een gevoel van staatkundige verbondenheid blijkt uit de volgende passage, waarmee de petitie besluit: "Mocht men van oordeel zijn, dat deze wet dient aangenomen, zoo vraagt men bepaalde voordeelen en gunsten te willen verleenen aan deze toegewijde bevolking, die om het heil van België wordt opgeofferd." De Kamer verzoekt dan om jaarlijks een bepaalde hoeveelheid granen naar België te mogen uitvoeren tegen een fractie van de anders verschuldigde invoerrechten, alsmede om een verlaagd tarief te heffen voor penen, was, ouwel, brandewijn, aardewerk en pannen.

Dit diplomatisch schrijven vindt echter geen gehoor meer, doordat de wet reeds is aangenomen, vooral de petitie van de Kamer van Koophandel de Senaat bereikt. Niettemin blijft men ijveren voor deze tegemoetkomingen, die wèl aan Luxemburg zijn verleend. Echter zonder resultaat.

Wanneer op 22 juni 1839 Limburg wederom door de Nederlandse regering in bezit is genomen, blijft er de eerste maanden nog een verwarde en onduidelijke toestand bestaan. Op 7 augustus richt de Kamer een schrijven aan de Commissaris des Konings, waarin om herstel van het vrije verkeer tussen Nederlands Limburg en de overige Nederlandse gewesten wordt gevraagd. Er mogen geen goederen vanuit Limburg naar overig Nederland worden verzonden dan tegen betaling van invoerrechten; voor goederen, afkomstig uit Holland, zijn uitvoerrechten verschuldigd, een situatie dus, als was Limburg nog steeds een deel van België. Accijnsgoederen worden zelfs helemaal niet toegelaten, zodat er reeds een ernstig suikertekort dreigt. De Kamer vraagt dringend herstel van het vrije-goederen-verkeer, nu de handel met de ondergang bedreigd wordt en Venlo ingesloten is geraakt tussen drie grenslijnen. Tevens dringt zij erop aan, dat de beurtvaarten naar Holland spoedig zullen worden hersteld.

Inderdaad verkeert Venlo opnieuw, evenals in het begin van de dertiger jaren, in een economisch précaire situatie. Verschillende industrieën te Venlo, evenals de pannen- en aardewerfabrieken te Tegelen, die volledig op België zijn georiënteerd, staan plotseling voor de keuze nieuwe afzetgebieden te zoeken of te worden onderworpen aan de hoge invoerrechten in België.

Ook de vroegere transitohandel naar het land van Luik en naar de Rijnprovincies heeft sinds de politieke scheiding van 1830 een gevoelige klap gekregen. Door de opening van de Zuid-Willemsvaart, maar nog meer door de grillige grenslijnen in de afgelopen periode, is de doorvoer langs de Maas voor een groot deel opgeheven. In de Conventie van Mainz is

weliswaar ook de Maas vrij verklaard van doorvoer-rechten, maar doordat het vervoer vanaf de Maas te Venlo naar Pruisen enige mijlen over land geschiedt, worden de volle doorvoer-rechten geheven. Bovendien dreigt bij de naderende opening van de spoorweg Antwerpen-Luik-Keulen een gevaarlijke concurrentie voor de transitohandel van Venlo. De handel in steenkolen met name, van oudsher een der belangrijkste handelstakken, heeft met vele moeilijkheden te kampen. Ingevolge wettelijke bepalingen zijn slechts die steenkolen vrij van inkomende rechten, die met Nederlandse schepen worden aangevoerd.

De invoer van steenkolen uit het Luikse bekken gebeurt echter slechts met z.g. Waalse spitsboten, omdat de Limburgse schepen voor dit vervoer ongeschikt zijn. Het gevolg is, dat er steeds een invoerheffing plaats heeft. Daarbij komt het in 1833 in Nederland ingevoerde stelsel van accijnsheffing op de steenkolen. Indien men bedenkt, dat de Luikse steenkolenprijzen bovendien in enkele jaren verdubbeld zijn, is het zeer wel aan te nemen, dat de vroeger zo belangrijke en arbeidsintensieve handel in steenkolen, welke vanaf de Maas met karren naar Pruisen werden vervoerd, op het punt staat geheel te verdwijnen.

In een reeks adressen aan de Regering in Den Haag heeft de Kamer getracht deze voor handel en nijverheid fnuikende toestand een gunstige wending te geven. Aangaande de reacties op deze verzoekschriften echter moet men veronderstellen, dat de belangen van het "weder in bezit genomen" gebied niet die aandacht genoten hebben, waarop de ernst van de toestand aanspraak kon maken.

Niettemin is men algemeen in Venlo het Nederlandse Staatsverband, waarin men na een negenjarige afscheiding wederom opgenomen is, zeer toegedaan. Wanneer op 12 juni 1841 koning Willem II plechtig te Venlo wordt ingehuldigd, bereidt men hem een spontane en geestdriftige ontvangst, die voldoende bewijst, hoe de bevolking zich nog steeds met Ne-

derland verbonden voelt. Bij die gelegenheid wordt de Kamer van Koophandel in audientie ontvangen, waarbij Zijne Majesteit een memorie wordt aangeboden over de toestand van handel en nijverheid te Venlo. Deze memorie, welke in gewijzigde vorm de vroegere requesten aan Regering en Staten-Generaal bevat, is een van de meest waardevolle bronnen voor de bestudering van de economische situatie in deze periode. Op elke bladzijde van dit 41 pagina's tellende en uitvoerig beredeneerde stuk proeft men de meesterhand van de kundige voorzitter, C. H. L. Bontamps. De memorie begint met een beschrijving van de natuurlijke factoren, die de welvaart van de stad in vroegere tijden hebben bevorderd. Van alle steden aan de Maas gelegen is er geen enkele door de natuur zo begunstigd als Venlo: allereerst doordat de Maas zich hier als het ware in Boven- en Beneden-Maas verdeelt en Venlo tot natuurlijke aanleg- en overlaadplaats maakt voor het goederenvervoer langs deze rivier, maar bovendien door de geografisch gunstige ligging, recht tegenover de dichtbevolkte industrie-centra van het Rijngebied en Pruisen.

Van de vroegere economische bloei van de handel echter is nog slechts een zwakke schaduw overgebleven.

De memorie gaat dan na, welke de oorzaken zijn van dit verval en welke middelen hierin verbetering zouden kunnen brengen.

Een der eerste oorzaken is geweest de opening van de Zuid-Willemsvaart, waardoor een gevoelige slag aan de Maasscheepvaart en aan de handel van Venlo werd toegebracht. Voor het eerst wordt in deze memorie dan gesproken over een verbinding van de Zuid-Willemsvaart met de Maas door de voltooiing van het deel van het Grand Canal du Nord van Stevensweert tot Venlo. Hieraan zullen slechts geringe kosten verbonden zijn, daar er reeds in de Franse tijd met dit Schelde-Maas-Rijn-kanaal een begin van uitvoering gemaakt is. Bovendien zal een dergelijke aanleg wellicht Pruisen er toe brengen het Noord-

kanaal verder door te trekken naar de Rijn.

Bovendien dringt de memorie aan op een spoedige verbetering van de reeds lange jaren verwaarloosde Maasbedding.

Door de politieke afscheiding van België zijn vele oude en voordelige handelsbetrekkingen, evenals enkele takken van nijverheid met de ondergang bedreigd, redenen waarom het niet alleen in het belang van Venlo, maar van geheel Nederland zou zijn, wanneer er spoedig een handelstractaat met België tot stand komt.

Vervolgens komt ter sprake de nadelige positie, waarin Venlo is geraakt door de conventie van Mainz, omdat Pruisen niet grenst aan de oevers van de Maas en deze conventie enkel voor de oeverstaten van toepassing is. Het is echter een Nederlands belang, dat deze transitohandel over de Maas behouden blijft, omdat alle bedrijvigheid, uit deze scheepvaart voortkomend, aan Nederland ten goede komt. Daarom stelt men een vermindering van het doorvoerrecht voor tot hetzelfde vaste recht, dat op de Rijn geldt.

In de memorie wordt verder gewezen op de nadelige tolregeling op de Maas. Er zijn drie tolkantoren: te Maastricht, Roermond en Rossum. Bij een bepaald tolkantoor moet de tol betaald worden over de gehele afstand tot het volgende kantoor, waardoor bv. schepen, welke bij Roermond passeren met bestemming Venlo, een tol moeten betalen voor de gehele afstand tot Rossum. Gaarne zou men een tolkantoor te Venlo zien opgericht, daar deze stad de natuurlijke stapelplaats is tussen de Beneden- en Boven-Maas. Het tolkantoor te Roermond zou in dat geval dienen te worden afgeschaft. Aan dit verlangen wordt vrij spoedig tegemoet gekomen.

De traditionele handel in steenkolen, kalk en natuursteen, welke artikelen oudtijds over de Maas vervoerd werden naar Noord-Nederland en Pruisen, heeft sterk geleden door de openstelling van de Zuid-Willemsvaart. Tengevolge van de invoerrechten en de legesrechten zal de Luikse steenkool, die

via Venlo naar Pruisen wordt uitgevoerd, de concurrentie met de Engelse en de Roerkolen niet kunnen volhouden. De Kamer vraagt in deze memorie met nadruk, dat de Belgische schepen voor het vrije vervoer van steenkolen met de Nederlandse zullen worden gelijkgesteld.

Ook de verhoogde invoerrechten op kluitskalk heeft de uitvoer hiervan sterk doen verminderen.

Aan de wens van de memorie bij de herziening van de tariefrechten de legesrechten geheel te laten vallen, kwam de Regering echter niet tegemoet.

Tenslotte worden in de memorie van 1841 uitvoerig behandeld de wensen van de Kamer ten aanzien van een vermindering van invoerrechten op krenten, rozijnen, vijgen en tabak en ten aanzien van een verlaging van de accijns op zeep, gedistilleerd en op produkten van de tarwemeel-maalderijen en ouwel-fabrieken.

Ook in de volgende jaren ontplooit de Kamer grote activiteit. Zij verzet zich tegen een verhoging van de straat- en wegenbelasting, omdat daardoor de expeditie en de steenkolen- en kalkhandel, die reeds met zeer geringe winsten werken, nog zwaarder zullen worden belast. Zij verzoekt de Koning om intrekking van deze door de stedelijke regering voorgenomen verhoging. Zij spreekt haar afkeuring uit over het feit dat, hoewel reeds in 1839 door het Gouvernement de nodige concessies voor een stoombootdienst werden verleend, de Nederlandse Stoombootmaatschappij in gebreke is gebleven met de exploitatie en er nog steeds niet van een stoombootdienst sprake is. Zij adviseert de concessie in te trekken en deze aan een andere maatschappij te verlenen. Dit heeft tot gevolg, dat in 1845 door P. J. Berger een stoombootvaart op Rotterdam wordt begonnen. Terzelfdertijd ijvert de Kamer ervoor, dat de vrachttarieven Rotterdam-Venlo, die wat betreft koffie en rijst buitensporig hoog zijn, verlaagd worden.

De Kamer, uitgenodigd haar steun te willen geven aan de geprojecteerde spoorweg Maastricht-Aken,

verwacht weliswaar, dat deze spoorlijn in een behoefte voor Maastricht en omstreken zal voorzien, maar betwijfelt, of hiermede een algemeen belang gediend wordt. De kortste en voordeligste verbinding tussen Nederland en de Pruisische provincies ziet zij veeleer gelegen in de voltooiing van het deel van het Noord-kanaal tot de Pruisische grens, vanwaar het Pruisische Gouvernement met graagte doortrekking van het Noord-kanaal tot de Rijn heeft toegezegd.

De Kamer begroet met vreugde het handelstractaat met België, hoewel zij klachten uit over sommige bepalingen, bv. dat de vermindering van scheepvaartgelden niet in sterkere mate is doorgezet.

De Kamer ondersteunt een petitie betreffende de aanleg van een straatweg tussen Eindhoven en Venlo.

Zij protesteert tegen de vestiging van een douanekantoor te Steijl, daar dit voor Venlo een zware concurrentie betekent en verzoekt de Koning intrekking van dit douanekantoor, waarop echter afwijzend wordt beschikt.

Naar aanleiding van het ontwerptarief in-, uit- en doorvoerrechten juicht de Kamer het toe, dat er een liberalisatie van de handel wordt doorgevoerd: grondstoffen en halfabrikaten zijn van invoerrechten, nijverheidsprodukten en koloniale waren van uitvoerrechten vrijgesteld, hetgeen een verlichting voor handel en nijverheid betekent. Ten aanzien van enkele grondstoffen, zoals kluitkalk en vele afgewerkte produkten, verzoekt de Kamer verlaging, resp. afschaffing van invoerrechten, daar deze produkten weer verder worden doorgevoerd. Uitvoeren doorvoerrechten zou de Kamer verminderd willen zien ten aanzien van steenkolen en kalk. Ten aanzien van de landbouwprodukten wenst de Kamer lage invoerrechten en zo mogelijk nog lagere uitvoerrechten. De landbouw immers is reeds voor een aanzienlijk deel op export gericht: met name vlees, zuivel en de snel in betekenis toenemende tuinbouw. We zien, zowel in de nijverheid als in de handel, omstreeks het jaar 1843 een matige opleving, eigen-

lijk de eerste voorspoedige ontwikkeling van het economische leven, die de Kamer sinds haar oprichting beleeft. Ofschoon zij tot dit kerende getij zeker haar aandeel heeft bijgedragen, moet de Kamer in haar bestaande samenstelling aftreden om plaats in te ruimen voor nieuwe vertegenwoordigers. Het is te betreuren, dat daarmede ook de heer Bontamps zich genoodzaakt ziet af te treden, wjl hij vanaf de oprichting met grote deskundigheid en toewijding onafgebroken het voorzitterschap heeft waargenomen. Juist zijn persoon echter is aanleiding, dat er een wrijving met het stedelijk bestuur en met name met de toenmalige burgemeester Lom de Berg ontstaat, die wel moeilijk anders dan ten koste van de niet minder autoritaire Bontamps - tijdens het Belgische bestuur zelf een tijdlang burgemeester - beslecht kon worden. Weinigen zullen echter vermoed hebben, dat het juist de bekende memorie van 1841 is, die de verbolgenheid, wellicht ook de afgunst van het gemeentebestuur heeft opgewekt. Dit toont zich verontwaardigd, dat met haar omtrent de samenstelling geen overleg is gepleegd en dat zij geen afschrift van de memorie heeft ontvangen. Als enige tijd later door de Kamer een subsidie-aanvraag aan het gemeentebestuur wordt gericht ter bestrijding van de kosten van het drukken en verspreiden der memorie, vindt men een gereede aanleiding om zijn bezwaren te uiten en op dit verzoek afwijzend te beschikken. De Kamer echter zoekt genoegdoening en gaat in beroep bij de Minister van Binnenlandse Zaken. Zij stelt zich te weer tegen de verdachtmakingen van de stedelijke regering en tegen de beledigende toon, waarin de weigering van de subsidie is vervat. Volgens de Kamer treft haar geen blaam; de stedelijke regering heeft wel degelijk van de samenstelling en de inhoud van de memorie op de hoogte kunnen zijn, omdat haar secretaris tevens gemeentesecretaris is en een van haar leden, de heer Schaffers, tevens lid is van de stedelijke regering. De Kamer betreurt het dat men aan het stadsbestuur geen afschrift van de memorie heeft gezonden, hoewel zij hierbij wil opmer-

ken, dat dit, strikt genomen, geenszins haar plicht was.

Indien er gesproken wordt van in gebreke blijven, dan treft dit verwijt veeleer de stedelijke regering, die verzuimd heeft de Kamer van de komst van de Koning te verwittigen, evenals zij trouwens steeds verzuimt de Kamer inlichtingen te verstrekken, die het plaatselijk belang betreffen.

Uit de toon waarin deze adressen gesteld zijn, proeft men onmiddellijk, dat deze subsidieweigering tot een prestigezaak voor de Kamer is uitgegroeid. Bitter is de teleurstelling, wanneer de Minister van Binnenlandse Zaken bericht geen redenen aanwezig te zien om de Kamer in het gelijk te stellen, zodat men besluit de kosten te verdelen over die leden, welke de memorie ondertekenden.

Als de Kamer terzelfdertijd zich een fel tegenstander betoont van de voorgestelde verhoging van de stedelijke straat- en wegenbelasting en op deze wijze het gemeentebestuur gaat doorkruisen, zint het stadsbestuur op middelen om een haar meer welgevallige Kamer te doen samenstellen. Op 6 januari 1842 zenden Burgemeester en Schepenen van Venlo een vertrouwelijik advies aan de Gouverneur van het Hertogdom Limburg, waarin zij zich beklagen over de heimelijke wijze, waarop de Kamer van Koophandel te werk gaat en over de tegenwerking, die men van haar ondervindt. Vooral de heren Bontamps, Berger en Wolters moeten het hierbij ontgelden: zij trachten de kleinere kooplieden te onderdrukken en zoeken in de Kamer enkel hun eigen belang, maar wat meer is, zij nemen elke gelegenheid te baat om de verhouding tussen de stedelijke regering en de Kamer te vertroebelen. De oorzaak van het euvel is spoedig gevonden: de diverse takken van handel en nijverheid acht men bij de huidige samenstelling van de Kamer niet meer voldoende vertegenwoordigd, met name de scheepvaart en de transitohandel. Ingevolge een K. B. van 1843 heeft er fundamentele wijziging plaats in de samenstelling van de Kamer van Koophandel te Venlo, waarbij de bestaande Kamer wordt ontbonden

en met ingang van 1 januari 1844 een nieuwe Kamer wordt ingesteld, waarin de volgende takken van handel en nijverheid voortaan vertegenwoordigd zullen zijn: de handel in steenkolen en kalk door twee leden, de scheepvaart en expeditie door één lid, de handel in koloniale waren en verfstoffen door één lid, de handel in manufacturen door één lid, de handel in wijnen door één lid, de brouwerijen en branderijen door één lid, de zout- en zeepziederijen door één lid en de tabaksfabrieken door één lid. Naar aanleiding van het vertrouwelijk advies van het gemeentebestuur wordt er bij de benoeming door de Minister afgeweken van de kandidatuur, zoals die door de Kamer is voorgesteld en worden o. a. de heren Bontamps, Berger, Wolters, Rosenkranz en Schaffers, allen sedert de oprichting reeds lid van de Kamer, niet meer herbenoemd. De secretaris, die in deze gehele historie een vrij duistere figuur is gebleven, ziet zijn mandaat echter verlengd.

In de nieuwe samenstelling wordt de Kamer op 17 januari 1844 door de Burgemeester en Schepenen van de stad Venlo plechtig geïnstalleerd; in deze vorm is zij blijven voortbestaan tot het jaar 1852. Mocht de Kamer na deze wijziging misschien beter de onderscheiden takken van handel en nijverheid weerspiegelen, de objectiviteit gebiedt te zeggen, dat zij in activiteit verre bij haar voorgangster ten achter staat.

Niettemin is het economisch beeld in deze periode, hoewel er verheugende tekenen van opleving zijn, nog niet van die aard, dat er van een economische stabiliteit sprake is. De industriële ondernemingen, die tengevolge van de oprichting van concurrerende bedrijven elders, nieuwe afzetgebieden zochten voor hun produkten, zijn daar slechts ten dele in geslaagd. De pannen- en aarden-pottenbakkerijen te Tegelen ondervinden toenemende concurrentie van België en Pruisen. De cichoreifabrieken komen in toenemende moeilijkheden, doordat Pruisen zelf cichoreiwortels gaat verbouwen. De brouwerijen hebben een verminderde omzet, doordat de militaire

bezetting van Venlo wordt teruggebracht. Geklaagd wordt over de hoge accijns op olie, wijn en zeep. De zeepziederijen hebben bovendien te kampen met de clandestiene invoer van buitenlandse zeep. De branderijen kunnen door de hoge accijnsheffing nauwelijks blijven voortbestaan. De tabaksfabrieken worden bij hun uitvoer naar Pruisen zwaar belast. De scheepvaart heeft door de aanhoudend lage waterstand op de Maas grote belemmeringen ondervonden. Een verbetering van de oevers en het bed van de rivier is dringend noodzakelijk.

Door de vermindering van de doorvoerrechten is er enige vooruitgang gekomen in de handel in kalk en steenkolen, omdat hierdoor een aanzienlijke vermindering van de vrachtprijzen mogelijk werd. De steenkolenhandel heeft hierdoor de toenemende concurrentie met de steenkolen uit het Roerbekken kunnen volhouden. De handel in koloniale waren, verfstoffen, Naamse stenen en granen bereikt zeer grote omzetten.

Doordat er in 1846 handelsgeschillen rijzen met België komt er een domper op de vreugde. De handel in steenkolen heeft hierdoor sterk te lijden; handelaren, die anders aan het Belgische produkt de voorkeur gaven, hebben zich nu van Roerkolen voorzien. Ondanks het feit, dat de economische toestand niet rooskleurig is, worden er verschillende fabrieken in deze periode opgericht. In 1844 sticht Joh. Hillen in Blerick een ijzergieterij, die onmiddellijk grote vooruitgang boekt. Dit is de eerste grootindustrie, die er verschijnt. De periode na 1840 is tevens gekenmerkt door het ontstaan van een aantal handelshuizen, die een belangrijke rol in de handelsbeweging van Venlo in de negentiende eeuw hebben gespeeld, o.a. de handelsbedrijven van de heren P.J. Berger, M. Custers, J.L. Wolters, A. Goossens, P. Sanders en de firma Wed. F. Receveur. De Kamer heeft zich in deze periode met de volgende onderwerpen bezig gehouden:

Naar aanleiding van de handelsgeschillen met België, klaagt zij over de onbillijkheid, dat Nederlandse schepen in België patentbelasting verschuldigd zijn.

Tengevolge van de ontstane moeilijkheden is de scheepvaart op de Maas zeer achteruit gegaan. Zij vraagt de Nederlandse regering représaille-maatregelen te nemen tegen de belemmering van de uitvoer, die België heeft getroffen voor vee, hout, granen, boter, aardewerk en dakpannen, een verzoek dat echter wordt afgewezen.

Aanhoudend uit zij klachten over de slechte toestand, waarin het vaarwater van de Maas zich bevindt.

De Kamer betuigt zich een hardnekkig voorstander van een vrije doorvoer van goedèren naar het buitenland. Zij weet gedaan te krijgen, dat verschillende kantoren op de rechter Maasoever tot doorvoerkantoren voor kalk worden verklaard. In verband met een agrarische crisis rond 1845 als gevolg van het volledig mislukken van de oogst - waarbij het gehele platteland in armoede wordt gedompeld, doch die ook in Venlo zijn weerslag heeft - dient de Kamer een verzoek in tot vermindering van de inkomende rechten op granen en aardappelen.

Wanneer de enige nog bestaande zeepfabriek tengevolge van de zware accijnsdruk tenslotte wordt opgeheven, brengt de Kamer haar vroegere klachten in herinnering, dat te hoge rechten op de grondstoffen deze nijverheid ten val brengen.

In 1848 wordt in sommige kringen in Limburg de mogelijkheid geopperd om Nederlands Limburg aan Duitsland toe te voegen. Naar aanleiding hiervan zendt de Kamer onmiddellijk een adres aan de Koning: een nieuwe staatkundige verandering acht zij fataal. De gebeurtenissen uit de dertiger jaren liggen nog vers in het geheugen. De Kamer zou een dergelijke stap bovendien als een ramp beschouwen, aangezien daardoor de transitohandel van Venlo praktisch verloren zou gaan.

Ook op het gebied van het verkeerswezen maakt de Kamer van Koophandel vrij spoedig haar wensen kenbaar: mocht de spoorweg vanuit Middelburg door Noord-Brabant en Limburg naar Maastricht tot uitvoering komen, dan vraagt de Kamer, dat deze spoorlijn in het belang van de handel van Nederland

over Venlo zal worden geleid.

De Kamer verstrekt adviezen over de dienstregeling en het tariefreglement van de stoombootdienst Venlo-Rotterdam en over verbeteringen in het postverkeer. Zij verzoekt de Minister om te voorkomen, dat de postwagendienst Venlo-Rijnpruisen zal worden opgeheven, wat echter niet verhindert, dat enige tijd later wegens tekorten in de exploitatie tot opheffing wordt besloten.

De Kamer zendt tenslotte een adres aan de Minister van Binnenlandse Zaken om de aanleg van een spoorlijn Venlo-Vierssen te ondersteunen. Met de aanleg van een spoorverbinding Ruhrort-Vierssen werd een gedeelte van de transitohandel van Venlo afgekapt. De aanleg van een spoorlijn Venlo-Vierssen nu zal de transitohandel van Venlo met Pruisen sterk doen toenemen, aangezien dan een groter handelsdebiet voor Venlo in Pruisen openligt.

Vlak voor haar aftreden, op 10 december 1851, zendt de Kamer een laatste adres aan de Minister om haar bezwaren kenbaar te maken over het ontwerp handelstractaat met Pruisen tot het weren van de smokkelhandel. Verschillende belemmeringen van de grenshandel, vooral ten aanzien van de handel in koloniale waren, zou zij gaarne zien opgeheven.

De periode 1852-1880.

Onder invloed van Thorbecke komt bij K.B. van 9 november 1851 een reorganisatie van de Kamers van Koophandel tot stand, waarbij een actief kiesrecht wordt ingevoerd. Dit kiesrecht zal worden uitgeoefend door diegenen, die voor een bepaalde som zijn aangeslagen in de patentbelasting. Voorzitter en secretaris worden voortaan rechtstreeks door de leden gekozen.

De gemeentebesturen zullen sindsdien uitmaken, of de betekenis van handel en nijverheid in hun gemeente voldoende groot is om tot het stichten van een Kamer over te gaan. Het aantal Kamers van Koophandel zal hierdoor geleidelijk stijgen, evenwel het

overgrote deel van het bedrijfsleven blijft tot 1920 buiten een officiële vertegenwoordiging. De Kamers behouden haar typisch stedelijk karakter, al bestaat de mogelijkheid een Kamer op te richten voor meer gemeenten samen.

Hoewel de Kamers van Koophandel na 1851 niet meer uitsluitend advies-colleges van de overheid zijn, missen zij de gelegenheid en de financiële middelen om daadwerkelijk de haar toevertrouwde belangen te behartigen. De nadruk ligt nog steeds op de adviserende taak, al wordt ook de Kamer de bevoegdheid toegekend aan anderen dan de overheid, bv. handelaars of fabrikanten mededelingen te doen, welke men in het belang van handel en nijverheid nuttig acht. Het gevaar blijft daarbij bestaan, dat de Kamer van Koophandel, die in de regel gemeentelijk begrensd is, het belang van het bedrijfsleven met het plaatselijk belang gaat identificeren.

Een wezenlijke uitbreiding van haar werkingssfeer verkrijgen de Kamers van Koophandel pas bij de reorganisatie in 1920.

Ondanks haar beperkte taak staat de Kamer van Koophandel in haar nieuwe vorm voor een niet geringe opgave. De landbouwcrises, die tegen de tweede helft van de negentiende eeuw ons land teisteren en tot omvangrijke emigratie leiden, hebben een ernstige verzwakking van de boerenstand tot gevolg. Het ligt voor de hand, dat er uit deze gezinnen een grotere toeloop naar de fabrieken valt waar te nemen, doch dan dient er tevens vast te staan, dat de industrie ook in de mogelijkheid verkeert deze handen werk te geven. En dit is maar al te vaak slechts zeer ten dele het geval.

In soortgelijke moeilijkheden verkeert Venlo. Wanneer de Kamer op 4 juni 1852 voor de eerste maal bijeenkomt, zijn er tal van problemen, die om een oplossing vragen. In geen enkel opzicht vertoont de stad aspecten, die reeds van de enorme toekomstige economische ontwikkeling gewagen.

Het is moeilijk om zich in onze dagen een beeld te vormen van de toestand, waarin Venlo een eeuw ge-

leden verkeerde. Het nijvere stadje aan de Maas met zijn arbeidzame en handeldrijvende bevolking telt in 1852 nauwelijks 7000 zielen. Tot het jaar 1850 had het inwonertal zich constant rond 6600 bewogen om vanaf 1850 enigszins te stijgen. Het geboortecijfer was vrij aanzienlijk, 32 per duizend inwoners, doch ook het sterftcijfer was hoog; gemiddeld stierven er te Venlo jaarlijks 1780 personen. Een bijzondere vermelding verdienen daarbij nog de jaren 1845, 1846 en 1847, wanneer, tengevolge van het mislukken van de oogst, het sterftcijfer boven het geboortecijfer komt te liggen: een jaarlijkse absolute bevolkingsvermindering treedt dan op van rond 50 personen. Het uiterlijke beeld van de stad moet volgens de beschrijvingen niet aantrekkelijk zijn geweest: een verwaarloosde vesting houdt de oude stad binnen een zeer eng keurslijf geklemd. De nauwelijks duizend woningen, die Venlo rijk is, zijn overvuld. De huizen, vele jaren verwaarloosd, verkeren in een armoedige toestand. De smalle, kromme straten zijn onregelmatig van aanleg, het plaveisel is slecht, stoepen zijn gebrekkig of ontbreken geheel. De hygiënische toestand is zeer pover: mesthopen liggen vaak uren lang in de straten. Aan stadsontwikkeling en gezondheidszorg is nauwelijks aandacht besteed.

Doch ook de economische structuur van industrie, handel en landbouw verandert. De handel, hoewel nog smal van basis, begint reeds enige differentiatie te vertonen. De transitohandel van België naar Pruisen neemt nog steeds een overwegende plaats in; de Belgische steenkool en kalk ondervinden echter toenemende concurrentie van de Roerkolen en de Rijnlandse kluitkalk. Bovendien worden zij bij de invoer in Pruisen zwaar belast. De export van cichorei en tabak naar Pruisen is langzaam verminderd; de handel in koloniale waren, verfstoffen, manufacturen en meststoffen daarentegen heeft een grotere betekenis aangenomen. De traditionele doorvoerhandel in Naamse steen heeft nog steeds niet aan omvang ingeboet. De export van granen en

zaden naar Pruisen, omstreeks het midden van de vorige eeuw nog steeds van belang, zal spoedig plaats moeten maken voor een steeds grotere groenten-export.

"De buitenbewoners", zo schrijft van der Aa reeds in 1846 in zijn Aardrijkskundig Woordenboek der Nederlanden, "hebben hier vele moestuinen met erwten, wortelen, bonen en koolsoorten van welke opbrengsten zij wekelijks de markten der omliggende plaatsen voorzien, tot zelfs in Krefeld in Pruisen, hoewel dit zeven uren van daar ligt."

De opkomst van de industriegebieden langs de Ruhr, de Rijn en de Worm, is een gunstige omstandigheid, waarvan vooral de tuinders van Venlo weten te profiteren. Het begin is zeer bescheiden: met hondekarretjes trekt men over de grens om in de zestig tot honderd kilometer ver gelegen industrie-centra de produkten af te zetten. Reeds in 1869 neemt de export naar Krefeld, Dortmund en Keulen zodanig toe, dat dit de aandacht trekt. Naast deze legale goederenstroom wordt er in koffie en tabak een uitgebreide smokkelhandel gedreven: naar Nederland wordt vanuit Pruisen gedistilleerd, bier, zeep, olie en wijn clandestien ingevoerd.

Naar België heeft een belangrijke uitvoer plaats van hoornvee, schapen, hout, graan, boter en nijverheidsprodukten. Tenslotte zien we, dat Venlo tevens optreedt als belangrijke doorvoerschakel voor de handel van Pruisen naar Engeland en België.

De nijverheid heeft in de afgelopen jaren weinig uitbreiding ondergaan. Buiten de reeds genoemde ijzergieterij in Blerick zijn er geen grootbedrijven opgericht. De enige nog bestaande zeepfabriek en de cichoreifabriek zijn opgeheven. De meeste takken van nijverheid behoren tot de verzorgingsindustrie en hebben zeer weinig arbeiders in dienst.

De industriële structuur van Tegelen daarentegen maakt een ingrijpende verandering door. Bestond de nijverheid reeds sedert de zeventiende en de achttiende eeuw voor het grootste deel uit de vervaardiging van het z. g. zwarte Tegelse aardewerk, se-

dert 1850 ziet men een geleidelijke daling van het aantal pottenbakkerijen. Sinds Petrus Regout in 1836 zijn aardewerfabrieken begint, vermindert de glorie van het Tegelse bedrijf. De keramische produkten uit Maastricht hebben het aardewerk uit Tegelen vrij spoedig verdrongen. In 1863 zijn nog slechts vijf pottenbakkerijen over van de vroeger meer dan twintig bedrijven. Daarentegen ziet men de pannenbakkerijen en de metaalbewerking sterk in opkomst.

De scheepvaart blijft nog steeds in kwijnende toestand door de slechte bevaarbaarheid van de Maas. Een gevoel van ontevredenheid over de verwaarlozing van deze vroeger zo belangrijke verkeersader is algemeen. Venlo bezit rond het eeuwmidden nog slechts 38 schepen met een inhoud van amper 1800 ton. Deze vrachtschepen en sleepboten doen dienst op Rotterdam, Dordrecht en Luik. Daarnaast bestaan er twee stoombootdiensten op Rotterdam.

Naast het scheepvaartverkeer bestaat te Venlo een uitgebreide transportdienst: van hieruit worden grote partijen goederen naar en van Pruisen verzonden door voerlieden uit de stad, waarbij vele kooplieden en fabrikanten nog van eigen middelen van vervoer gebruik maken. Een Pruisische postwagendienst onderhoudt het verkeer tussen Venlo en Vierssen.

Weldra zal deze situatie een ingrijpende verbetering ondergaan, doordat Venlo bij de ontwikkeling van de moderne spoor- en wegverbindingen uit zijn betrekkelijke verkeersisolatie verlost raakt. Om ons tot enkele voorbeelden van deze enorme evolutie te beperken: in 1843 komt de Rijksweg Maastricht-Roermond-Venlo-Nijmegen gereed; in hetzelfde jaar wordt de weg Venlo-Kaldenkirchen geheel voltooid; in 1853 wordt de weg Venlo-Herongen geopend. De spoorlijn Venlo-Maastricht wordt in 1865 in gebruik genomen; de railverbindingen met Helmond, Vierssen en Kempen komen twee jaren later tot stand. Noord-Limburg tenslotte wordt voor het moderne verkeer ontsloten in 1883 bij de opening van de spoorlijn Venlo-Nijmegen.

Bij al deze verkeersverbeteringen valt het te be-

treuren, dat het scheepvaartverkeer niet van deze gunstige verbeteringen heeft geprofiteerd. De doortrekking van het Noordkanaal van Helden naar Venlo is verder van zijn verwezenlijking verwijderd dan ooit. Wanneer het handelsverkeer door een voor Venlo gunstige vrijhandelspolitiek steeds meer wordt geliberaliseerd, zijn het vooral de verkeersvraagstukken, die de debatten van de Kamer van Koophandel beheersen. De ontsluiting voor het verkeer acht men terecht een heilzaam middel om de bestaande welvaartsbronnen te stimuleren.

De Kamer, in functie getreden onder voorzitterschap van de heer Schmasen, neemt de draad op, waar deze bij het aftreden van de vorige "ondemocratische" Kamer is afgebroken; zij vraagt om opheffing van het tractaat met Pruisen tot het weren van de smokkelhandel. De Kamer verzoekt voor Venlo dezelfde uitvoerquota van koloniale waren en manufacturen te willen vaststellen als voor het platteland is geschied. Bij de Commissaris des Konings dient zij het volgend jaar nogmaals bezwaren in omtrent de ongelijke uitvoering van het tractaat.

De Kamer steunt de totstandkoming van postwagendiensten met Pruisen en met Boxmeer en van stoombootdiensten met 's-Hertogenbosch en Roermond; zij verdedigt de aanleg van een Provinciale weg tussen Venray en de Noord-Brabantse grens.

Bij de wijziging van de wet op de in- en uitvoerrechten is de Kamer voor een meer liberale wetgeving op dit terrein en een vermindering van de vele formaliteiten.

De Kamer protesteert tegen het sluiten van het St. Andrieskanaal, dat de Maas met de Waal in verbinding brengt. België onttrekt reeds regelmatig veel water uit de Maas om de Zuid-Willemsvaart te voeden. Nu het St. Andrieskanaal gesloten wordt en daardoor een compensatiemogelijkheid voor het watergebrek op de Maas vervalt, zal de scheepvaart in het zomerseizoen tengevolge van de vele ondiepten geheel onmogelijk worden.

In 1855 treedt als voorzitter op de heer M. A. Custers, die tezamen met de actieve secretaris, de heer N. L. H. Canoy, de Kamer tot een grote activiteit aanzet. Onder zijn leiding wordt krachtig geijverd voor de totstandkoming van verkeersverbindingen, waarvan hij de belangrijke functie bij de bevordering van de welvaart zeer wel inziet.

Onder de vele pleidooien, die er tussen de jaren 1850 en 1860 op dit terrein worden gevoerd, vormen de menigvuldige adressen over de Maasscheepvaart en de verbinding met de Zuid-Willemsvaart een waar epos.

De Kamer beklagt zich herhaaldelijk over het ellendige vaarwater van de Maas. Nu door de sluiting van het St. Andrieskanaal het binnenstromen van water uit de Waal is belet, moeten ten spoedigste bekribbingen worden aangebracht. "De Rivier de Maas, deze oude bron van welvaart voor de Zuidelijke Provinciën van ons Rijk, heeft het grootste gedeelte van haar voedsel verloren." Naast de wateraftappingen ten behoeve van de Zuid-Willemsvaart maakt België zich schuldig aan het onttrekken van Maaswater voor de irrigatie van landerijen.

Het voltooiën van een klein gedeelte van het vroegere Canal du Nord zou veel bijdragen tot leniging van deze treurige toestand. Dan kunnen de goederen tegen lage concurrerende vrachtprijzen vervoerd worden, waardoor de handel en het verkeer van Venlo hersteld worden. Daarmede zal een tweede weg van en naar Holland geopend zijn.

De plannen voor een Schelde-Maas-Rijn-kanaal waren al van oude datum: in 1627 begonnen de Spanjaarden reeds met een kanaal van de Rijn tot Venlo als tegenwicht voor de Hollandse koophandel. Men noemde deze vaart de Fossa Eugenia naar de Aarts-hertogin van Oostenrijk Isabella Clara Eugenia. Door politieke verwickelingen werd het werk echter voortijdig gestaakt.

In 1808 werd door Napoleon opnieuw getracht de vereniging van Schelde, Maas en Rijn te ondernemen. Het ontworpen Grand Canal du Nord zou zijn oorsprong nemen te Antwerpen, van daar naar Heren-

thals, Lier, door het Kempenland op Venlo en van hier langs Herongen en Suchtelen naar de Rijn bij Neuss.

Door de uitvoering van deze waterweg zou Antwerpen de stapelplaats en zeehaven van Duitsland zijn geworden en Venlo de expeditiehandel van alle Maasgewesten tot zich getrokken hebben. Dit natuurlijk tot groot nadeel van de Hollandse scheepvaart en handel. Om deze reden werd bij de inlijving van Holland in het Franse keizerrijk het reeds voor tweederde gedeelte voltooide werk gestaakt.

Door de heer van der Griendt wordt in de jaren na 1850 voor zijn turfafgravingen in de Peel een deel van dit kanaal van Nederweert tot Helden-Beringen onder de naam Noordervaart tot uitvoering gebracht. Voor een algehele verwezenlijking van het oorspronkelijke plan is de regering in Den Haag echter nimmer bereid, beducht voor de versterking van de concurrentiepositie van Antwerpen. Dat de Kamer haar wens tot verbinding van de Maas met de Zuid-Willemsvaart, ondanks herhaald aandringen, niet vervuld ziet, is teleurstellend; de kosten zijn zeer gering, de afstand is niet groot en de onteigening heeft reeds vroeger plaats gevonden. De Kamer van Koophandel maakt zich tot tolk van alle bewoners der Nedermaas om aan te dringen op de uitvoering hiervan en af te zien van de plannen tot het bevaarbaar maken van het afwateringskanaal van Meijel naar Neer. Maar Den Haag geeft geen gehoor, zelfs niet als België zijn kanalenplan voltooit met een directe verbinding te water van Luik uit naar de Schelde bij Antwerpen. Vanuit de zeehaven te Antwerpen gaan voortaan de goederen per schip tot Luik en worden van daar via de Rijnspoorweg vervoerd naar Aken, waar de Pruisische spoorwegen ze door geheel de Rijnprovincie verzenden. Venlo, dat van oudsher deze functie heeft vervuld, moet machteloos toezien, hoe een andere stad deze taak overneemt.

"Wij bekennen ons niet te kunnen verklaren", zo schrijft de Kamer, "waarom wordt geduld dat zo meedogenloos aan de Maasoeverbewoners grote ver-

liezen worden toegebracht en deze in armoede worden gedompeld?"

Naast een verbinding met de Zuid-Willemsvaart door de doortrekking van de Noordervaart vraagt de Kamer een herstel van het rivierbed van de Maas tot in Frankrijk en een goede aansluiting aan de verschillende kanalen tot Parijs. "Dan zullen de Maas en haar oeverbewoners herleven en een nooit gekende Maasvaart zal bloei en handel in het leven roepen, evenredig aan die op de Rijn." Dit weidse perspectief, dat reeds in 1858 werd geopend, is ook heden nog ver verwijderd.

De Kamer doet voorts hardnekkige pogingen voor de aanleg van de spoorlijn Vlissingen-Venlo en Venlo-Vierssen. Deze laatste is vooral hierom belangrijk, omdat de Maas voor een groot deel van het jaar onbevaarbaar is en verschillende Pruisische fabrikanten reeds haar grondstoffen via de Belgische spoorwegen betrekken. Naar aanleiding van geruchten, dat er een concessie Helmond-Maastricht via Roermond is aangevraagd, richt de Kamer een request aan de Koning, waarin zij verzoekt de spoorweg over Venlo te leiden. Een verbinding van Helmond met Roermond zal de lang beoogde spoorlijn Antwerpen-Keulen bevorderen met het gevolg, dat er een gevoelige slag aan de Nederlandse groothandel wordt berokkend. Een argumentatie, waarvan men blijkbaar meer resultaten verwacht dan het benadrukken van eigen belangrijkheid.

Wanneer tot de aanleg van een spoorlijn via Venlo wordt besloten, adviseert de Kamer de spoorbrug ten Zuiden van de stad te plaatsen en deze ook toegankelijk te maken voor voetgangers, paarden en rijtuigen.

De Kamer richt zich tot de Minister om hem te bewegen een concessie van de lijn Venlo-Gladbach de voorkeur te geven boven de lijn Venlo-Kempfen. Gladbach is een belangrijk knooppunt van spoorwegen en daarom is deze lijn verre te prefereren. Korte tijd later zien we echter beide spoorwegen tot stand komen.

De Kamer dringt meermalen erop aan, dat de weg

van Helden naar Baarlo geprojecteerd zal worden als directe verbinding van Venlo met Noord-Brabant.

De Kamer ondersteunt een verzoek tot de aanleg van een Rijksweg vanaf Maashees over Grubbenvorst, aansluitend aan de Provinciale weg naar Venlo.

De Kamer bepleit voorts een verlaging van de belasting op het gebruik van paarden, afschaffing c. q. vermindering van de accijns op brandstoffen, zout en gedistilleerd. Vooral de hoge accijns op gedistilleerd zal de ondergang van de branderijen en tevens een groot nadeel voor de landbouw betekenen.

De Kamer staat op de bres voor de uitbreiding van de postwagendiensten; zij pleit voor een wettelijk verbod van publieke verkopeningen van nieuwe koopmansgoederen en dringt aan op een vaste omrekeningskoers voor de vreemde munt, die bij gebrek aan Nederlands geld overwegend in omloop is. In een grensplaats als Venlo is de vreemde munt nooit geheel door Nederlands geld te vervangen.

Op 20 november 1861 richt men een verzoek tot de Tweede Kamer om haar steun te willen onthouden aan het wetsontwerp tot goedkeuring van enige artikelen der met België gesloten overeenkomst tot regeling der wateraftappingen uit de Maas. Immers, het onrecht door België gepleegd zal hiermede gewettigd worden met het gevolg, dat eerlang, wanneer Maas en Schelde verbonden zijn, er tot de Moezel en de Rijn een onafgebroken gemeenschap te water zal zijn tot stand gebracht, die Antwerpen met Midden- en Boven-Rijn verbindt. De geldelijke vergoeding, die België wil betalen voor verbetering van de bevaarbaarheid van de Maas, staat in geen enkele verhouding met de toegebrachte schade.

Als de Tweede Kamer het Maastractaat heeft aangenomen, richt men een dringend appèl tot verwerping aan de Eerste Kamer. Men wijst nogmaals op de gevaren van een waternverbinding van Schelde en Maas, Moezel en Rijn. Met de aanleg van een kanaal naar Luxemburg is men reeds begonnen. Het goederenvervoer naar Zuid-Duitsland en Zwitserland wordt

op die wijze goedkoper vanuit Antwerpen dan over Rotterdam en Amsterdam. Al deze overwegingen van de Kamer van Koophandel mogen niet baten; op 12 mei 1863 treedt het tractaat met België tot regeling der wateraftappingen in werking.

In de volgende jaren zien wij herhaaldelijk terugkeren het verlangen van de Kamer tot doortrekking van het Canal du Nord tot de Maas te Venlo. Wanneer de vroeger onteigende gronden opnieuw verpacht worden, vraagt de Kamer in het pachtcontract op te nemen, dat de pacht te allen tijde kan worden opgezegd. De Kamer hoopt nog steeds, dat het lang verwachte Noord-kanaal ooit tot stand zal komen, al waren deze verwachtingen nog nimmer zo uitzichtloos.

De Kamer verzoekt vanaf 1864 in steeds terugkerende regelmaat de plaatsing van een douanekantoor te Venlo aan het gereedgekomen station en een verbinding van het station naar de Maas. Aan de Staatsspoorwegen worden enkele bezwaren over de inmiddels ingevoerde treinenloop kenbaar gemaakt, benevens over de hoge vrachtprijzen, het weigeren van Pruisisch geld en de bestelling van het vrachtgoed. Voorts vraagt men "bij de aankomst en het vertrek van de treinen bloedverwanten en bekenden op het terrein toe te laten."

Bij het expireren van het tractaat met Pruisen is de Kamer van oordeel, dat dit onverwijld moet worden opgezegd. In Pruisen mocht men zoveel goederen in huis hebben als men verkoos, terwijl dit in Nederland verboden was. Bovendien hielden de Pruisische ambtenaren een onvoldoend toezicht op naar Venlo gesmokkelde goederen, terwijl de Hollandse ambtenaren zeer diligent waren. Dit waarschijnlijk als gevolg van het feit, dat de Nederlandse ambtenaren een deel kregen van de achterhaalde goederen, waar dit in Pruisen niet het geval was.

Het tractaat met Pruisen is gelijkelijk het eerste, maar ook het laatste onderwerp tijdens de ambtsperiode van de heer Custers. Op 9 januari 1867 stelt

hij zich in verband met zijn gevorderde leeftijd niet meer beschikbaar.

Aan deze voorzitter is veel van de grote activiteit van de Kamer in de afgelopen periode te danken. Hij was een man met een zeer vooruitziende blik, die met name op het terrein van de verkeersverbindingen waarlijk pioniersarbeid verrichtte. Jarenlang was hij tevens wethouder van Venlo hetgeen aan de goede verstandhouding van de Kamer met het gemeentebestuur zeer dienstig was. Sinds 1834 reeds, met een korte onderbreking van 1844 tot 1852 maakte de heer Custers deel uit van de Kamer, waardoor hij op een rijke ervaring kon bogen.

In 1867 treedt tevens als lid van de Kamer af, de heer P. J. Berger, in die tijd verreweg de meest aanzienlijke koopman ter plaatse. Hij bezat een commissie- en expeditiehandel; voorts dreef hij handel in steenkolen, kalk, mergel, dakleien en hardsteen; hij was bezitter van zeilschepen en stoomboten en eigenaar van een steenbakkerij. In de patentbelasting was hij tien maal zo hoog aangeslagen als zijn naaste collega's. Wanneer hij in 1867 aftreedt, weet hij gedaan te krijgen, dat zijn zoon, Louis Berger, in zijn plaats wordt gekozen.

Als opvolger van de heer Custers wordt tot voorzitter benoemd de heer A. Receveur, doch deze zal maar drie jaren de voorzitterskamer hanteren. Wanneer in 1869 de heer L. Berger tot vice-voorzitter wordt gekozen, dreigen er reeds moeilijkheden, hetgeen tot uiting komt in een onenigheid over de spoorlijn Venlo-Kempfen. Merkwaardigerwijze is het wederom de straat- en wegenbelasting, die bepaalde wrijvingen in een kritiek stadium brengt. De meerderheid der Kamer verzet zich tegen een verhoging van deze belasting, maar de voorzitter acht een adres dat men ter elfder ure heeft opgesteld, beledigend voor de gemeente. Aanleiding tot het ontslag van de voorzitter is zijn weigering om een nieuwe vergadering over dit onderwerp te beleggen. Desondanks komt men toch bijeen,

nu onder leiding van de vice-voorzitter. Deze stellingname van de heer Berger is voor de teleurgestelde voorzitter reden tot aftreden. Op 12 januari 1870 neemt de heer L. Berger de voorzittershamer over om onafgebroken 38 jaren deze functie uit te oefenen.

In 1867 wordt de vesting Venlo officieel opgeheven na eeuwenlang een strategische plaats in het Maasland te hebben ingenomen. In 1868 begint men met de ontmanteling; deze wordt zo afdoende aangepakt, dat er geen enkel schilderachtig gedeelte van de vroegere vestingwerken bewaard blijft. De stadsuitleg krijgt nu echter vrij baan. Het vooruitzicht, niet meer door de nauwe vestingmuren ingesloten te zijn, geeft een gevoel van opluchting. De stad telt immers reeds 8000 zielen, die in amper 950 woningen zijn bijeen geperst. Aan huizen heerst een ontstellend gebrek. Ook het modern verkeer begroet met vreugde het slopen van de oude wallen: reeds veel te lang hebben deze een uitbreiding van de verkeersverbinding in de weg gestaan.

In 1870 maant de Kamer tot spoed bij het slechten van de vesting. Zij verzoekt de raad een bouw- en verfraaiingsplan voor de gronden der nieuwe stad te willen vaststellen en beklagt zich meermalen over de slechte toestand van de wegen.

In 1871 dringt zij aan op de spoedige verkoop van de vestinggronden, opdat zo snel mogelijk met de stadsuitbreiding een begin kan worden gemaakt.

In 1874 breekt een tijd aan van ongekeerde bouwwoede: te beginnen met de Kaldenkerkerweg verrijzen er tal van nieuwe woningen en gebouwen. De vestinggronden buiten de voormalige Gelderse Poort zijn in bijna één jaar tijd volgebouwd. Daarna volgt de Zuidzijde buiten het viaduct en de Noorderwijken tussen Maas en Rijksweg.

Venlo's bevolking neemt in de eerste tien jaar na het begin van de ontmanteling toe met duizend zielen, een voldoende bewijs, dat de vesting een te nauw keurslijf was voor de groeiende expansiezucht.

In het slopen van de vesting dient men tevens een symbool te zien: de oude muren, die het verleden koesterend omsloten, worden neergehaald, opdat de stad zich volledig kan openstellen voor de nieuwe tijd. Een nieuwe eeuw, die met het verdwijnen van de vesting een aanvang neemt, breekt aan. Het is het sein ook voor de vestiging van moderne industrieën, de ontsluiting van nieuwe welvaartsbronnen. De Kamer zal haar verwachtingen enkele decennia later in vervulling zien gaan; in Venlo worden meerdere bedrijven opgericht, die voordien daartoe geen gelegenheid vonden.

De Kamer, onder leiding van de nieuwe voorzitter, L. Berger, heeft met bewonderenswaardige werkkraft aan tal van onderwerpen haar aandacht geschonken, waarvan wij allereerst de periode van 1867 tot 1880 zullen overzien. De verkeersvraagstukken maken ook nu hiervan het leeuwenaandeel uit.

Op het gebied van de Spoorwegen dringt zij bij de regering aan om een concessie voor de spoorlijn Venlo-Hamburg te willen verlenen. Contact hierover wordt opgenomen met de Handelskammer aldaar. Wanneer deze lijn op 1 januari 1875 geopend wordt, tracht zij deze verbinding te doen opnemen in het internationale verkeer Parijs-Hamburg, wat echter niet gelukt. De spoorlijn Boxtel-Gennep-Kleef ziet zij ongaarne tot stand komen, aangezien dit een kortere weg van Antwerpen naar Noord-Limburg betekent met terzijdestelling van Venlo. Zij vraagt de concessionaris in elk geval de lijn vanaf Gennep over de Maasdorpen naar Venlo te willen leiden, waaraan echter niet wordt voldaan.

Een spoorwegverbinding met Noord-Limburg komt eerst tot stand bij de opening van de lijn Venlo-Nijmegen in 1882, nadat de Kamer pogingen heeft weten te verijdelen om in plaats van de spoorlijn Nijmegen-Venlo een spoorweg Nijmegen - Horst - Boxmeer - Helmond aan te leggen.

Ook de spoorlijn Antwerpen-Roermond-Gladbach

vindt weinig instemming in de ogen van de Kamer; liever ziet zij deze lijn over Venlo met aansluiting aan de reeds bestaande verbinding met Gladbach. Wanneer de plannen niettemin doorgang vinden, ageert zij hevig tegen de ligging van de spoorbrug, die - evenals de bruggen te Gennep en Ravenstein - te laag gebouwd is. Achteraf heeft men in dit punt de Kamer gelijk moeten geven, omdat inderdaad deze bruggen een belemmering voor de scheepvaart veroorzaakten.

Belgische plannen tot een spoorweg Maeseyck-Thorn-Kessel-Blerick-Venlo vinden bij de Kamer een enthousiast onthaal; later blijkt, dat het bij plannen is gebleven. De Kamer doet stappen om de spoorlijn met Helmond van een nieuw dubbelspoor te voorzien en om een vrije brug voor het overige verkeer over de Maas te verkrijgen.

Herhaaldelijk uit de Kamer klachten over de hoge vrachttarieven, de gebrekkige treinenloop en het uitblijven van een spoorverbinding van het station naar de Maas. Geklaagd wordt ook over de ondoelmatige inrichting en de slechte toegangswegen naar de goederenloods. Bij de Staatsspoorwegen wordt aangedrongen op het plaatsen van het Pruisische Zollamt aan het station Venlo. Over deze en tal van andere onderwerpen wordt meermalen geconsulteerd de heer Leop. Haffmans, lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Wanneer er tijdens de Frans-Duitse oorlog in 1870 een uitvoerverbod van kolen en cokes uit Noord-Duitsland wordt ingesteld, vraagt de Kamer aan de Minister om bij de Noord-Duitse Bond stappen te doen om te komen tot opheffing van dit verbod, echter met vergeefs resultaat. De handel in steenkolen krijgt door deze oorlog een andere wending: grote hoeveelheden worden, in plaats vanuit Pruisen ingevoerd, naar dat land uitgevoerd, een herleving dus gedurende enkele jaren van het transitoverkeer van Belgische steenkolen, dat al jaren geleden was geëindigd. Over het geheel genomen heeft de oorlogstoestand op de handel eerder een stimulerende dan

een nadelige invloed. De Kamer, om haar advies gevraagd over een tolvereniging van Nederland met België, is van oordeel, dat dit zeer voordelig kan zijn voor handel, nijverheid en landbouw. In 1876 komt er echter een afwijzende beschikking van de Minister over de opheffing der tolgrens, zodat dit eerste Benelux-geluid spoedig verstomd raakt. Een aantal kleinere onderwerpen hebben de aandacht: de Kamer richt een adres tot de Minister over vertraging in het postverkeer en over het hoge internationale telegraaf-tarief; zij is vóór behoud van het Duitse Postagentschap. De Kamer pleit voor afschaffing van de accijns op zeep. Zij verzoekt een verlaagde pakhuishuur in het sinds kort opgerichte entrepôt. Zij verklaart zich tegen het heffen van invoerrechten op emballage in Duitsland; zij is vóór een verbod op de circulatie van Belgische koperen munt. Zij steunt het verzoek tot het openen van een stoombootdienst 's-Hertogenbosch-Roermond en tot het instellen van een veemarkt. In navolging van een adres van de Kamer van Koophandel van Maastricht verzoekt zij om reciprociteit van in- en uitvoerrechten tussen Nederland en het buitenland. De Kamer verzoekt de Rheinische spoorwegmaatschappij, Venlo als uitgangspunt te willen opnemen in het internationaal vrachttarief. In het nieuw te bouwen postkantoor vraagt de Kamer tevens het telegraafkantoor op te nemen. Zij verzoekt de Minister op kosten van de Staat een vluchthaven aan te leggen te Venlo.

Het scheepvaartverkeer staat in deze periode niet minder in het centrum van de belangstelling. De Kamer zendt tal van verzoekschriften tot verbetering van de Maas tussen Hedel en Venlo. Gezien de slechte toestand van de haven tengevolge van de vele ondiepten verzoekt de Kamer de Minister van Waterstaat dit euvel door uitbaggering op te heffen en van Rijksweg de haven in goede staat te laten brengen.

De actie om eindelijk in bezit te geraken van een moderne kanaalverbinding met de Zuid-Willemsvaart door het doortrekken van de Noordervaart van

Helden naar Venlo bereikt een nieuw stadium. De Minister wordt nogmaals deze wens onder het oog gebracht, gedachtig het gezegde "frappez, frappez toujours!" Deze acht de kosten voor het Rijk te zwaar; wanneer men echter bereid is in de kosten bij te dragen, wil hij de zaak nogmaals in overweging nemen. Van de Krefelder Handelskammer wordt vernomen, dat Pruisen het ontworpen Rijn-Maas-kanaal zou willen voltooien, wanneer de Nederlandse regering harerzijds zou besluiten tot de uitvoering van het Noorderkanaal.

Deze uitspraken vermogen nog eenmaal de Kamer tot een ongekende activiteit in deze kwestie te bewegen. Provinciale en Gedeputeerde Staten worden in het geweer geroepen. Van de medewerking van de Kamers van Koophandel en de spoorwegmaatschappijen in Duitsland weet men zich te verzekeren. De medewerking wordt ingeroepen van de heer Leop. Haffmans. In 's Hertogenbosch wordt op 19 februari 1877 een verenigde zitting gehouden van de Kamers van Koophandel van Venlo, 's-Hertogenbosch, Tilburg, Eindhoven, Veghel, Maastricht en Krefeld, die zich tezamen achter het Rijn-Maas-kanaal scharen. De Kamers van Rotterdam en Dordrecht worden om steun verzocht. Als eerste daad dient de gemeente Venlo in samenwerking met bovengenoemd kanaal-comité een aanvraag in voor de concessie tot het aanleggen van een kanaal naar Helden en de Zuid-Willemsvaart. De Kamer van Koophandel te Venlo doet deze aanvraag van een uitvoerig gedocumenteerd adhaesie-adres vergezeld gaan. Het kanaal-comité richt een adres aan de Minister van Waterstaat en aan de Tweede Kamer om dit kanaal in het waterwegenplan te willen opnemen. Ook de Gedeputeerde Staten van Limburg betuigen in een adres hun steun aan dit plan. De Kamer hoopt, dat de moeilijkheden van Nederlandse zijde tegen de uitvoering van het kanaalplan Nederweert-Venlo-Uerdingen zullen worden weggenomen, nu de Duitse regering haar invloed in deze wil doen gelden.

Op aandringen van de Tweede Kamer wordt het ont-

werp Noord-kanaal in het waterwegenplan van de regering opgenomen en op 16 mei 1879 in behandeling gebracht. Inmiddels is de verbinding van Venlo naar de Zuid-Willemsvaart door het kanaal-comité in een breder perspectief geplaatst: zij vraagt tevens een kanaalverbinding van de Zuid-Willemsvaart bij Helmond naar het Hollands Diep. Wanneer dan tevens de Duitse plannen doorgang vinden, zal er een gemakkelijke en korte scheepvaartverbinding van de Hollandse havensteden met de Maas en de Rijn zijn tot stand gebracht.

Het wetsontwerp stuit bij de debatten in de Tweede Kamer op felle tegenstand van Hollandse zijde: men acht de verbinding van Helden naar Venlo niet van nationaal belang, veeleer in het belang van Antwerpen, dat hierdoor een geschikte communicatie met de Rijn via Nederland cadeau wordt gedaan. Ofschoon door de Minister van Waterstaat Tak van Poortvliet met verve verdedigd, blijkt de vrees een slechte raadgever. Het wetsontwerp wordt met één stem meerderheid in de Tweede Kamer verworpen.

De Kamer van Koophandel, die door haar bemoeiingen dit project zo dicht de eindstreep zag naderen, kan nauwelijks haar bittere teleurstelling verbergen, nu het kanaal naar de Zuid-Willemsvaart de goedkeuring van de Tweede Kamer niet heeft kunnen wegdragen. Met dit weinig verheugende resultaat van haar activiteit besluit de Kamer de eerste vijftig jaren van haar bestaan. Wanneer bepaalde welvaartverhogende werken in deze eerste halve eeuw niet tot stand kwamen, dan heeft het zeker niet aan voldoende aansporing van de zijde van de Kamer van Koophandel en Fabrieken van Venlo ontbroken.

Het einde van de vorige eeuw (1880-1900).

Het economisch beeld in de laatste decennia van de negentiende eeuw vertoont afwisselend trekken van depressies en sterk oplevende activiteit. Uit deze vloed van conjunctuurwisselingen is nauwelijks af te leiden, dat het einde van de vorige eeuw tevens een

definitief einde maakt aan een sociaal-economische structuur, die in wezen eeuwenlang gelijk bleef. In deze jaren breekt een revolutionaire technische en sociaal-politieke ontwikkeling baan, die voor het economisch leven geheel nieuwe perspectieven opent en de sociale vraagstukken diepgaand van karakter verandert. Nieuwe welvaartsbronnen dienen zich aan, die hun betekenis pas sedert deze eeuw in volle omvang openbaren.

Dit geldt allereerst voor de bevolkingsagglomeratie van Venlo, die groeit van de nauwelijks 7000 zielen in 1850 tot 9150 zielen in 1880 en tot zelfs 17.020 in 1905. Vergeleken bij 1830 bijna een verdrievoudiging, waarbij het leeuwendeel van deze bevolkingsvermeerdering plaats heeft in de laatste decennia vóór de eeuwwisseling.

Geeft deze enorme toename van de bevolking reeds een indicatie van de veranderingen, die bezig zijn zich te voltrekken, ook op andere terreinen zien wij een bevestiging van de veronderstelde verschuivingen in de structuur: de industrie breidt zich uit en wordt in toenemende mate gemechaniseerd; nieuwe bedrijven worden er gevestigd; de landbouw is bezig geheel te verdwijnen en schakelt over naar veeteelt en tuinbouw; de handel ziet zijn van oudsher belangrijke transitofunctie inkrimpen, maar een groter binnenlands debiet geopend; nieuwe exportprodukten worden geëntameerd; er ontwikkelt zich een zelfstandige expeditiehandel. Daarnaast voltrekt zich een niet minder belangrijke verschuiving op sociaal gebied: de emancipatie van de arbeidende stand wordt krachtig ter hand genomen. Het behoefschema van de volksklasse, dat eeuwenlang nauwelijks veranderde, ondergaat plotseling een merkwaardige evolutie, doordat men meedeelt in de stijgende welvaart. Deze ongekend snelle groeikracht van de nieuwe tijd ligt echter min of meer verborgen onder de snel elkaar opvolgende perioden van crisis en hoogconjunctuur, die vaak belemmeren het nieuwe in zijn volledige omvang te verkennen. De conjuncturele schommelingen hangen zeer nauw samen met de politieke gebeurtenissen, in het bijzonder door de sterke economische

verbondenheid van Venlo met Duitsland.

Reeds de Krim-oorlog in 1877 heeft een nadelige invloed op de handel en de nijverheid, vooral wat betreft de produkten koffie, rijst, zuidvruchten, vis en manufacturen. Ook het einde van de Russisch-Turkse oorlog brengt niet veel opleving door de stilstand of trage gang van de meeste fabrieken in Duitsland. De handel in koloniale waren, vis, ijzer, hout, dakpannen, stenen en kalk is dan zeer gedrukt. Wel ziet men de tabakshandel en de handel in lompen een grote vlucht nemen.

Tengevolge van het feit, dat de Maas in 1880 twee maal buiten haar oevers treedt, blijft het agrarisch inkomen belangrijk beneden dat van andere jaren.

De handelssituatie van Venlo is overwegend bepaald door de Duitse handelspolitiek. Om deze reden vormt de periode 1880-1885 een neergang in de economische activiteit, wanneer de handel getroffen wordt door de verhoogde invoerrechten op bijna alle artikelen in Duitsland. Typierend voor de handelspolitieke denkbeelden van die tijd is, dat Duitsland reeds differentiële rechten voorbereidt voor transatlantische produkten, die al dan niet over Duitse zeehavens worden aangevoerd.

Over de gehele lijn beleven we een crisisperiode: de werkgelegenheid daalt; de arbeidsvrede is verstoord; in de omliggende Duitse industrieplaatsen breken er stakingen uit; de bouwactiviteit, die enkele jaren tevoren nog op hoogspanning werkte, ligt nu geheel stil. De hoge Duitse invoerrechten hebben een beklemmende invloed. Steeds meer handelshuizen vestigen filialen in Duitsland. Door het Duitse protectiestelsel gaan ook de industrielen er voor en na toe over om hun fabrieken over de grenzen te vestigen. En dit juist op een tijdstip, dat de industrialisatie elders overal op gang komt. Door lage prijzen, overproductie, het groot aantal concurrenten en het reeds in Duitsland doorgevoerde mechanisatieproces in de produktie dreigt er een zorgelijke toestand te ontstaan.

Doch laten wij enkele sociologische indicaties volgen, die deze crisisperiode op andere wijze bena-

deren: het geboortecijfer, dat zich in voorgaande jaren rond 40 per duizend bewoog, daalt tot 37 à 38 per duizend. De jaren 1878, 1880, 1882 en 1883 zijn gekenmerkt door belangrijke vertrekoverschotten. In 1885 waren de uitgaven voor armenzorg - waaronder alle sociale uitkeringen zijn begrepen - per 1000 inwoners in vergelijking met 1880 toegenomen met 83,6 %. Ook na 1885, bijna tot 1890 toe ondergaat deze post een lichte stijging. Het aantal censuskiezers dat correleert met het aantal belastingplichtigen, stijgt in de periode 1880-1885 per duizend inwoners nauwelijks.

Na 1890 komt er een sterke opleving: handel en nijverheid gaan een nauwelijks onderbroken periode van welvaart tegemoet, die voortduurt tot 1905. De uitgaven voor armenzorg dalen en het aantal censuskiezers wordt belangrijk uitgebreid.

Met deze economische ontwikkeling gaat een evolutie in de sociale verhoudingen gepaard, die hier slechts in behandeling komt, voor zover bepaalde sociale maatregelen punt van bespreking in de Kamer uitmaken. De Kamer verklaart zich tegen de wet op de kinderarbeid vanwege de nadelige gevolgen voor de industrie, in het bijzonder de dakpannen- en steenfabrieken. Typerend voor de geldende sociale opvattingen zijn de volgende uitspraken: "Een maximum werktijd van 12 uur voor jongelieden is niet af te keuren. In deze fabrieksdistricten is de gewone werktijd van 10 tot 11 uur per dag."

"In deze omstreken hebben de werklieden meer dan vier vrije dagen 's jaars, maar zij genieten die dagen geen loon en dit is ook voor fabriekswerklieden volstrekt onnodig, dewijl op enkele uitzonderingen na, zij op die vrije dagen niet tegen loon zouden willen werken en zij bovendien op gewone werkdagen dikwijls genoeg onnodig verzuimen te werken." Sociale opvattingen komen voorts zelden ter sprake; bijna uitsluitend economische onderwerpen hebben de aandacht van de Kamer.

Sedert de opening van de spoorwegen breidt de han-

del zich sterk uit. Door de directe aansluiting van de Staatsspoorwegen met de havens van Amsterdam en Rotterdam wordt het goederenvervoer vergemakkelijkt, al zijn de tarieven hoog. Steenkolen worden steeds meer per spoor vervoerd.

In de toestand van de scheepvaart is nog steeds geen verandering.

De schepen uit Luik, Namen en Maastricht komen wegens de lage waterstand van de Maas half geladen te Venlo aan. Geladen met verschillende uitvoerartikelen, zoals pannen, ijzererts, hout, etc. moeten zij in de thuisvaart een geweldige omweg maken, nl. via de Maas tot 's-Hertogenbosch, via de Dieze naar de Zuid-Willemsvaart en via Maastricht naar België. De Kamer verzoekt nogmaals om uitbaggering en het aanbrengen van kribwerken.

Wat de handelsstructuur betreft, de traditionele handel in steenkool, kalk en hardsteen heeft zeer veel aan betekenis ingeboet. De Luikse steenkool is geleidelijk geheel door de goedkopere Ruhrkolen vervangen; de Venlose kolenhandel importeert Duitse steenkool ter voorziening in de regionale en deels ook in de nationale behoefte. Kalk en hardsteen vormen, relatief genomen, nog slechts een gering deel van de totale export. De handel in koloniale waren, groenten en meststoffen is zelfs verdubbeld, tengevolge van de blokkade van de Noord-Duitse havens. De houthandel, die veel verzendingen heeft naar Duitsland, is in opkomst. Ook ontwikkelt er zich, dank zij de snelle spoorwegverbindingen, een belangrijke vishandel, zowel in gedroogde en gezouten als in verse vis. De binnenlandse handel in bouwmaterialen en manufacturen is zeer levendig. De handel in granen loopt in deze jaren sterk achteruit, deels tengevolge van de invoerrechten, die er geheven worden, maar voornamelijk door de concurrentie van de Amerikaanse en Russische granen.

Door de mechanisatie in de landbouw en de ontwikkeling van de moderne vervoersmiddelen vinden er sedert 1880 op grote schaal graan-importen plaats

uit de Verenigde Staten en Rusland. Deze veroorzaken een algemene agrarische crisis, die te Venlo een einde maakt aan de vanouds bestaande graanhandel. Ook de meelindustrie, die eertijds zeer bloeiend was, staat op het punt te verdwijnen. Enkele grotere graanmolens leggen zich reeds toe op de vervaardiging van veekeuken.

De landbouw ziet haar gronden steeds meer door de tuinbouw in beslag genomen. De tuinders van Venlo worden met hun produkten reeds aangetroffen op de markten te Berlijn en Frankfort. Enkele tuinders hebben zich toegelegd op de grossierderij of verkopen groenten in commissie. Daarnaast wordt in 1883 gesticht het Land- en Tuinbouwcasino met het doel een gemeenschappelijke aankoop van alle artikelen, die de tuinbouw betreffen, bv. zaden, meststoffen, zakken, manden, etc. en de expeditie van de tuinbouwprodukten naar de markten. Men begint het belang in te zien van coöperaties, wil men met de teelt vooruitkomen. Reeds enige jaren na de oprichting telt men meer dan 300 leden.

De tijd is gunstig voor het oprichten van nieuwe ondernemingen. In deze jaren worden een ijzergieterij en een boterkleurselfabriek gesticht. De constructiewerkplaats van de spoorwegen te Blerick wordt belangrijk uitgebreid. Er ontstaan enkele steenfabrieken. De ontginning van ijzererts in de omgeving van Venlo wordt voortgezet. De verzorgingsindustrie neemt in omvang toe. Twee gloeilampenfabrieken vinden te Venlo een vestigingsplaats. Met de belangrijke hout-export naar Pruisen valt tevens het begin van de houtbewerkingsnijverheid samen. Stoomwerktuigen worden overal ingevoerd. Kleinere bedrijven, die hiervoor een te geringe financiële draagkracht bezitten of de eisen van de nieuwe tijd niet voldoende verstaan, raken achterop. In 1900 worden er reeds 130 werkgevers geregistreerd. Het aandeel van de nijverheid in de totale werkgelegenheid van de beroepsbevolking stijgt tot aan de crisis van 1904 tot 35 %. De Kamer van Koophandel heeft kennelijk de grotere betekenis van de nijverheid niet onmiddellijk opgemerkt. Waarschijnlijk stonden haar

voorbeelden van bepaalde grootbedrijven voor ogen, wanneer zij in haar verslagen meermalen opmerkt, dat er geen industrie te Venlo bestaat en dat handel en landbouw (bedoeld tuinbouw) de hoofdfactoren van bestaan uitmaken.

In Tegelen zien wij een soortgelijke ontwikkeling als te Venlo. Na 1880 wordt de dakpannen- en klei-industrie gemechaniseerd; in 1883 wordt de eerste ringoven in gebruik gesteld en de eerste aardentuinenfabriek opgericht. De grofkeramische industrie gaat zich daarna toeleggen op een grote verscheidenheid in de voortbrenging. Tegelen weet ook te profiteren van de behoeften, door de klei-industrie geschapen: een niet onbelangrijke metaalindustrie is er tot ontwikkeling gekomen. Deze metaalnijverheid weet in latere jaren haar afzetgebied uit te breiden en wordt een export-industrie van importantie.

Doordat Duitsland een protectionistische koers vaart, hetgeen op de handel van Venlo zijn invloed heeft, gaan er ook van de zijde van de Kamer stemmen op voor een zekere mate van bescherming. Vrijhandel, gebaseerd op reciprociteit, is de leuze waarmede men een wijziging van de Nederlandse handelspolitiek propageert. Een stelsel van agrarische bescherming wordt evenwel door de Kamer afgewezen. Een systeem van nationale bescherming ten opzichte van het buitenland, met name op agrarisch gebied, zou de belangrijke export van tuinbouwprodukten onnodig belemmeren. De Kamer staat hierbij waarschijnlijk voor ogen de droeve ervaring uit 1883, toen door de Duitse regering maatregelen waren genomen tot het weren van een bepaalde plantenziekte, de druifluis. Dientengevolge werd een invoerverbod opgelegd voor alle in Nederland geteelde groenten. De Kamer heeft toen verscheidene adressen verzonden teneinde een voorlopige invoervergunning te verkrijgen, hetgeen in het volgende jaar pas gelukte. Hieruit heeft men de les getrokken, dat de export van tuinbouwprodukten - in deze jaren reeds de hefboom van de welvaart van een groot deel van de bevolking - van zeer labiele

factoren afhankelijk is. In een advies aan de regering in 1890 juicht zij een zekere bescherming van de industrie toe; immers de invoering van het protectiestelsel in het buitenland heeft het weren van Nederlandse produkten tengevolge gehad, terwijl ons land met vreemde produkten overstelpt werd. Hierdoor werden diverse takken van de Nederlandse nijverheid, ook in de gemeente Venlo, zwaar getroffen. De Kamer heeft er echter bezwaar tegen, dat vele grondstoffen en half-fabrikaten zullen worden belast. Dit is niet enkel een bezwaar voor de industrie, maar vooral ook voor de land- en tuinbouw, daar deze hoe langer hoe meer gaat in de richting van het veredelingsbedrijf, dat grondstoffen: kunstmest, krachtvoer, etc. tegen een zo laag mogelijke prijs importeert en voor het eindprodukt: zuivel, vlees, tuinbouwprodukten enz. voor het grootste deel op export is aangewezen.

De Kamer neigt meer in de richting van een op reciprociteit gebaseerde vrije handel; protectie aanvaardt zij slechts als een buitengewone maatregel. Hoewel minder overwegend dan in voorgaande jaren, staan verkeersproblemen nochtans in de volle aandacht. De Kamer verzoekt meermalen om een zodanige sneltreinverbinding met Amsterdam en Rotterdam, zodat het mogelijk wordt om de beurzen in één dag te kunnen bezoeken, hetgeen met ingang van de zomerdienstregeling van 1883 wordt toegewezen. Voor de spoorlijn Venlo-Gladbach verzoekt zij een betere aansluiting met de lijnen Gladbach-Dusseldorf en Gladbach-Aken, dit vooral met het oog op de groentenexport naar Duitsland.

De Kamer verzoekt de Minister om de lijn Amersfoort-Nijmegen aan de Staatsspoorwegen over te dragen. Hierdoor zal de verbinding Venlo-Amsterdam worden bekort en een internationale spoordienst worden verkregen.

Er wordt verzocht om betere aansluitingen van de lijn Venlo-Maastricht met België. De Kamer betreurt, dat er nog steeds geen spooraansluiting bestaat tussen het station en de haven voor overlading

van goederen tussen spoor- en waterweg. Door het gemis van een directe aansluiting met de spoorwegen is de goederenbeweging en de scheepvaart van Venlo zeer geschaad. Het goederenvervoer tussen Venlo en de Pruisische grenssteden verplaatst zich geheel van Venlo naar Uerdingen en Wesel, omdat de Duitse regering daar een doelmatiger spoorwegverbinding met de Rijn tot stand bracht. Dit desideratum van de Kamer om het spoor door een zijtak met de rivier te verbinden, viert nochtans reeds zijn dertigste verjaardag. Ook over de geringe capaciteit van het stationsemplacement, door het ongekende spoorwegverkeer in de winter veel te klein geworden, worden regelmatig klachten geuit, zonder dat er enige verbetering intreedt.

Door het ijveren van de Kamer is de verbinding Londen-Berlijn over Vlissingen-Boxtel-Venlo geleid. Enkele jaren later ondervindt men echter reeds de gevolgen van de concurrentie van de lijn Londen-Hoek-van-Holland-Rotterdam-Zevenaar, daar de tarieven van laatstgenoemde lijn lager zijn. De internationale verbinding via Vlissingen en Venlo leidt men echter weldra over Boxtel-Wesel, daar de lijn Venlo-Kempen niet in het bezit is van dubbel spoor. De Kamer ondersteunt de aanvragen tot aanleg en exploitatie van een stoomtram van Venlo naar Tegeleen en van een stoomtram Venlo-Venray-Horst-Boxmeer. Wederom dringt de Kamer aan op een afzonderlijke verkeersbrug, omdat de tegenwoordige spoorbrug, die tevens voor het overige verkeer open staat, tengevolge van de grotere frequentie in de treinenloop veelvuldig is afgesloten. Aan deze wens wordt uiteindelijk in 1888 tegemoet gekomen. De Kamer steunt het project tot aanleg van een tramlijn Venlo - Blerick - Helden - Maeseyck. Na zeer veel strubbelingen komt tenslotte in 1899 de tramlijn Venlo-Helden in exploitatie.

Wat het scheepvaartverkeer betreft, zoekt de Kamer het in een andere richting: kanalisatie van de Maas van Maastricht tot Venlo. Een spoedige Maaskanalisatie is wellicht nog in staat om een deel van het

vroeger beduidende verkeer met de industriële centra in Rijnland en Westfalen terug te winnen. In verband met de aanleg van een nieuwe Maasmond te Crevecoeur, waardoor nieuwe waterverliezen zullen ontstaan, dringt de Kamer bij de regering erop aan, dat zij voor de gebrekkige bevaarbaarheid van een der Nederlands grootste rivieren toch enige belangstelling zal tonen. Zij neemt met bezorgdheid de pogingen waar van Roermond en Gladbach om het Rijn-Maas-kanaal over hun contreien te leiden. Zij bespreekt nogmaals de verbinding Maas-Zuid-Willemsvaart. Om de vrees voor de Belgische concurrentie weg te nemen, stelt men voor de sluizen vanaf 's-Hertogenbosch te verbreden, waardoor de grotere schepen vanaf Rotterdam en het Noorden van deze waterweg kunnen gebruik maken, terwijl de grotere Belgische schepen door hun kleine Belgische kanalen deze waterweg niet kunnen bereiken. Evenwel ook deze voorstelling van zaken blijft vruchteloos. In 1897 zendt de Kamer een adres aan de Minister naar aanleiding van het feit, dat de post voor verbeteringswerken aan de Maas op de begroting geschrapt werd. Zo deze verbeteringen niet tot Roermond kunnen worden doorgezet, is de Kamer al tevreden met verbeteringen tot Belfeld. In vervolg hierop heeft dr. Nolens, afgevaardigde voor Venlo in de Tweede Kamer, tijdens de Kamerdebatten van 1899 in een belangwekkende rede nogmaals gewezen op het belang van de Maas. De Minister geeft daarop het vooruitzicht, dat er, zo spoedig als in Zuid-Limburg tot exploitatie van steenkool zal zijn overgegaan, verbeteringen in de verkeerswegen zullen worden aangebracht. Waarschijnlijk, dat er dan tevens een vluchthaven voor schepen te Venlo en een nieuwe havenkade zullen tot stand komen, waartoe de Kamer nu vergeefse pogingen aanwendt.

Op andere terreinen klaagt de Kamer over de slechte toestand en de kleine ruimte van het Rijks-Entrepôt. Als gevolg hiervan besluit de gemeente de porterne bij de Roermondse Poort tevens als entrepôt in dienst te stellen.

De Kamer klaagt over de slechte toestand der wegen, over het gebrekkige postverkeer, over bezwarende bepalingen bij de invoer van zuidvruchten in Duitsland en over de onhoudbare toestand bij de verbouwing van het viaduct aan de Roermondse Poort.

De branderijen en de zout- en zeepziederijen hebben veel te lijden van de smokkelhandel. De laatst overgebleven branderij en een van de twee bestaande zoutziederijen hebben zelfs hun arbeid moeten staken. De prikkel van de grote verdiensten heeft veel mensen tot de smokkelhandel verleid, waardoor een deel van de vroeger arbeidzame bevolking dreigt te ontspreiden en eerlijke fabrikanten zwaar worden benadeeld. De Kamer vraagt de goederen zodanig te belasten, dat de smokkelhandel niet meer winstgevend blijkt.

De Kamer acht een verbod van vreemde pasmunt niet opportuun; een dergelijk wetsontwerp zal de handel sterk belemmeren en vooral grote nadelen meebrengen voor de kleinhandel en de weekmarkten. De Minister heeft daarop vergaande concessies in de Muntwet toegestaan in het belang der grensplaatsen.

Bij de aanvang van deze eeuw (1900-1920).

Op 31 augustus 1898 aanvaart Koningin Wilhelmina de regering. Een tijdperk van opbloei breekt aan. De twintigste eeuw zal in versterkte mate een voortzetting te zien geven van de structuurwijzigingen, die het einde van de vorige eeuw reeds had geopend. Ook Venlo heeft in ruime mate deel aan de ijver en ondernemingsgeest, waardoor de eerste decennia van deze eeuw zijn gekenmerkt.

De stad is in korte tijd van aanzien veranderd: de bevolking is in een ongekend tempo toegenomen; winkels en magazijnen zijn opgericht; de vestingsterreinen, die na de ontmanteling der stad vrij kwamen, zijn voor het grootste deel reeds bebouwd; huizen, scholen, fabrieken en ambachtswerkplaatsen zijn verrezen. De nieuwe Maasbrug heeft inmiddels zijn beslag gekregen. Alles wijst erop, dat handel en verkeer toeneemt en welvaart en vooruitgang heerst.

De uitbreiding van de stad heeft enorme, nimmer voorziene afmetingen aangenomen. Doordat de stad tot een dergelijke omvang is uitgegroeid, wordt van gemeentewege een uitbreidings- en bebouwingsplan vastgesteld. Wanneer echter in enkele jaren een onevenredig groot aantal woningen tot stand komt, heerst er in het begin van deze eeuw meermalen een slapte in de bouwwereld, telkens, wanneer een lichte economische depressie ontstaat. Niettemin blijven nog vele mogelijkheden voor de bouwnijverheid bestaan; ook aan woningverbetering is nog wel het een en ander te doen, daar een groot deel van de arbeidersstand nog veelal huist in krotten en overbevolkte woningen.

Onder de energieke leiding van burgemeester H. B. J. van Rijn geeft Venlo blijk aan de eisen van de moderne tijd gehoor te geven. Om ons tot enkele voorbeelden te beperken: gas- en waterleidingsbedrijven worden door de gemeente overgenomen; de gehele bebouwde kom en de voornaamste buitenwegen worden op riolering aangesloten; de wegen worden bijna alle vernieuwd of herbestraat; vele onooglijke toestanden zijn weggenomen. Doch niet alleen op hygiënisch en aesthetisch gebied ondergaat de stad verbetering, ook andere belangen worden niet uit het oog verloren. In 1902 wordt met de bouw van een nieuw slachthuis begonnen. In 1904 wordt een ambachtsschool opgericht, die reeds onmiddellijk 70 leerlingen telt. De sinds kort bestaande H. B. S. wordt uitgebreid met een handscursus. Een Boerenleenbank wordt te Venlo gevestigd en in 1905 zien wij de totstandkoming van een Arbeidsbeurs en een Gemeente-Spaarbank. Allerwegen gonst het van activiteit.

Ondanks dat bepaalde welvaartsfactoren door de moderne verkeersontwikkeling aan betekenis hebben ingeboet, blijft Venlo profiteren van zijn gunstige geografische ligging tegenover een dichtbevolkt Duits industriegebied met een grote behoefte aan tuinbouw-, veeteelt- en landbouwprodukten. Bovendien geniet men het voordeel, dat industrieprodukten tolvrij in Duitsland kunnen worden ingevoerd. Ook Duitse

industrieën, die om financiële redenen zich in Nederland willen vestigen, vinden te Venlo gunstige levensvoorwaarden.

Venlo als verzorgingscentrum van een groot gebied van Noord-Limburg ondergaat tengevolge van de toename in bevolking en welvaart een uitbreiding van haar centrale functies. Haar handelspositie echter, vroeger de belangrijkste bestaansbron, is niet meer van een dergelijk belang in het geheel van de economische structuur. Als een blijvende oorzaak van deze achteruitgang kan men stellen, dat door de concurrentie van de internationale spoorwegen de functie van Venlo als handels- en stapelplaats tussen de verschillende landen overbodig is geworden. Dit lag eertijds anders, toen de waterwegen de gemakkelijkste wijze van vervoer waren. De grote schepen zijn nu voor en na van de Maas verdwenen en de vroegere drukke scheepvaart is tot een minimum gereduceerd. Venlo's scheepvaart en expeditie is overvleugeld door de havenplaatsen aan de Neder-Rijn, zoals Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf, Neuss en andere, waarheen het beduidende goederenverkeer zich heeft verplaatst. De binnenlandse handel geeft geen aanleiding tot klagen. De exporthandel heeft na 1903 met toenemende moeilijkheden te kampen, doordat de Duitse handelspolitiek ongunstiger wordt. De handel in specerijen en zuidvruchten, de vishandel en de vroeger belangrijke handel in steenkool zijn van minder betekenis geworden. De belangrijke handel in koffie ondervindt grote concurrentie en wordt belemmerd door de hoge invoerrechten, die er op gebrande koffie worden geheven.

De houthandel neemt een grote vlucht. Ook de veehandel floreert. Naar België wordt vooral fokvee uitgevoerd: voor Engeland en Duitsland worden veel varkens opgekocht. Naast de belangrijke groentenexport dienen als uitvoerprodukten nog genoemd: zuivelprodukten, veevoer, meststoffen, lompen, turf, kalk en leisteen. De export in zijn geheel is veelzijdiger dan ooit, doch de eerste plaats heeft zij moeten afstaan aan de land- en tuinbouw.

Vooral de tuinbouwprodukten geven in deze jaren zeer goede uitkomsten, ondanks de concurrentie, die men op de Duitse markten ondervindt van Italië en Frankrijk. Om hieraan het hoofd te kunnen bieden zijn reeds vele tuinders overgegaan tot de glascultuur. Het Land- en Tuinbouwcasino is hierbij behulpzaam en verricht marktverkenningen in Duitsland en Engeland. De Engelse markt echter opent voor de groentenexport weinig perspectief, zodat Duitsland voorlopig de enige afnemer blijft, wat niet zonder bezwaar is.

Er is een streven, waar ook de Kamer van Koophandel zeer nauw toe bijdraagt, om te komen tot de oprichting van veilingen of mijnen voor landbouw-, veeteelt- en tuinbouwprodukten, omdat men de bemiddeling van de opkopers niet in het belang acht van de kleine boeren en tuinders. Het gevolg van deze ontwikkeling is de oprichting in 1909 van de Venlose Veiling Vereeniging, die tuinbouwprodukten, aardappels en fruit zal verhandelen. Daarbij komt later nog de C. V. V. of "Boerenveiling" met hetzelfde doel. Dit gaat gepaard met andere verbeteringen, zoals de invoering van land- en tuinbouw-onderwijs, landbouwcrediet, coöperatieve boter- en melkinrichtingen enz.

De landbouw wordt nog slechts bij uitzondering beoefend, nl. waar de gronden zich minder voor tuinbouw lenen. Door samenwerking in het oprichten van verenigingen als de Maatschappij van Landbouw, de Boerenbond, de Coöperatieve Zuivelvereniging en het veilingwezen is de positie van boer en tuinder aanmerkelijk verbeterd.

Naast de handel in vee vindt de belangrijke vleesexport in deze tijd zijn ontstaan, voornamelijk op grond van de bezwarende bepalingen, waaraan de uitvoer van vee wordt onderworpen. In de agrarische sector zien wij een opleving, die tijdens de crisis van 1880-1900 niemand had durven veronderstellen. De algemene welvaart regelt zich voortaan voor een belangrijk deel naar de uitkomsten van deze bedrijfstak. De verdere ontwikkeling en nieuwe vestiging van in-

dustrie blijft nochtans noodzaak. Het feit, dat vele seizoenarbeiders, die 's zomers in de tuinbouw werkzaam zijn, 's winters hun werk zoeken in de fabrieken in Duitsland, wijst reeds op tekorten in de werkgelegenheid. Ook het groter aantal vertrekken dan vestigingen wijst in eenzelfde richting. Daarbij loopt tussen 1905 en 1910 regelmatig de industriële bedrijvigheid terug; door het groot aantal werklozen ondergaan de uitgaven voor armenzorg wederom een toename.

Het aantal bedrijven is in dezelfde periode met een tiental vermeerderd; de grootste uitbreiding zien wij in de metaal- en in de keramische nijverheid. Naast de oprichting van nieuwe industrieën constateert men een uitbreiding van de bestaande produktiecapaciteit. Bij de kleine nijverheid voltrekt zich eerst nu een omschakeling van het op oude leest geschoeide produktieproces naar nieuwe methoden, door een veelvuldig gebruik van elektrische krachtwerktuigen. Dit is als het ware de voltooiing van het dynamische element in de industriële sfeer, die reeds met de mechanisatie van de grotere bedrijven was begonnen. Sedert de laatste decennia der vorige eeuw heeft het tempo van de industrialisatie zich aanmerkelijk versneld.

In Duitsland wordt ten nadele van de Venlose handel en tuinbouw een invoertarief aangenomen, waarbij de welvaart van de stad rechtstreeks wordt bedreigd. De Kamer richt meerdere adressen tot de regering, waarbij zij wijst op de hachelijke positie, waarin de handel in koloniale waren, de expeditiehandel, de scheepvaart en de tuinbouw zal komen te verkeren. Haar bemoeiingen hebben tot resultaat, dat de Nederlandse regering in een gesloten handelstractaat met Duitsland gunstige bepalingen voor de handels- en tuinbouwprodukten voor Venlo weet te verkrijgen.

Het aannemen van de wet op de staatsexploitatie van de Nederlandse steenkolenmijnen wordt door de Kamer van Koophandel met vreugde begroet, omdat daarmee de gewenste verbeteringen aan de Maas en

de aanleg van nieuwe verkeerswegen in het vooruitzicht komen. De Maaskanalisisatie van Visé tot Venlo wordt door de regering druk bestudeerd. Met vreugde merkt dr. Nolens in de Tweede Kamer op, dat, wat de overredingskracht van hem en zijn Limburgse vrienden niet heeft kunnen bereiken, door de noodzakelijkheid van de regering om haar steenkolen te vervoeren, wel tot stand zal komen.

In hetzelfde jaar (1904) besluit de gemeenteraad tot de aanleg van een nieuwe aanlegplaats aan de Maas, waardoor schepen voortaan bij elke waterstand gelost en geladen kunnen worden. Een verbetering van de Maas is ook om deze reden noodzakelijk, daar de waterverbinding tussen België en Nederland, uitgezonderd de nu reeds ongeschikte Zuid-Willemsvaart, bijna geheel onmogelijk is geworden. Door de ontsluiting van de Limburgse mijnen zal ook de retourvracht van de schepen uit Venlo niet meer uit ballast behoeven te bestaan. De Kamer vraagt om, in afwachting van de kanalisatiewerken van Visé tot Venlo, reeds een begin te maken met de kanalisatie van de Beneden-Maas van Venlo tot Hedel.

De Kamer ijvert opnieuw voor een directe spoorwegaansluiting met de haven. Doordat de spoorwegen hiervan concurrentie duchten, hebben zij van de Minister gedaan gekregen, dat hij zich tegen een spoorweg-Maas verbinding heeft verklaard, ondanks het feit, dat de gemeente reeds met een verbetering van de losplaats aan de Maas is begonnen en de spoorverbinding voor eigen kosten wil doen aanleggen. De voordelen van een dergelijke verbinding, zo wordt door de Kamer in een uitvoerige documentatie aangetoond, zijn vele: Noord-Nederland zou niet meer afhankelijk zijn van de prijsopdrijvende Duitse kolensyndicaten, die de kolen via de Rijn invoeren. De steenkolen der Limburgse mijnen, alsmede andere produkten zouden dan per spoor tot Venlo en verder via de Maas noordwaarts getransporteerd worden. Door de aanleg van een kolenhaven later te Born gaat dit perspectief echter verloren. Maar nog andere voordelen pleiten voor deze verbinding: de enorme

ruwe-katoen-invoer voor het district München-Gladbach, Vierssen, Dulken zal dan niet meer over Antwerpen-Gladbach maar over Rotterdam-Venlo plaats hebben. De graan- en ijzerertsinvoer voor het Rijnland zal niet meer via de Rijn, maar via de Maas geschieden. De vrachtkosten zullen dalen, aangezien het scheepsvervoer goedkoper wordt. Verhoogde concurrentie met buitenlandse vervoermiddelen is mogelijk. Handel en nijverheid van Venlo zullen worden geactiveerd. Dit adres mag echter voorshands niet baten. Een lange weg dient alsnog afgelegd, vooraleer bepaalde wensen zullen worden vervuld.

Ook het spoorwegverkeer heeft de regelmatige aandacht van de Kamer. Naast de wensen op ondergeschikte punten, die voortaan jaarlijks worden kenbaar gemaakt - wensen betrekking hebbende op verbetering in de dienstregeling, snellere verbinding, grotere frequentie in de treinenloop enz. - richt zij zich tot de onderscheidene directies van de spoorwegmaatschappijen om de aanleg te verkrijgen van een dubbelspoor op de lijnen Venlo-Maastricht en Venlo-Kempen, over geschillen in de vrachtberekening van de Duitse spoorwegen, over verbetering van de weg naar de goederenloods en een verbouwing van de goederenloods zelf. Enige deining ontstaat, wanneer door de Minister de vrijstelling van het verbod tot circulatie van vreemde munt voor Venlo wordt ingetrokken. Daar men een bepaalde naijver van andere Kamers van Koophandel hierbij veronderstelt, worden tijdelijk de banden met de Limburgse en Noord-Brabantse Kamers verbroken. Eerst in 1911 treedt men wederom toe tot de combinatie der Limburgse en Brabantse Kamers op voorwaarde, dat ten opzichte van vreemde-munt-circulatie geen voor de Kamer nadelige beslissingen worden genomen.

Ter voorkoming van het verkeersverbod over de weg Venlo-Herongen richt de Kamer zich tot de Minister met het verzoek tot het instellen van een grenskantoor, waardoor de handel doorgang zal kunnen vinden.

De Kamer heeft een werkzaam aandeel in de opening

van de tram Venlo-Nijmegen in 1913 en in de richting, waarin deze is aangelegd.

De Kamer uit voorts klachten over het hoge telefoontarief met Kaldenkirchen, over de concurrentie, die de kleinhandel wordt aangedaan door de z.g. vliegende winkels, over het gering aantal brievenbussen en het haventarief voor kleine schippers. De invoering van de postchèque- en girodienst wordt met instemming ontvangen. De Kamer acht dit bepaald in het belang van de kleinhandel en de burgerij!

Wanneer de eerste wereldoorlog uitbreekt, wordt eerst recht het besef geboren, dat de eenzijdige economische oriëntering van Venlo op Duitsland ongetwijfeld zekere bezwaren meebrengt, al kan men niet zeggen, dat Venlo door de oorlogstoestand economisch veel nadeel heeft ondervonden. Het feit, dat Venlo slechts weinig nijverheid heeft en voor alle artikelen afhankelijk is van het buitenland, wreekt zich echter sterker. Niettegenstaande de moeilijkheden en reglementeringen bij de in- en uitvoer weet de handel en de industrie zich te handhaven. De situatie in de landbouw-, veeteelt- en tuinbouwbedrijven is zelfs, ondanks de hoge prijzen, gunstig te noemen. Nijpender wordt echter de situatie in het laatste oorlogsjaar en vlak na de wapenstilstand, wanneer door de hoge lonen, de schaarse arbeidskrachten en het gebrek aan brandstoffen de industrie verlamd raakt en er tevens een sterk verminderde uitvoer van tuinbouwprodukten plaats heeft.

Tijdens de oorlog belast de Kamer zich met het uitgeven van certificaten van oorsprong; zij doet pogingen om te verkrijgen, dat passen voor Duitsland ook te Venlo kunnen worden gevisieerd en verleent hare bemiddeling voor de koersberekening bij het vrachtvervoer.

Opnieuw wordt het advies ingeroepen van dr. Nolens om te vernemen op welke wijze bevorderd kan worden, dat Venlo bij de Maaskanalisatie een haven met spoorverbinding krijgt. Deze antwoordt dat voor een kolenhaven, aan te leggen door het Rijk, reeds een

andere plaats is aangeduid, doch dat de mogelijkheid niet is uitgesloten dat, wanneer de gemeente een dergelijk project voor haar rekening wil nemen, er een Rijkssubsidie zal worden toegekend. Naar aanleiding van het feit, dat ook Weert mededingt naar een haven als overlaadplaats van steenkolen zendt de Kamer een uitvoerig adres aan de Minister, waarin zij de voordelen betoogt, die Venlo in deze boven Weert bezit. Daar immers is men gebonden aan de Zuid-Willemsvaart, die slechts geschikt is voor kleinere schepen en reeds overbelast. De Maas garandeert een sneller vervoer en heeft minder te lijden van ijsgang. Een overlaadhaven te Venlo is bovendien geschikt voor de verscheping van Duitse steenkolen. Vlak na de eerste wereldoorlog worden door de Kamer pogingen aangewend om uiteindelijk toch nog in het bezit te komen van een kanaal van de Maas naar de Noordervaart.

Uit de Kamer wordt een commissie gevormd, die contact zal opnemen met de Vereniging Peelbelang. Deze laatste heeft ten doel de produktiviteit van de Peel te verhogen o. a. door de aanleg van een kanalenstelsel en zij verklaart zich bereid genoemde kanaalverbinding in haar plan op te nemen.

Naar aanleiding van een in het vredesverdrag van Versailles opgenomen bepaling, dat de Rijn met de Schelde zal worden verbonden door een kanaal, dat Limburg doorsnijdt, ontwikkelt de Kamer opnieuw grote activiteit. Mgr. dr. W. H. Nolens wordt verzocht zijn invloed aan te wenden. Op grond van het feit, dat dit kanaal van volkenrechtelijk belang is, neemt men voorlopig een afwachtende houding aan. De Kamer dringt er bij de Minister op aan, wat betreft de Maaskanalisatie allereerst te beginnen met de stuwen te Grave en Afferden om, zodra het Maas-Waalkanaal voltooid is, een waterverbinding te hebben vanaf Venlo met het noorden van het land.

De Kamer wendt zich tot de intergeallieerde commissie in het bezet Rijnland om de treinen uit Duitsland te doen doorlopen tot Venlo, vooral in het

belang van het goederenvervoer. De tuinbouwproducten moeten thans een omweg maken over Emmerich, hetgeen vijf tot zes dagen in beslag neemt, met het gevolg minderwaardige kwaliteit groenten.

De tramlijn Venlo-Kessel-Horn-Roermond, waarvoor de Kamer al enige jaren ijvert, is in de plannen blijven steken. De lang gewenste verbinding van de lijn Venlo-Helden met Meijel in aansluiting met de lijn Roermond-Deurne, komt evenmin tot stand. De eerste busverbindingen dateren uit die jaren en zullen weldra het tramverkeer in betekenis overtreffen.

De Kamer verklaart zich tegen de voorgenomen verhoging van de oorlogswinstbelasting van 30 tot 50 %. Een adres wordt tot de Minister gericht om Venlo aan te wijzen als uitvoerkantoor van boter en kaas. Zij verzoekt de gemeenten de bevoegdheid te ontnemen tot het heffen van een zakelijke belasting op het bedrijf. Aan de directie van de Nederlandsche Spoorwegen wordt verzocht om de sneltreinverbinding Londen-Vlissingen-Boxtel-Wesel, voor zover het Zuid-Duitsland betreft, over Venlo-Gladbach naar Keulen te leiden.

Wat de adviezen over sociale maatregelen betreft, stippen wij aan, dat de Kamer een geleidelijke invoering wenst van de 8-urige werkdag en enkel wanneer in de naburige landen tot de invoering van de 8-urige arbeidsdag is besloten.

Aanhoudend komen in deze jaren voorstellen aan de orde, die een reorganisatie van de Kamers van Koophandel beogen. Ook de Kamer te Venlo heeft in enkele adviezen aan de regering haar standpunt neergelegd: ten aanzien van de kiesgerechtigdheid wil zij het kiezerscorps voor het kiezen van de leden van de Kamers wel uitbreiden tot forensen, maar niet tot de ingezetenen van de naburige gemeenten. Hieruit wil men slechts afgevaardigden benoemen, geen eigenlijke leden. Zij zal het toejuichen, indien de Kamer in het bezit wordt gesteld

van zekere wettelijk erkende rechten, daar dit een noodzakelijkheid is voor lichamen, die handel en industrie moeten vertegenwoordigen.

Wanneer de wet op de Kamers van Koophandel in 1920 wordt aangenomen, wordt door de Kamer te Venlo het verzoek gedaan deze stad aan te wijzen voor de vestiging van de zetel van de nieuw in te stellen districtskamer, een verzoek, dat met ingang van 1 april 1922 wordt ingewilligd.

Tussen beide wereldoorlogen (1920-1940).

Door de wet op de Kamers van Koophandel en Fabrieken van 1920 wordt in Nederland het aanschijn gegeven aan 36 regionale Kamers, die gevormd worden door het land te verdelen in eenzelfde aantal economisch-geografische eenheden.

In 1922 wordt de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Venlo opgeheven om vanaf 1 april van hetzelfde jaar haar plaats af te staan aan een Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordelijk Limburg, gevestigd te Venlo. Tot het district van de nieuwe Kamer zullen behoren de gemeenten Arcen en Velden, Beesel, en Reuver, Belfeld, Bergen, Maasbree, Boxmeer, Broekhuizen, Grubbenvorst, Helden, Horst, Kessel, Maashees, Meerlo, Sambeek, Sevenum, Tegelen, Venray, Vierlingsbeek, Wanssum en Venlo, een gebied omvattende bijna 100.000 inwoners.

Tegelijk met de Kamer te Venlo houden ook de Kamers van Koophandel te Tegelen en Venray op te bestaan om voortaan deel uit te maken van de Kamer van Koophandel voor Noordelijk Limburg. De Kamer van Koophandel te Tegelen dateert reeds uit de vorige eeuw. Door de belangrijke industrie die zich in Tegelen had gevestigd, was er de behoefte gerezen aan een Kamer van Koophandel, die de belangen van handel en industrie zou behartigen. Dank zij een initiatief, dat van de belanghebbenden zelf was uitgegaan, werd er bij K. B. van 23 augustus 1888 een Kamer van Koophandel te Tegelen opgericht, be-

staande uit 5 leden. In het stichtingsjaar van de Kamer bezat Tegelen reeds bloeiende industrieën: meer dan 60 fabrieken gaven vele handen werk. Hieronder namen de 25 pannenfabrieken met hun 220 arbeiders en de 3 op moderne leest geschoeide steenfabrieken met 117 arbeiders wel een uitzonderlijke plaats in. Ook de metaalnijverheid was in deze tijd reeds zeer belangrijk. Mede gezien de zeer gebrekkige verkeerswegen te land en te water vond de Kamer een rijk arbeidsveld, waar vooral de verkeersvraagstukken in de aandacht stonden. Ontegengelijk hebben haar bemoeiingen zeer veel bijgedragen tot de voortdurende groei van het nijvere Tegelen.

In de loop der jaren hadden in het bestuur vele mutaties plaats; verschillende vooraanstaande persoonlijkheden gaven aan de Kamer hun beste krachten. Op 1 april 1922 werd haar ressort bij de nieuwe Kamer voor Noordelijk Limburg ingelijfd.

Op verzoek van de gemeenteraad werd er bij K. B. van 12 januari 1914 een Kamer van Koophandel gevestigd te Venray. Deze Kamer heeft slechts korte tijd bestaan; niettemin ontwikkelde zij een verheugende activiteit. Zij trachtte Venray uit haar isolement te verlossen door te ijveren voor diverse tramverbindingen met Brabant en Noord-Limburg en voor verbeteringen in de treinenloop op de lijn Venlo-Nijmegen. Zij was voor één verbod van Duitse pasmunt en wijdde haar aandacht aan het post- en telefoonverkeer. Toen de waarnemend voorzitter, de heer H. Winters, op 27 maart 1922 de laatste vergadering van de Kamer te Venray presideerde, kon hij constateren, dat verschillende pogingen met succes waren bekroond.

Ofschoon het voortbestaan van plaatselijke Kamers van Koophandel niet meer in overeenstemming is met de eisen van het praktisch beleid, heeft toch de opheffing teleurstelling gewekt. De nieuwe Kamer voor Noordelijk Limburg echter krijgt door de reorganisatie een hechtere fundering.

Sedert 1 april 1922 bestaan er een afdeling Groot-

bedrijf en een afdeling Kleinbedrijf, wier hoofden samen met de voorzitter het bestuur vormen. De leden van de Kamer nemen voor een tijdvak van vier jaar zitting; aan het einde van elk tweetal jaren treedt de helft van de leden periodiek af. Actief en passief kiesrecht zijn nu toegekend aan de ingeschrevenen in het Handelsregister, die minstens één jaar voor het instellen van de kiezerslijst staan ingeschreven.

Sedert 1922 heeft de Kamer van Koophandel een vaste plaats in het maatschappelijk bestel. Naast haar administratieve taak, o. m. gelegen in het beheer van het Handelsregister, wordt zij steeds meer het middelpunt van de zakelijke bedrijvigheid in haar district. Het wezenlijke van haar taak ligt immers in het behartigen van de algemene belangen van het bedrijfsleven. Daarnaast blijft haar raadgevende taak niet minder belangrijk door het uitbrengen van deskundige adviezen aan de onderscheidene overheidsinstanties.

Het jaar, waarin het nieuwe officiële lichaam van handel en industrie zijn intrede doet, is niet gekenmerkt door een rooskleurige economische toestand. Ondanks het feit, dat de vrede in Europa hersteld is en de heropbouw van het produktie-apparaat energiek wordt aangepakt, kan men te Venlo geen bijzondere opleving van handel en nijverheid constateren. Een belangrijke oorzaak hiervan is de muntdepressie in Duitsland, waar ook Venlo onder te lijden heeft. Door de valuta-daling wordt de export van tuinbouwprodukten zwaar getroffen. Verschillende artikelen worden tegen dumping-prijzen uit Duitsland geïmporteerd, wat vele takken van nijverheid in moeilijkheden brengt. In een enquête, door de Kamer ingesteld, wordt door de industrie bovendien geklaagd over de hoge invoerrechten, de buitensporige lonen en sociale lasten en over de hoogte van de vrachttarieven. Wanneer echter de Duitse Mark gestabiliseerd wordt en het vrije grensverkeer tussen bezet Duitsland en Nederland mede door toedoen van de Kamer weer enigszins wordt

hersteld, breekt er een tijd aan van betrekkelijke economische voorspoed, die voortduurt tot 1930. Deze jaren geven een spontane groei en ontplooiing te zien van de economische mogelijkheden, die zich in vorige perioden reeds hadden gemanifesteerd. De industriële functie van Venlo en omstreken is door de oprichting en uitbreiding van bedrijven zodanig in betekenis toegenomen, dat zij met de handel en de tuinbouw in belangrijkheid wedijvert. De snel groeiende bevolking van dit gebied levert aan de industrie en de handel een onuitputtelijk reservoir van arbeidskrachten. Wanneer de industriële revolutie enigszins aan tempo mag hebben verloren, allerwegen ziet men een consolidatie van de bereikte resultaten. Daarnaast zijn reeds de eerste sporen van nieuwe organisatievormen en van een zekere concentratie zichtbaar.

Naast haar adviserende, bestuderende en beherende taak is het vooral de welvaartzorg in haar gebied, die het hoofdmoment uitmaakt van de activiteit van de Kamer van Koophandel in haar nieuwe vormgeving. Een positieve beïnvloeding van de welvaarts-mogelijkheden en een bevordering van het "industriële klimaat" ziet zij als een van haar belangrijkste opdrachten.

In chronologische volgorde zal aan de onderscheiden activiteiten van de Kamer gedurende de volgende jaren aandacht worden gewijd:

In 1923 is het wederom het Rijn-Maas-Scheldekanaal, dat in de belangstelling staat. Nu blijkt, dat de Nederlandse regering de totstandkoming van een dergelijk kanaal niet zal bemoeilijken, besluit de Kamer zich over de bestaande kanaalontwerpen uitvoerig te doen voorlichten. De heer Hentrich, stedelijk bouwkundige van de stad Krefeld, zet daarop in een belangwekkende lezing zijn kanaalplan uiteen, dat een verbinding via Venlo beoogt. De Kamer ontveinst zich niet, dat een kanaal, dat de Rijn en de Schelde met elkaar zal verbinden, van zeer grote economische betekenis zal zijn. Zij zal om deze re-

den de ontwikkeling nauwlettend volgen.

Voorts richt de Kamer een adres aan de raad der gemeente, hetwelk door de voornaamste belanghebbende handelszaken mede is ondertekend, waarin nogmaals op de noodzakelijkheid van de uitbreiding van de bestaande los- en laadwal wordt gewezen. De raad besluit tot een voorlopige verlenging met 70 m. Een adres wordt gezonden aan de Limburgsche Tramweg Maatschappij te Roermond met verzoek de tramverbinding Beringen-Meijel zo spoedig mogelijk tot stand te willen brengen, zoals destijds ook contractueel is overeengekomen bij de overname van de tramlijn Venlo-Maasbree-Helden.

De aandacht van de Minister van Justitie wordt erop gevestigd, dat zich hier te lande nog veelal het euvel voordoet, dat door de winkeliers uitverkopen worden georganiseerd, zonder dat de motieven, die daarvoor worden aangevoerd, inderdaad voorhanden zijn, met verzoek een strafbepaling ter bestrijding van dit euvel te willen voorstellen.

Evenals de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Tilburg en Omstreken richt men een adres aan de Minister van Arbeid, Handel en Nijverheid om te geraken tot afschaffing van de 8-urige arbeidsdag. "Voor de binnen het district onzer Kamer gevestigde industrieën is het een absolute eisch, dat men komt tot een verlaging der produktiekosten en daartoe zal men slechts kunnen geraken door den werktijd te verlengen."

Naar aanleiding van de tarieven, die met ingang van 1 januari 1924 zullen worden verhoogd voor de veren over de niet-grens-scheidende Maas in Limburg, wordt een adres gericht aan de Minister van Financien met verzoek deze tarieven op een billijker bedrag te willen bepalen.

De Ruhrbezetting heeft tengevolge, dat grote vertraging ontstaat in het postverkeer met het bezet gebied van Duitsland, daar alles via Oldenzaal en onbezet Duitsland naar het bezette gebied moet worden vervoerd. Stappen worden gedaan om daarin verandering te brengen, hetgeen tengevolge heeft, dat

dagelijks vanuit Venlo een koerier naar het naburige Kaldenkirchen wordt gezonden om de voor het bezette gebied van Duitsland bestemde post te bezorgen.

Aan de Minister van Justitie wordt in 1924 het verzoek gericht de weg Venlo-Herongen voor het personenverkeer wederom geheel open te stellen en in verband met het toenemende verkeer naar en van Duitsland, bij de grensovergang te Herongen een douanekantoor te willen vestigen. Het antwoord is teleurstellend: om financiële redenen kan aan dit verzoek niet worden voldaan.

De Kamer vestigt de aandacht van de gemeente op de onhoudbare toestand, die is ontstaan aan de Roermondse Poort door het steeds toenemende personen- en voertuigenverkeer en geeft in overweging naast de thans bestaande toegangswegen twee afzonderlijke doorgangen te maken voor het personenverkeer.

Zij richt een adres aan de Minister van Financiën, waarin de aandacht wordt gevestigd op de ongunstige economische verhoudingen van de dakpannenindustrie in het district der Kamer, tengevolge van de steeds toenemende invoer uit België, na de dalende koers van de franc. Zij geeft in overweging een wetsvoorstel in te dienen tot vaststelling, zij het dan ook tijdelijk, van een invoerverbod of van een verhoging van het invoerrecht op dit artikel.

Ter bevordering van het verkeer tussen Venlo en omstreken en de in Duitsland gelegen plaatsen, zoals Vierssen, Krefeld, München-Gladbach, enz., wordt bij de Minister van Justitie aangedrongen op uitbreiding van de grenspasregeling. Aan deze wens wordt voldaan.

De Kamer heeft de overtuiging, dat het in exploitatie brengen der Peelmijnvelden niet alleen bij de binnen het district der Kamer gevestigde industrieën de vroegere welvaart zal doen terugkeren, maar tevens aan de vele andere in ons land gevestigde industrieën ter zeerste ten goede zal komen. Juist de thans heersende malaise eist als het ware, dat een

dergelijke welvaartsbron als de "Peelmijnvelden" niet langer onaangeroerd blijft, maar integendeel zo spoedig mogelijk aangeboord wordt. Zij geeft de voorkeur eraan, dat deze exploitatie van particuliere zijde wordt ter hand genomen en verzoekt de Minister te willen bevorderen, dat in deze geest een regeling wordt getroffen. Naar aanleiding van dit adres ontvangt de Kamer bericht, dat het in de bedoeling ligt een gedeelte der Peelmijnvelden te bestemmen voor ontginning door particulieren en wel op de basis van een exploitatie-overeenkomst met de Staat.

Bij schrijven dd. 28 juli 1924 stuurt de Kamer een tweede adres, waarbij speciaal in overweging wordt gegeven een commissie te benoemen ter bestudering der verschillende verkeersproblemen te land en te water, welke met een exploitatie dezer mijnvelden verband houden en ontvangt daarop als antwoord, dat dit voorstel nader zal worden onderzocht.

Het reeds vroeger geopperde denkbeeld om het station Venlo en de rivier de Maas door een spoorwegaansluiting met elkaar te verbinden, komt opnieuw ter sprake. De plannen zijn thans in nader onderzoek; van verschillende zijden is medewerking toegezegd om de uitvoering ervan zoveel mogelijk te bevorderen.

Het autobusvraagstuk dient te worden gereguleerd en exploitatie van autobuslijnen dient slechts mogelijk te zijn na vooraf verkregen goedkeuring der betrokken gemeentebesturen. Het in één hand berustende tram- en autobusverkeer moet aan zodanige regelen gebonden zijn, dat de door de gemeenteraad voor het publiek wenselijk geachte verbindingen tot stand moeten komen. Over het ahangige ontwerp tot vaststelling van een nieuw tarief van invoerrechten is de Kamer van oordeel, dat daarin een invoerrecht ad 8 % op alle gebakken stenen, dakpannen en aarden buizen moet worden opgenomen, terwijl mede bij deze wet aan de regering bevoegdheid moet worden verleend om in bijzondere

gevallen afwijkende tarieven te doen gelden. Meermalen werden ook in het afgelopen jaar pogingen aangewend om te geraken tot een vrij personenverkeer tussen Nederland en Duitsland.

Mede op verzoek van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Maastricht richt de Kamer een adres aan de Minister van Financiën waarin wordt aange-drongen spoedig met de aanleg van het kanaal Maas-bracht-Maastricht te beginnen, daar ongetwijfeld handel en nijverheid in het district der Kamer daar-mede worden gebaat. Tengevolge van de toestanden der spoorwegen in het bezette gebied van Duitsland ondervindt handel en nijverheid in het district der Kamer veel moeilijkheden, in het bijzonder tenge- volge van het feit, dat het niet mogelijk is de goe- deren door het bezette gebied rechtstreeks naar onbe- zet Duitsland door te zenden.

De internationale verbinding Vlissingen-Keulen- Wenen-Boedapest over Venlo wordt in de loop van 1924 wederom hersteld.

Aan de gemeente wordt in 1925 het verzoek gedaan over te gaan tot verlaging van de tarieven, geldende voor het passeren der Maasbrug, tussen Venlo en Blerick.

Bij de Minister van Financiën wordt nogmaals aan- gedrongen op de vestiging van een Nederlands dou- anekantoor bij de grensovergang op de weg Venlo- Herongen, waar reeds sedert tal van jaren een Duits douanekantoor is gevestigd. Geantwoord wordt, dat aan dit verlangen der Kamer niet kan worden voldaan.

De Kamer richtte een verzoek aan het dagelijks be- stuur der gemeente Venlo om de oprit naar de goe- derenlosplaats der Nederlandse Spoorwegen te wil- len verbreden, welk verzoek werd ingewilligd.

Ook wordt door de Kamer wederom aangedrongen op verbetering van de verkeerstoestanden aan de Roer- mondse Poort te Venlo. Zij doet meermalen pogin- gen om te komen tot opheffing van de zeer belemme- rende voorschriften in het personenverkeer tussen

Nederland en Duitsland.

Aan het Reichs-Verkehr-Ministerium te Berlijn wordt het verzoek gedaan ten aanzien van het goederenvervoer in Duitsland op het baanvak Venlo-Geldern-Wesel de in Duitsland geldende binnenlandse vrachttarieven toepasselijk te verklaren. Geantwoord wordt, dat aan dit verzoek der Kamer niet kan worden voldaan, maar wel heeft dit tengevolge, dat in de toekomst onder zekere voorwaarden reducties op de geldende vrachttarieven zullen worden verleend.

Op 28 januari 1926 wordt op initiatief der Kamer te Maastricht een vergadering gehouden van de vier Kamers van Koophandel in de provincie Limburg ter bespreking van de grote schade door handel en nijverheid geleden tengevolge van de overstroming van de Maas in de eerste dagen van de maand januari 1926. Het resultaat dezer vergadering is, dat aan de regering uitvoerige gegevens worden verstrekt omtrent de door handel en nijverheid geleden schade, met verzoek tevens de maatregelen te willen nemen, opdat deze schade bij een herhaling van deze natuurramp tot kleinere afmetingen wordt teruggebracht.

Op initiatief van de Kamer van Koophandel te Roermond wordt besloten een onderzoek in te stellen naar de voordelen van de gewestelijke industrie met name de kleiwarenindustrie bij het betrekken van mijngas. De Kamer deelt niet de door de Kamers van Koophandel te Roermond en te Maastricht geuite bezwaren omtrent het geven van medezeggenschap aan de Nederlandsche Spoorwegen in het beheer van de lijnen der N. V. Limburgsche Tramweg-Maatschappij en is integendeel van oordeel, dat een dergelijke medezeggenschap van gunstige invloed kan zijn op de exploitatie dezer lijnen. In een adres wordt van dit standpunt der Kamer aan de Minister van Waterstaat mededeling gedaan.

De aandacht van de Minister van Waterstaat wordt gevestigd op de omstandigheid, dat, tengevolge van een ondiepte in de Maas bij Grave, de scheepvaart naar Venlo zeer wordt bemoeilijkt, met verzoek

maatregelen te willen nemen, opdat deze belemmering voor het scheepvaartverkeer zo spoedig mogelijk wordt weggenomen.

In een circulaire wordt door de N. V. Maasbuurtspoorwegen te Gennep aan de Kamer mededeling gedaan van het verbindingsspoor naar de Maaskade te Venlo, waardoor de tramlijn Venlo-Nijmegen rechtstreeks met de Maas is verbonden. Dit verbindingsspoor is echter geen normaal spoor.

Door de K. L. M. worden in 1927 vliegtochten boven Venlo georganiseerd, waaraan wordt deelgenomen door de voorzitter en secretaris van de Kamer. Tevens wordt deze gelegenheid benut om de aandacht van de K. L. M. in het bijzonder te vestigen op de gunstige ligging van Venlo voor het luchtvaartverkeer en het bij uitstek gunstige landingsterrein.

De aandacht van de Rijkswaterstaat wordt gevestigd op de zeer slechte toestand van de Rijksweg Blerick-Ittervoort.

De Kamer doet het verzoek in het belang van handel en verkeer te willen overgaan tot oprichting van een Duits douanekantoor bij Gaesdonk en ontvangt naar aanleiding daarvan bericht, dat in principe tot de oprichting van een douanekantoor daar ter plaatse is besloten.

Door de Kamers van Koophandel en Fabrieken in Noord-Brabant en Limburg wordt een gemeenschappelijk adres gericht aan de Raad van Ministers, waarin wordt aangedrongen op een grondige wijziging van de tot heden door Nederland gevoerde handelspolitiek. Onder meer wordt in dit adres tot uiting gebracht, dat voor de ontwikkeling der nijverheid noodzakelijk zijn: wettelijke maatregelen, die de regering de bevoegdheid geven de nationale arbeid te beschermen tegen abnormale mededinging van het buitenland en onverwijlde, snelle voorbereiding van een dubbel tarief van invoerrechten, waardoor de mogelijkheid geopend wordt om bij de regeling onzer handelsbetrekkingen met het buitenland het denkbeeld van wederkerigheid tot uiting te brengen.

Naar aanleiding van het vastgestelde Rijkswegenplan verzoekt de Kamer nadere inlichtingen omtrent het tracé van de op de daarbij gevoegde kaart geprojecteerde weg Venlo-Helmond.

Voorts wordt aan de Minister van Waterstaat het verzoek gedaan onder de hoofdverbindingswegen ook te willen opnemen de weg, die van Venlo loopt naar de Duitse grens en verder naar de Duitse plaats Niederdorf-Herongen.

Aan de gemeenten Venlo, Maasbree en Helden wordt een adres gericht, waarin de Kamer adviseert niet in te gaan op het voorstel van overname van de tramlijn Venlo-Maasbree-Helden door de N. V. Maasbuurtspoorweg, nu in de voorwaarden van overname de bepaling is opgenomen, dat de verplichting om deze lijn door te trekken van Helden naar Meijel zal komen te vervallen.

Aan de commissie voor de economische politiek wordt op haar verzoek mededeling gedaan, in hoeverre het dumping-verschijnsel zich ten aanzien van de in het district der Kamer gevestigde industrieën voordoet.

Aan de Ministers van Financien en Waterstaat wordt een adres gericht, waarin de Kamer verzoekt in overleg te willen treden met de gemeente Venlo om tot afschaffing van het bruggeld op de Maasbrug te geraken. Geantwoord wordt, dat dienaangaande een onderzoek zal worden ingesteld.

De Kamer wendt zich andermaal tot de Minister van Financien inzake het treffen van een regeling tot wederkerige vrijstelling van wegenbelasting voor de inwoners van Nederland en de naburige landen België en Duitsland.

Aan het gemeentebestuur van Venlo wordt bericht, dat de Kamer zich met het van gemeentewege voorgestelde plan tot verbetering en uitbreiding der los- en laadgelegenheden aan de Maas te Venlo geheel kan verenigen, onder voorwaarde, dat een bepaald aantal meters los- en laadkade wordt aangelegd op een

hoogte van 14 tot 15 meter boven N. A. P. Deze verhoging is te verkrijgen, hetzij door ophoging der bestaande kade, hetzij door gedeeltelijke wijziging der nieuwe kade, in het uitbreidingsplan geprojecteerd aan de stadszijde, terwijl voorts wordt verzocht er vooral aandacht aan te willen schenken, dat de toegangswegen tot de nieuwe los- en laadplaats een voldoende breedte hebben.

De Directie van de Rijkswaterstaat te Roermond wordt gewezen op de slecht bevaarbare toestand, waarin zich het Noorder-Kanaal en met name het laatste gedeelte bij Helden-Panningen bevindt. Tevens wordt de aandacht gevestigd op de slechte toestand, waarin de loswal aan genoemd kanaal te Helden-Panningen verkeert, met verzoek een en ander afdoend te willen verbeteren. Naar aanleiding van een desbetreffende aanvraag wordt aan de inspecteur der Directe Belastingen te Venlo medegedeeld, dat, gezien het feit dat slechts één firma van het publieke entrepôt te Venlo nog gebruik maakt en dat de daarvoor in aanmerking komende firma's nagenoeg alle een eigen entrepôt hebben ingericht, de Kamer meent, niet de eis te mogen stellen, dat het publieke entrepôt te Venlo wordt bestendig.

In 1929 verzoekt de Kamer aan de Minister van Arbeid, Handel en Nijverheid zijn invloed te willen aanwenden, dat het thans bestaande grensgebied van 5 km. wordt verbreed en bepaald op 60 km., zulks met het oog op de plaatsen München-Gladbach, Krefeld, enz., wier inwoners van oudsher Venlo en andere plaatsen in het district der Kamer veelvuldig plegen te bezoeken.

Aan de Directie van de Rijkswaterstaat te Roermond wordt herhaaldelijk verzocht te willen bevorderen, dat zo spoedig mogelijk wordt overgegaan tot het aanbrengen van een nieuw wegdek op de Rijksweg Venlo-Tegelen.

De Kamer richt zich nogmaals tot de Raad der gemeente Venlo inzake de onhoudbare toestand, waarin de weg Venlo-Tegelen door het Tegels Broek ver-

keert. De Raad der gemeente Venlo besluit om aan het verzoek der Kamer te voldoen; de werkzaamheden zijn reeds in uitvoering.

Naar aanleiding van het feit, dat medio augustus 1929 plotseling verschillende exporteurs op Duitsland in Venlo en andere plaatsen aangeslagen worden in de "Umsatzsteuer", heeft de Kamer dienaangaande een onderzoek ingesteld. Daarbij blijkt, dat in ieder geval zeer vele aanslagen zo goed als zeker ten onrechte worden opgelegd. Ontheffing is te verkrijgen, mits men op de volgens Duitse wet voorgeschreven wijze een bezwaarschrift indient. In die geest wordt aan bedoelde exporteurs geadviseerd. De Kamer zet hare actie voort om ook voor Duitsland volledig wederkerige vrijstelling van wegebelasting voor houders van motorrijtuigen te verkrijgen.

Naar aanleiding van een verzoek aan de Directie der Spoorwegen, om aan het station te Blerick een koplosplaats te willen inrichten, wordt bericht ontvangen, dat aan dit verzoek zal worden voldaan. Eveneens wordt onder de aandacht van de directie gebracht dat de goederenloods te Tegelen onvoldoende ruimte biedt voor het zeer drukke stukgoederenverkeer ter plaatse en dat de ligging ervan een normale gang van zaken ten enen male verhindert, terwijl ook het bedienend personeel onvoldoende in aantal is.

In verband met de belemmering voor het handelsverkeer, die gepaard gaat met het houden van twee kermissen te Venlo en Tegelen, richt de Kamer aan de gemeenteraden van Venlo en Tegelen een verzoek om de twee kermissen, welke in ieder dezer gemeenten jaarlijks wordt gehouden, tot één terug te brengen. Als een der motieven geeft de Kamer aan, dat tijdens de kermisdagen het gehele zakenleven plaatselijk grotendeels wordt stilgelegd, terwijl het economische bedrijf in geheel overig Nederland gewoon voortgang heeft, hetgeen voor Venlo en omgeving met zijn uitgebreide buitenlandse handelsrelaties zeer storend en hinderlijk werkt. De Raad der gemeente Venlo besluit de voorjaarskermis af te schaffen met ingang van het jaar 1931, terwijl de Raad der gemeente Tegelen op het verzoek afwijzend

beschikt.

16 april 1930 is voor de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordelijk Limburg een gedenkwaardige dag: herdacht wordt dat vóór honderd jaren de eerste Kamer van Koophandel te Venlo werd opgericht. In besloten kring wordt dit eeuwfeest gevierd, waarbij men hulde brengt aan de algemene voorzitter, de Heer Chr. Haffmans.

Het jaar 1930 is echter ook voor de economische wereldsituatie gedenkwaardig, in zoverre, dat plotseling het bedrijfsleven door een hevige structurele crisis is lamgelegd. Evenals een eeuw geleden bij de oprichting der Kamer hebben zich opnieuw donkere wolken boven Noord-Limburg samengepakt. Van de ongunst der tijden heeft het bedrijfsleven in het district van de Kamer ruimschoots zijn deel.

Toenemende moeilijkheden in het handelsverkeer met Duitsland zijn oorzaak, dat de afzet van tuinbouwprodukten sterk is gedaald. De land- en tuinbouwende bevolking moet tal van malen ondervinden, dat de produkten die zij ten koste van grote offers hebben geteeld, naar de mestvaalt verhuizen. Daarnaast ondervinden ook de exporteurs in het district van de Kamer toenemende moeilijkheden; hun omzetten blijven sterk achter bij vorige jaren. Uiteraard is niet anders het geval met bedrijven, die met de export ten nauwste samenhangen, zoals kistenmakerijen, autotransportbedrijven en expeditie-ondernemingen. De expeditiebedrijven met name zien zich ernstig gehandicapt door de ingevoerde contingentenbepalingen.

De economische afhankelijkheid van Duitsland, waarop geheel het Noord-Limburgse handelsverkeer is gebaseerd, heeft in deze crisis een funeste invloed. Wat de industrie betreft, deze ondervindt in niet mindere mate dan de handel de gevolgen van de depressie. De grote betalingsmoeilijkheden met Duitsland dragen veel bij tot het chronische karakter dezer malaise.

Het aantal werklozen in het district van de Kamer

neemt een ontstellende omvang aan: in 1936 bereikt dit een hoogtepunt met 4700 werkzoekenden op een bevolking van 124.000 zielen.

De industriële bedrijvigheid ondergaat een sterke daling. Enkele fabrieken worden stilgelegd; de overige werken op sterk verminderde capaciteit als gevolg van de stagnatie in de export en de verlaagde koopkracht van de bevolking. Contingentering, overproductie, dalende produktiviteit, doorgevoerde mechanisatie en economische concentratie zijn even zovele spookbeelden.

De resolute wijze echter, waarop de vertegenwoordigers van handel en nijverheid steeds weer de bestaansbronnen van hun district met waakzaamheid omringen, spreken van de energie en ondernemingsgeest, waarmede men evenals een eeuw geleden de zware tijden zal te boven komen.

Wanneer de overheidsbemoeyenis met het bedrijfsleven toeneemt, wordt ook de Kamer ingeschakeld bij de administratieve uitvoering van de in werking getreden Crisis In- en Uitvoerwet en van de diverse contingenteringsmaatregelen.

Ondanks de weinig bemoedigende aanblik, die het jaar 1930 vertoont, verneemt men niettemin enkele verheugende geluiden: de aanvang van de werkzaamheden aan het Julianakanaal is een feit van zeer grote betekenis, op de eerste plaats voor Limburg, maar niet minder voor overig Nederland.

Immers, wanneer in aansluiting aan de reeds tot stand gekomen Maaskanalisatiewerken en het reeds voltooide Maas-Waal-kanaal, ook het Juliana-kanaal is opengesteld, zal Limburg over de gehele lengte in het bezit zijn van een waterweg, die de gelegenheid biedt haar produkten op de meest economische wijze te vervoeren door geheel Nederland.

Op 8 september 1930 komt de nieuwe Maashaven met spoorwegaansluiting te Venlo gereed en wordt feestelijk geopend, waarbij de Kamer door voorzitter en secretaris wordt vertegenwoordigd. Daarmede wordt een zeer oude wens van de Kamer vervuld.

Aan het bestuur der gemeente Venlo wordt het verzoek gericht een reductie te willen verlenen op het havengeld te Venlo voor de schepen met een laadvermogen van 500.000 kg. en groter; aan dit verzoek wordt voldaan.

De door de Kamer reeds gedurende meerdere jaren gevoerde actie om te komen tot de vestiging van een Nederlands douanekantoor bij de Nederlands-Duitse grensovergang op de weg Venlo-Herongen wordt eindelijk met succes bekroond en 26 mei 1930 in gebruik genomen.

Aan de Industrie- und Handelskammer te Krefeld wordt verzocht de daarvoor in aanmerking komende Duitse autoriteiten te willen verzoeken de weg van het Duitse douanekantoor Gaesdonk naar Goch in een beter berijdbare toestand te willen brengen. Aan dit verzoek wordt voldaan.

Evenals in vorige jaren zet de Kamer haar actie voort om te komen tot afschaffing van het bruggeld, dat door de gemeente Venlo wordt geheven bij het passeren der Maasbrug, die Blerick en Venlo verbindt.

De Kamer richt een adres aan de Minister van Waterstaat, waarin erop wordt gewezen, dat het verbod van meer dan één aanhangwagen zeer bezwaarlijk is voor het goederenvervoer tussen de haven te Venlo en het Duitse achterland. Doordat een dergelijke bepaling in Duitsland niet geldt, kunnen de goederen vanuit Duitsland slechts worden vervoerd tot de Nederlandse grens, waar een aanhangwagen moet worden achtergelaten om afzonderlijk te worden opgehaald.

Bij de Minister van Binnenlandse Zaken en Landbouw wordt adhaesie betuigd aan een door de Nederlandse Federatie van Verenigingen van Bedrijfspluimveehouders gezonden adres, waarbij het verzoek wordt gedaan, gezien de voorgestelde verhoging van invoerrechten voor eieren en slachtgevoeltes in Duitsland van 5 op 30 Mark per 100 kg.,

maatregelen te willen nemen, die het bedingen van gunstiger voorwaarden voor Nederland ten doel hebben.

De Kamer betuigt in een schrijven aan de Minister van Waterstaat adhaesie aan het door de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden-Limburg te Roermond gedane verzoek om te komen tot opheffing, althans verlaging der tarieven van de Rijksveren over de Maas in Limburg.

Door de Kamer wordt tezamen met de drie andere Limburgse Kamers van Koophandel een gemeenschappelijk adres gezonden aan de Raad van Ministers, met verzoek het initiatief te willen nemen tot wijziging van de Tariefwet in die zin, dat aan de regering bevoegdheid wordt verleend, tegenmaatregelen te nemen tegen die landen, die de invoer van het Nederlandse produkt verbieden of praktisch de invoer daarvan onmogelijk maken. Tevens wordt een adres gericht aan het College van Gedeputeerde Staten inzake de oprichting van het Instituut tot behartiging der belangen van de industrie in Limburg.

De Kamer wijst op het feit, dat het station Venlo een knooppunt vormt van spoorwegen, maar de daaraan verbonden voordelen thans teloorgaan, doordat de treinen op de diverse baanvakken onderling niet voldoende op elkaar corresponderen. Met name geldt dit voor de treinen op de Duitse baanvakken.

Aan de Directie der Nederlandsche Spoorwegen wordt andermaal verzocht aan het station te Blerick een koplosplaats te willen inrichten, waaraan wordt voldaan.

De Kamer verzoekt de Minister zijn tussenkomst te willen verlenen dat niet tot opheffing van het Nederlandse gedeelte der spoorlijn Venlo-Straelen wordt overgegaan en dat het spoorwegverkeer op genoemd baanvak weer in haar vroegere omvang wordt hersteld.

De Kamer richt tot de Directie der Nederlandsche Spoorwegen het verzoek aan de weg, die vanaf het station te Venlo toegang geeft tot de stad, de nodige

verbeteringen te willen aanbrengen en deze weg ook van een behoorlijke verlichting te willen voorzien.

De Kamer stelt zich in verbinding met de Directie der Nederlandsche Spoorwegen alsook met het Departement van Waterstaat om te komen tot een overbrugging van de spoorwegovergang op de weg Venlo-Kaldenkirchen. Mede in verband met de heersende werkloosheid zal het op prijs worden gesteld, indien spoedig tot de uitvoering daarvan zou worden overgegaan.

Op het secretariaat der Kamer hebben in 1931 verschillende besprekingen plaats met exporteurs van groenten en fruit naar Duitsland in verband met de dreigende moeilijkheden als gevolg van de in Duitsland ingevoerde "Notverordnung" voor het verkrijgen van deviezen. Deze besprekingen hebben in zoverre een gunstig resultaat, dat wordt verkregen, dat voor de Nederlandse exporteurs, zij het dan ook in beperkte mate, deviezen beschikbaar worden gesteld.

Door de Kamer wordt besloten stappen te doen om te komen tot een verbreding van het spoorwegviaduct op de weg van Blerick naar Horst, waardoor de bestaande spoorwegovergang zou komen te vervallen.

Aan de Minister van Waterstaat wordt andermaal verzocht te willen bevorderen, dat de Maasbrug tussen Venlo en Blerick in beheer en onderhoud wordt overgenomen door het Rijk opdat de tol aan deze brug zou kunnen komen te vervallen.

Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal wordt een adres gericht, waarbij wordt verzocht het ingediende wetsontwerp te verwerpen, dat beoogt het overbrengen van het afwateringskanaal van de Noordervaart in beheer en onderhoud bij de gemeente Helden, met als gevolg, dat dit kanaal als scheepvaartweg zou worden opgeheven.

De in het district der Kamer gevestigde handelszaken, in zoverre deze exporteren naar Duitsland, dienen ter verkrijging van een "Devisen-Genehmigung" diverse bescheiden en gegevens over te leggen, welke door de Duitse autoriteiten slechts als

juist worden aangemerkt, wanneer deze door de Kamer ten blijke van goedkeuring worden getekend. Verklaringen daarop betrekking hebbend, worden door de Kamer sinds 1932 regelmatig verstrekt.

De Kamer staat op het standpunt, dat iedere invoer van gecontingenteerde artikelen door particulieren zonder invoervergunning moet worden verboden; een daartoe strekkend verzoek door de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Mijnstreek wordt door de Kamer krachtig gesteund.

Aan de Minister van Economische Zaken en Arbeid wordt een adres gericht, waarin een uiteenzetting wordt gegeven van de moeilijkheden, die de exporthandel naar Duitsland ondervindt bij haar pogingen om een "Devisen-Genehmigung" van de Duitse autoriteiten te verkrijgen voor de betaling van haar geëxporteerde produkten.

De daarvoor in aanmerking komende firma's in het district der Kamer worden in kennis gesteld van het rondschrijven van de Minister van Economische Zaken en Arbeid, waarbij wordt verzocht vorderingen, die op 15 juli 1931 bestonden op Duitse afnemers uit hoofde van geleverde goederen, welke vorderingen zijn geblokkeerd, kenbaar te maken.

De Kamer stelt de heer L. de Decker, Consul-Generaal van Nederland te Düsseldorf, in de gelegenheid op het secretariaat der Kamer zitting te houden tot het verstrekken van inlichtingen betreffende de uitvoer van geld uit Duitsland, het verkrijgen van vreemde valuta's en alles wat daarmee verband houdt. Verschillende onderwerpen, waaronder met name het voorontwerp van een nieuwe ijkwet, het wetsontwerp tot heffing van een omzetbelasting, de inning van kleine vorderingen, de strijd tegen het cadeaustelsel en vele andere zaken hebben in 1933 de aandacht der Kamer.

Zij belast zich met de vaststelling van een reglement voor de Bevrachtingscommissie in haar district en benoemt de voorzitter, de leden en plaatsvervangende leden van deze commissie.

Het secretariaat der Kamer verleent regelmatig medewerking op het punt van contingentering.

Door de vier Kamers van Koophandel in Limburg wordt een gemeenschappelijk adres gericht aan de Minister van Economische Zaken met verzoek te willen bevorderen, dat de vestiging van buitenlandse zaken hier te lande aan beperkende voorwaarden wordt gebonden om te voorkomen dat de in eigen land gevestigde handelszaken in hun voortbestaan worden bedreigd door een te overvloedige vestiging van handelszaken uit den vreemde.

De Kamer neemt tevens deel aan een door de vier Limburgse Kamers van Koophandel te Maastricht gehouden bespreking inzake de oplossing van het Nederlands-Belgische vraagstuk. Het resultaat van deze bespreking is, dat met algemene stemmen wordt besloten contact te zoeken tussen een aantal Kamers, zowel boven als beneden de Moerdijk, om te komen tot een zo mogelijk eensgezinde samenwerking inzake de oplossing van vorenbedoeld vraagstuk.

De Kamer is vertegenwoordigd op een door de Kamers van Koophandel en Fabrieken in Noord-Brabant en Limburg gehouden gemeenschappelijke vergadering om te bespreken welke middelen dienen te worden aangewend om de ernstige gevaren, die het bedrijfsleven bedreigen, te kunnen afwenden.

Aan de Minister van Economische Zaken wordt op diens verzoek bericht, dat de Kamer gaarne haar medewerking zal verlenen om te komen tot een documentatie van de binnen haar district gelegen terreinen, die zich meer in het bijzonder eigenen voor het vestigen van industrieën.

De Kamer spreekt zich uit vóór contingentering van steenkolen in het belang van de Zuid-Limburgse mijnindustrie.

Meer en meer pleegt het bedrijfsleven een beroep op de Kamer te doen en de toenemende bemoeiingen van de overheid met het bedrijfsleven dragen er mede

toe bij, dat velen zich bij de oplossing van de zich voordoende moeilijkheden gaarne op het secretariaat der Kamer doen voorlichten.

Niet in het minst is dit in 1934 het geval als gevolg van de toenemende betalingsmoeilijkheden in het handelsverkeer met Duitsland. Naast de medewerking, die in dit verband gaarne wordt verleend, zijn de bemoeiingen der Kamer er in het bijzonder op gericht om belanghebbenden steeds zo spoedig mogelijk op de hoogte te brengen van voor hen waardevolle gegevens inzake het betalingsverkeer met Duitsland.

De toename van het aantal in Nederland gecontingenteerde artikelen betekent voor de Kamer een toename van de werkzaamheden.

Aan de Crisis Zuivel Centrale te Den Haag wordt het verzoek gericht te willen bevorderen, dat de uitvoer van boter naar Duitsland niet verder beperkt blijft tot de douanestations Elmpt en Emmerich, zoals geruime tijd het geval is. Aan dit verzoek wordt voldaan.

Door het op 5 juni 1934 met Duitsland gesloten deviezen-protocol wordt de exporthandel in het district der Kamer zeer geschaad, doordat het nageoeg niet meer mogelijk zal zijn voor geëxporteerde niet-inheemse produkten betaling te verkrijgen. De Kamer verzoekt een wijziging in dit opzicht te willen bevorderen.

Met het gemeentelijke havenbedrijf in Rotterdam wordt een bespreking gehouden in hoeverre de haven van Rotterdam dienstbaar zou kunnen worden gemaakt aan de export van ruwe katoen van overzee naar Duitsland, welk vervoer gedeeltelijk over Venlo zou kunnen plaats vinden.

De Kamer wordt ingeschakeld bij de uitvoering van de wet van 13 september 1935, betreffende het uitverkopen en opruimen in het winkelbedrijf.

De Kamer neemt het initiatief om te komen tot de oprichting van een "Borgstellingsfonds" voor

Noordelijk Limburg, dat zich zal uitstrekken over de tot haar district behorende gemeenten. Het doel van dit fonds zal zijn hulpverlening en woekerbestrijding, ten bate van de industriële en handeldrijvende middenstand.

Evenals in de voorafgaande jaren verleent de Kamer hare medewerking bij de uitvoering der diverse contingenteringen. Het aantal contingenteringen onderging in het jaar 1935 nog een sterke uitbreiding.

Omtrent de werkzaamheden van de Kamer is in 1936 het verheugende feit te constateren, dat de Kamers van Koophandel in steeds meerdere mate worden ingeschakeld bij de uitvoering van wetten en besluiten, door de overheid uitgevaardigd. In de loop van 1936 krijgt de Kamer bemoeiingen met de uitvoering van het Retributiebesluit der Warenwet alsmede met de wet op het afbetalingsbedrijf.

De wet op de evenredige vrachtverdeling geeft de Kamer sedert 1933 een taak inzake het benoemen van een bevrachtingscommissie voor de binnenvaart en het vaststellen van een bevrachtingsreglement. De Kamer adviseert deze wet niet op te heffen, maar zodanig te wijzigen, dat er meer uniformiteit wordt aangebracht.

Het ontwerp vestigingswet Kleinbedrijf wordt door de afdeling Kleinbedrijf der Kamer in studie genomen. Op haar advies besluit de Kamer een adres te zenden aan de Tweede Kamer, waarin enige, naar de mening der Kamer, aanbevelenswaardige wijzigingen en aanvullingen worden kenbaar gemaakt.

Het wetsontwerp is inmiddels, na op enige punten te zijn gewijzigd, tot wet verheven en de uitvoering is gedeeltelijk opgedragen aan de Kamers van Koophandel.

De Kamer verzendt een adres aan de Raad van Ministers met betrekking tot de tolheffing op de Maasbrug te Venlo. Zij voert hierin aan, dat deze brug niet alleen van betekenis is voor het onderling verkeer tussen nabijgelegen plaatsen, maar dat het ver-

keer een algemeen en zelfs veelal een internationaal karakter heeft. Onder deze omstandigheden is het niet te rechtvaardigen, dat voor het passeren dezer brug nog steeds bruggeld wordt geheven.

Ingaande 1 november 1936 wordt de invoer in Duitsland van verschillende tuinbouwprodukten gemonopoliseerd en in handen gegeven van het Rijksbureau voor Tuinbouwprodukten. De beide te Venlo gevestigde veilingverenigingen alsmede de exporteurs van aardappelen, groenten en fruit worden van deze regeling in kennis gesteld.

In 1937 wordt opnieuw de aandacht gevestigd op de exploitatie van de Peelmijnvelden door het feit, dat de heer ir. M. Bongaerts bij de behandeling der begroting van waterstaat erop heeft gewezen, dat een nieuwe richtlijn voor de Nederlandse mijnpolitiek moet worden uitgestippeld en wel door een krachtige voorbereidende studie van regeringswege, gesteund door verkenningsboringen, met het doel de Peelvelden open te leggen.

Door de Kamer wordt, in samenwerking met de Kamer van Koophandel te Eindhoven, naar voren gebracht, dat de Rijksweg Eindhoven-Venlo van algemeen belang is. Immers om vanuit Helmond en omgeving Venlo te kunnen bereiken, moet nu worden gebruik gemaakt van de bestaande wegen over Venray en Horst, wat een grote omweg betekent. Tevens wordt erop gewezen, dat deze nieuwe Rijksweg niet alleen voor het verkeer tussen Oostelijk Noord-Brabant en Noord-Limburg van groot belang is, maar in niet mindere mate het doorgaand verkeer van Den Haag en Rotterdam met Eindhoven en omstreken ten goede komt.

Door de Kamer wordt nogmaals een verzoek gericht aan de Rijkswaterstaat te Roermond om te komen tot verbetering van de overweg, gelegen op de weg van Venlo naar de Duitse grens (Kaldenkirchen), daar deze overweg een voortdurende verkeersstagnatie blijkt te zijn, met name voor het vrachtverkeer.

Naar aanleiding van een verzoek van enkele indus-

trieën wordt door de Kamer een enquête ingesteld betreffende leegstaande fabrieksgebouwen en beschikbare industrieterreinen.

Vanaf 1938 bespeurt men enige opleving in de toestand van handel en nijverheid. Het aantal werklozen is geleidelijk gedaald en de industrie is ruimer van orders voorzien. Ook de tuinbouw kent betere bedrijfsresultaten, doordat er ruimere contingenten voor Duitsland ter beschikking komen en de export naar België een uitbreiding neemt. De internationale toestand echter biedt een steeds dreigender aspect en het valt te vrezen dat de economische opleving door het uitbreken van een tweede wereldoorlog spoedig zal worden gestuit.

Onder de aandacht van de Minister wordt gebracht, dat de sluiting van het Belgische grenskantoor Kessenich op de weg Venlo-Maeseck de invoer van groenten in België nadelig beïnvloedt met het gevolg, dat de bedrijfsuitkomsten voor veel tuinbouwbedrijven geringer zullen worden.

Mede op aandrang van de Kamer worden de nodige stappen gedaan om te geraken tot een uitbreiding van de busdienst Venlo-Beringen met het traject Beringen-Meijel.

De mobilisatie in 1939 brengt voor veel bedrijven moeilijkheden mee, doordat de ondernemers in militaire dienst zijn, terwijl in veel plaatsen het aantal consumenten vermindert. Venlo ondervindt daarvan in dubbel opzicht nadelen, doordat ook het garnizoen grotendeels naar elders moet verhuizen.

Evenals voorafgaande jaren verleent de Kamer haar medewerking bij de uitvoering der diverse contingenteringen.

Tengevolge van de internationale toestand in het jaar 1939 gaan meerdere landen er toe over voor vreemdelingen visa verplichtend te stellen, waardoor o.m. de exporteurs en expediteurs grote moeilijkheden ondervinden wegens het feit, dat een visum slechts geldigheid bezit voor een eenmalige reis. De Kamer wendt zich aanstonds tot de Minister

van Buitenlandse Zaken, teneinde te bevorderen, dat visa voor meermalige reizen zullen worden afgegeven. De verschillende besprekingen, welke daarop zijn gevolgd, hebben tot resultaat, dat aan de personen, in dienst bij de daarvoor in aanmerking komende firma's, telkens voor de duur van één maand een visum wordt verstrekt.

Op 14 februari 1940 wordt te Venlo georganiseerd een gemeenschappelijke vergadering der vier Limburgse Kamers, waar onder meer een punt van bespreking uitmaakt de economische samenwerking tussen Nederland en België. Tevens komen ter sprake de scheepvaartmoeilijkheden in Limburg.

Meerdere malen verleent de Kamer bemiddeling tussen de Rijksbureaus en in het district der Kamer gevestigde ondernemers inzake het verlenen van ruimere toewijzingen voor het verwerken van grondstoffen.

Op verzoek van het Economisch-Technologisch Instituut voor Limburg verleent de Kamer haar medewerking bij een enquête naar de gevolgen van de ingetreden oorlogstoestand voor handel en nijverheid. Ook gedurende 1940 verleent de Kamer medewerking bij de uitvoering van diverse contingenteringen. Het aantal contingenteringen loopt dan belangrijk terug, terwijl met ingang van 1 januari 1941 alle nog bestaande contingenteringen worden opgeheven. Uit kringen van handel en nijverheid bereikt de Kamer het verzoek te willen bevorderen dat de scheepvaart op de Noordervaart, welke is gestremd tengevolge van oorlogsgeweld, zo spoedig mogelijk wordt hersteld. In het najaar 1940 wordt de Noordervaart vrijgegeven voor het scheepvaartverkeer.

Op initiatief van de Kamer van Koophandel voor Midden-Limburg worden besprekingen gevoerd teneinde te geraken tot de oprichting van een stichting die ten doel heeft de ijsbestrijding op scheepvaartwegen.

Oorlog, herstel en opbouw (1940 - 1955).

De bezettingstijd brengt mee een grondige reorga-

nisatie van de Kamers van Koophandel. De secretaris-generaal van het Departement van Handel, Nijverheid en Scheepvaart vaardigt een tweetal besluiten uit, die op 1 april 1942 het aanschijn geven aan elf provinciale Kamers van Koophandel en Fabrieken. De bezettingsregeling kent een indeling van de leden in afdelingen, die tezamen vormen Raden van Bijstand, grotendeels corresponderende met de vroegere indeling in districten. In de plaats van de vroegere zelfstandige Kamer van Koophandel voor Noordelijk Limburg treedt nu de Raad van Bijstand voor het kantoor Venlo van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Limburg. De taak van de Kamer wordt gedurende de oorlogsperiode verzwaard door vele wettelijke maatregelen, waarvan de uitvoering aan haar wordt opgedragen, zoals het Besluit Algemeen Vestigingsverbod Kleinbedrijf 1941, het Bedrijfsvergunningbesluit, industriële distributiemaatregelen, enz.

Bij de uitvoering van de bezettingsmaatregelen, vooral wat het sluiten van bedrijven betreft, heeft de Kamer voldoende remmend kunnen werken bij de pogingen van de bezetter om zoveel mogelijk arbeidskrachten vrij te maken voor de Duitse oorlogsindustrie. Deze remmende invloed gaat echter gepaard met grote offers van de zijde van het personeel.

Bij het voortschrijden der gebeurtenissen in de tweede wereldoorlog komt er van het vergaderen van de Raden van Bijstand hoe langer hoe minder terecht. In het laatste oorlogsjaar hebben de gebeurtenissen elke activiteit verlamd.

Na de bevrijding vertoont het gebied van Noord-Limburg een troosteloos aanzien. Vanaf het beklagenswaardige Mook tot aan de met mijnen bezaaide vlakten van Meijel en de bouwvallen van Venlo zijn er slechts puinhopen. Drie maanden lang lag Noord-Limburg in de frontsector en het eertijds welvarende land moest voor zijn bevrijding een zware tol betalen. Aan plunderingen is veel verloren gegaan, de veestapel is geroofd en meer dan een kwart van alle woningen en gebouwen is zwaar beschadigd. Ruim

een half jaar na de bevrijding leeft de streek nog steeds, beroofd van alle bestaansbronnen, op de uiterste rand van het bestaansminimum.

Ook het gebouw van de Kamer van Koophandel aan de Parade ging door het oorlogsgeweld verloren; naar een voorlopige huisvesting wordt omgezien.

Ondanks deze apocalyptische vernietigingswoede is de geestkracht van de bevolking ongebroken; in de aanvang met zeer primitieve middelen en met groot gebrek aan materiaal en geschoolde arbeiders wordt de opbouw ter hand genomen.

Vanaf het tijdstip, waarop het wettig gezag zich op Nederlands grondgebied kan vestigen, onderhoudt de Kamer een regelmatig contact met de tijdelijke en permanente overheidsorganen, waarbij overleg wordt gepleegd en geadviseerd wordt omtrent de ontstellende moeilijkheden, die zich in haar zwaar geteisterd district voordoen. Bruggen en wegen worden mede door haar toedoen spoedig tijdelijk hersteld.

De economische toestand vertoont in de eerste jaren na de bevrijding een weinig hoopvol beeld. Tengevolge van de afsluiting van het achterland verkeren de grote exporthuizen in Noord-Limburg in kwijnende toestand. De industrie wordt in de uitbreiding van haar produktie door vele bottlenecks geremd. De export van groenten naar Duitsland ligt praktisch geheel stil; grote hoeveelheden groenten moeten worden doorgedraaid.

Eerst sedert 1948 mag men spreken van een redelijke opleving van de economische activiteit. In dat jaar worden wederom in aanzienlijke mate groenten naar Duitsland geëxporteerd. De export heeft echter centraal plaats en de particuliere handel is nog niet in haar functie hersteld. Uit de economische ontwikkeling na de oorlog blijkt eens te meer, dat Duitsland het natuurlijke achterland is voor de Noord-Limburgse tuinbouw.

Aangaande het handelsverkeer van Nederland met

Duitsland brengt de Kamer de wens naar voren, dat er ten behoeve van de land- en tuinbouw ruime exportmogelijkheden worden beschikbaar gesteld. In een te sluiten handelsverdrag moeten er waarborgen komen, dat veilingen, exporthuizen en expediteurs hun natuurlijke functie bij de afzet kunnen blijven vervullen. Teneinde het voortbestaan van de Limburgse kleiwarenindustrie te verzekeren, moet de grondstofbasis - de kleigroeven - tot op Duits grondgebied kunnen worden uitgebreid. Voor het verkeer te water, te land en per spoor wordt de medewerking van Duitse zijde geëist om het Nederlandse verkeerswegennet aansluitend aan het Duitse te kunnen projecteren. De bewoners van de grensstreken moeten tot een beperkt grensverkeer en een zekere mogelijkheid tot grensarbeid wederom worden in staat gesteld.

De Kamer ijvert er voor, dat aan zakenlieden uit de niet tot het grensgebied behorende gemeenten - verder gelegen dan 15 km van de grens - voor hun contact met zakenlieden in Duitsland een grenspas zal worden verleend.

De expeditiebedrijven worden bij hun export geremd door de beperkte openstelling van de grensovergangen. De Kamer verzoekt in verband met het oplevend handelsverkeer de openstelling van de vooroorlogse grensposten Tegelen, Herongen, Arcen, Straelen, Well, Hees en Siebengewald.

Zij pleit opnieuw voor doortarifiëring bij internationaal vervoer; tot heden verkeren de ondernemingen, die in de nabijheid van de grens zijn gelegen nog steeds in een relatief ongunstiger positie dan ondernemingen die verder van de grens zijn verwijderd. Tal van jaren dringt de Kamer aan op een ruimer grensverkeer en afschaffing van vele belemmerende formaliteiten, een poging, waarbij geleidelijk steeds meer succes geboekt wordt.

Ook het technisch onderwijs geniet de volle aandacht van de Kamer. In Venlo, Gennep en Wellerlooi bereidt men onder meer door haar toedoen de stichting van een Ambachtsschool voor. Het nijpend te-

kort aan technisch geschoolde krachten, nog vergroot door de plannen tot verdere industrialisatie van Noord- en Midden-Limburg, doet het initiatief ontstaan tot oprichting van een tweede M. T. S. in Limburg. De Kamer heeft een werkzaam aandeel in de Stichting Middelbaar Technische School voor Noord- en Midden-Limburg. In september 1950 wordt met de oprichting van een M. T. S. te Venlo haar doel bereikt.

In de loop van 1948 wordt door de Kamer het vraagstuk van de veergelden in studie genomen naar aanleiding van de zware last, die de veergelden vormen voor de bevolking en het bedrijfsleven met name van Noord-Limburg. In een rapport dat in 1950 wordt uitgebracht komt de Kamer tot de conclusie, dat de veergelden dienen te worden afgeschaft bij Wessems, Maastricht, Kessel, Reuver, Well, Wanssum, Oeffelt, Gennep en Katwijk-Mook. De veergelden van de overige veren dienen ingrijpend te worden verlaagd. Wat betreft het spoorwegverkeer vraagt de Kamer om een snellere spoorverbinding Venlo-Nijmegen door het aanbrengen van dubbel spoor. Het station Tegelen, dat tijdelijk voor het reizigersverkeer gesloten werd, is door toedoen van de Kamer in 1949 wederom opengesteld. Evenals vroeger regelmatig het geval was, worden ook nu telkenjare door de Kamer de wensen van het bedrijfsleven aan de Nederlandse spoorwegraad kenbaar gemaakt. Het internationaal wegvervoer, dat vóór de oorlog voor een kwart in handen was van Limburgse vervoersbedrijven, heeft als gevolg van een gewijzigde Duitse handelsstructuur een andere richting genomen, waarbij de in het westen van het land gelegen transportbedrijven in veel gunstiger positie verkeren. De Limburgse pioniersbedrijven hebben met grote moeilijkheden te kampen en in de toekomst zal van hen de uiterste krachtsinspanning worden gevegd. Over dit vraagstuk onderhoudt de Kamer een voortdurend contact met de Eigen-Vervoerders-Organisatie.

Wanneer gesproken wordt van de Kamer van Koop-

handel, is nog steeds bedoeld het kantoor Venlo van de sedert 1942 bestaande Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Limburg. Tot 1951 behoudt deze regeling uit de bezettingstijd nog kracht van wet, zij het, dat er na de bevrijding enkele wijzigingen in de organisatie zijn aangebracht.

Ingevolge de wet van 25 augustus 1950 wordt deze provinciale Kamer van Koophandel ontbonden en bij K. B. van 25 november 1950 wordt onder meer ingesteld de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noord-Limburg, gevestigd te Venlo. De in ere herstelde Kamer zal voortaan als gebied omvatten de negentien in Noord-Limburg gelegen gemeenten, slechts een kleine afwijking dus van de vroegere gebiedsindeling. In grote trekken stemt de wet 25 augustus 1950 overeen met de wettelijke regeling van 1920; in tegenstelling met vroeger echter zal de verkiezing van de leden thans plaats hebben door de zittende leden.

De wederinstelling van een onafhankelijke Kamer van Koophandel te Venlo is te zien als een terugkeer naar normale verhoudingen, zoals ook het economische leven in normale banen is teruggekeerd. Ofschon nog vele oorlogswonden moeten worden geheeld, ligt het accent voortaan niet enkel meer op herstel, maar veeleer op vernieuwing en uitbreiding. De eensgezinde wijze, waarop na de bevrijding de heropbouw is aangepakt, geeft de beste waarborgen, dat ook de voor de toekomst noodzakelijk geachte industrialisatie van dit gebied zal slagen.

Na de oorlog ondergaat een groot aantal reeds bestaande industrieën in Noord-Limburg een belangrijke uitbreiding. Meer dan veertig nieuwe industrievestigingen vinden er plaats. In Bergen, Gennep, Mook en Middelaar verrijzen kleine en middelgrote industrieën, die welvaart zullen brengen in een stiefmoederlijk bedeed gebied. Ook te Venray en Horst ontwikkelt zich geleidelijk enige industriële activiteit. De gemeente Venlo heeft grootse plannen voor de bouw van een industrie-centrum te Blerick.

Reuver en Belfeld blijven niet achter, maar vooral Tegelen spant hier de kroon, ondanks dat er bijna geen mogelijkheden tot het aantrekken van nieuwe industrie overblijven. Er is wel geen enkele plaats in Nederland, waar zoveel verscheidenheid van industrieën wordt aangetroffen.

Handel en tuinbouw verkeren eveneens in een voorspoedige economische ontwikkeling en openen gunstige perspectieven voor de toekomst.

Na negen jaren in een voorlopige huisvesting te zijn ondergebracht, wordt op 23 september 1953 het nieuwe fraai uitgevoerde kantoorgebouw van de Kamer aan de Deken van Oppensingel 23 door de Staatssecretaris van Economische Zaken, dr. Veldkamp, in gebruik gesteld. Het betrekken van dit nieuwe eigen gebouw is een overtuigend symbool van het herstel en de wederopbloei van het Noord-Limburgse bedrijfsleven.

Herhaaldelijk dient de Kamer in deze jaren de gemeentelijke, provinciale en landsregeringen van advies en werkt zij nauw samen met genoemde instanties bij de oplossing van diverse voor het bedrijfsleven belangrijke vraagstukken. In 1952 komt de winkelsluitingswet tot stand, in welke wet aan de Kamer van Koophandel een belangrijke adviserende taak wordt toebedacht. Vaak treedt de Kamer op als bemiddelaarster bij besprekingen en conferenties, die voor het bedrijfsleven van belang zijn.

De oplossing in de toekomst van het werkgelegenheidsvraagstuk in Noord-Limburg acht de Kamer van primair belang. Dit zal moeten leiden tot verdere industrialisatie, een uitbuiting van de mogelijkheden in de agrarische sector en een toename van het vervoerswezen, dat reeds nu van een niet te onderschatten belangrijkheid is.

De nijverheid vormt reeds de voornaamste bestaansbron in het district van de Kamer. De gemiddelde personeelsbezetting in de land- en tuinbouw en in de dienstensector daarentegen geeft een dalende tendens te zien, als gevolg van het feit, dat het agrarische deel van de bevolking bewust in andere

sectoren een bestaansmogelijkheid zoekt. Deze mentale bereidheid deel te willen nemen aan de noodzakelijke industrialisatie moet, naar het oordeel van de Kamer, worden gestimuleerd door bevordering van het algemeen vormend en technisch onderwijs, waaraan in Noord-Limburg grote behoefte bestaat. De uitbouw van de lagere technische school te Gennep wordt door de Kamer krachtig gesteund.

De ontstellend hoge structurele werkloosheid in het gebied Bergen-Gennep baart de Kamer vele zorgen. Zij dringt aan op een spoedige uitvoering van ruilverkavelingen en andere welvaartsbevorderende maatregelen. Door industrievestiging ter plaatse hoopt de Kamer, dat er werkgelegenheid in eigen streek ontstaat voor een aanzienlijk aantal arbeiders, die nu elders hun emplooi vinden.

In het overige gebied van Noord-Limburg bestaat een hoog niveau van werkgelegenheid. De werkloosheid is nagenoeg geheel verdwenen; aan de vraag naar arbeidskrachten kan nauwelijks worden voldaan. De Kamer ziet de oplossing van de schaarste aan werkkrachten in het aantrekken van arbeiders uit z.g. overschotgebieden, door het ter beschikking stellen van woningen in de industrie-gemeenten van Noord-Limburg. Tevens vraagt zij bepaalde faciliteiten, die het mogelijk maken buitenlandse arbeidskrachten in het produktieproces in te schakelen.

De Kamer schenkt steeds grote aandacht aan het probleem van de internationale verbindingen, hetgeen samenhangt met de typische ligging van haar district. Bij de ontwikkeling van de verkeersintegratie heeft met name Venlo het grootste belang. De betekenis van de stad in het internationaal goederenverkeer neemt gestadig toe: na Amsterdam en Rotterdam komt Venlo in dit opzicht een eervolle derde plaats toe.

De verkeersverbindingen van Venlo, vooral wat het verkeer in oost-westelijke richting betreft, vormen

een urgent probleem. Een integrerend onderdeel hiervan is de kritieke situatie, die te Venlo als Nederlands belangrijkste Oost-grensstad ontstaat ten gevolge van het toegenomen internationaal verkeer langs de weg. De grote toegangspoorten naar Duitsland: de Wezelse barrière, de Keulse barrière, Herongen-Niederdorf en in mindere mate Tegelen-Heidenend dienen naar het oordeel van de Kamer noodzakelijk op korte termijn aangepast te worden aan de eisen van de grote verkeersstroom, die over deze grensovergangen wordt geleid. Uitbreiding en verbetering der outillage en eerlang de bouw van een nieuwe accommodatie zullen spoedig tot stand moeten komen. Bovendien vraagt de Kamer de openstelling van het grenskantoor Hekkens-Grünwald in de kop van Noord-Limburg.

Met betrekking tot het verkeer op de weg zijn het vooral de oost-west verbindingen en goede aansluitingen van de Noord-Limburgse wegen op het wegennet van Rijn- en Roergebied, die door de Kamer van groot belang worden geacht. Daarbij komt onmiddellijk de noodzaak naar voren, de verkeersstroom vanuit Duitsland afdoend en vlot te kunnen verwerken. Voor de richting Eindhoven bestaat deze mogelijkheid vooreerst nog niet, reden voor de Kamer aan te dringen op de aanleg van de verkeersweg Venlo-Eindhoven, die reeds langer dan 25 jaar op het Rijkswegenplan voorkomt. Deze verbinding betekent voor Venlo een levensbelang.

De Kamer vraagt de aandacht van de regering voor het feit, dat de Nederlandse vervoerders in Duitsland nog steeds z. g. "Beförderungssteuer" verschuldigd zijn, terwijl in Nederland van buitenlanders geen wegenbelasting wordt geheven. Dit houdt zekere gevaren in voor de concurrentiekracht van de eigen internationale vervoerders, die daardoor aan een voor hen nadelige discriminatie worden blootgesteld.

De Kamer blijft bij de Nederlandse spoorwegen aandringen op inschakeling van Venlo in het treinverkeer overeenkomstig haar belangrijke betekenis als

grensstad en internationale schakel in het handelsverkeer. Vooral de verbinding Venlo-Eindhoven en het westen van het land en de verbinding Venlo-Nijmegen vragen de aandacht van de Kamer. Mede dank zij haar activiteit worden de verbindingen op deze trajecten aanzienlijk verbeterd, zowel wat frequentie van de communicatie als wat accommodatie betreft. Meerdere spoorwegovergangen in het district worden door bemiddeling van de Kamer verkeerstechnisch verbeterd.

Betreurenswaardig zijn de slechte verbindingen per spoor tussen Venlo en het Duitse achterland, vooral gezien het drukke personenverkeer en de verwachte ontwikkeling daarvan. Een rechtstreekse treinverbinding van Venlo met Dusseldorf ontbreekt; ook Krefeld is zeer moeilijk te bereiken. Het internationale railverkeer laat nog veel te wensen over.

Het vreemdelingenverkeer neemt in heel het Noord-Limburgse gewest beduidend toe, in het bijzonder door de "Kaffee-Fahrten" van Duitse autobusondernemingen die regelmatig naar Venlo worden georganiseerd. In verband met het karakter van Noord-Limburg als "vakantieland" zal de Kamer bijzondere aandacht besteden aan het opzetten van goed georganiseerde kampeergelegenheden.

Bij de onderscheiden gemeentebesturen worden door de Kamer stappen ondernomen om te komen tot verbetering van de haven-accommodatie te Venlo en te Tegelen.

Tenslotte spreekt de Kamer de hoop uit, dat Venlo zal worden ingeschakeld in de internationale heli-copterdienst, die de Sabena bereid is te openen van Brussel via Eindhoven naar Essen: een nieuwe verbindingsmogelijkheid voor Venlo met België en met het centrum van het Roergebied.

Na de reorganisatie in 1950 besluiten de vier Kamers van Koophandel in Limburg, metgebruikmaking van de daarvoor in de wet gegeven bevoegdheid, tot een regelmatige samenwerking met betrekking tot onderwerpen van een lokaal of regionaal karakter, waarvan tot slot een summier overzicht wordt gegeven.

Aandacht wordt gewijd aan de verkeersbelangen in het algemeen, terwijl wordt gestreefd naar een verruiming van het personenverkeer en het goederenverkeer tussen Nederland en Duitsland in het bijzonder.

Door de Nederlandse Kamer van Koophandel voor Duitsland wordt met medewerking van de Limburgse Kamers van Koophandel en de overige Nederlandse grens-Kamers een adres gericht aan de Nederlandse regering om te komen tot afschaffing van het visum in het personenverkeer tussen Nederland en Duitsland. Deze activiteit wordt in 1954 met succes bekroond. In de tweede helft van het jaar 1951 stonden bij de Samenwerkende Kamers van Koophandel de kanaalplannen in het middelpunt der belangstelling, waaronder de aanleg van een kanaal van de Maas naar de Rijn, de opheffing van de stop bij Ternaaien, respectievelijk de aanleg van het Cabergkanaal. Door gebruikmaking van het Albertkanaal, het Julianakanaal, de Maas en het geprojecteerde Maas-Rijnkanaal zal het mogelijk worden een verbinding van de Schelde met de Rijn tot stand te brengen. In verband met de belangrijkheid van dit vraagstuk wordt de Limburgse Commissie voor de Waterwegen ingesteld, waarin de Kamer voor Noord-Limburg door haar Voorzitter en door twee leden is vertegenwoordigd.

Na ampele overwegingen komen de Samenwerkende Kamers in 1953 tot het volgende standpunt: opheffing van de stop van Ternaaien met tegelijkertijd de aanleg van een Cabergkanaal, waarmee naar de mening van de Kamers de onmisbare schakel in de oost-west verbinding gerealiseerd wordt. Een waterweg zal daarmee zijn geschapen die Antwerpen, het Belgisch-Limburgs kolenbekken, het Nederlandse kolenbekken, de Nederlandse industrie in de Maasvallei en de economische centra van de Rijn onderling verbindt. Als verbinding tussen de Maas en de Rijn valt de keuze op het tracé Venlo-Ruhrort, omdat men van mening is dat, rekening houdend met de

praktische voorwaarden tot realisering op korte termijn, alleen dit traject om zijn relatief geringe kosten binnen het bereik der concrete mogelijkheden ligt.

Met de aanleg van dit kanaal zal de vaarweg van Zuid-Limburg en van de Oost-Belgische industriegebieden, thans lopend via Nijmegen, met ongeveer 130 km worden verkort, bij een gelijkblijvend aantal sluizen.

Het kanaal biedt voorts uitwijkmogelijkheden bij stremming van de vaart door laag water op de beneden-Rijn tussen Lobith en Ruhrort en bovendien bij de vaart stroomopwaarts voor schepen met een gering motorvermogen.

Voorts zal dit tracé van betekenis kunnen zijn voor de industriële ontwikkeling van het Noord-Limburgse gebied. De structurele werkgelegenheidsmoeilijkheden, waarmee Noord-Limburg niet in het minst om verkeerstechnische redenen, te kampen heeft, zullen zeer zeker door de aanleg van deze waterweg gunstig worden beïnvloed.

Onder de vele initiatieven, die in het kader der Samenwerkende Kamers tot ontwikkeling komen, noemen wij tot slot de vorming van de Electriciteits-tarieven-Commissie, op instigatie van de Kamer te Venlo. Men gaat van het standpunt uit, dat de Kamers van Koophandel als de bij uitstek geschikte instituten voor de behartiging van de belangen van handel en nijverheid een remmende functie kunnen vervullen bij het steeds hoger oplopen der stroomtarieven. Ook op dit gebied wordt door de Limburgse Kamers belangrijk werk verricht.

Met dit overzicht besluiten wij deze historische beschouwing van de hoofdmomenten uit de activiteit van de Kamer van Koophandel. Honderdvijfentwintig bewogen jaren zijn aan onze geest voorbij getrokken, jaren van voorspoed meermalen, maar evenzeer jaren van tegenslag, crisis en oorlog, steeds jaren echter, waarin de Kamer als een trouwe wachter op de bres stond voor de belangen van handel en industrie.

Het leven gaat voort. Veel zal er ongetwijfeld nog te

doen staan om een toenemende bevolking behoorlijk levensonderhoud en het gewest een steeds groeiende welvaart te verzekeren. Daarbij is de nauwlettende waakzaamheid van de Kamer onontbeerlijk.

Bij de oprichting van de Kamer van Koophandel in de rampspoedige dertiger jaren van de vorige eeuw zijn de verwachtingen hoog gespannen geweest. Heeft de Kamer, achteraf bezien, aan deze hoge verwachtingen wel kunnen beantwoorden?

De geschiedenis van haar activiteiten geeft onweerlegbaar de bewijzen, dat zij in de vervulling van haar taak geslaagd mag heten. De verwachtingen van handel en nijverheid heeft zij niet teleurgesteld. Met het voortschrijden der jaren nemen haar werkzaamheden toe in veelzijdigheid en activiteit.

De verantwoordelijke taak, waarvoor een Kamer van Koophandel zich gesteld ziet, is moeilijk en ondankbaar. Veel tijd is in de regel nodig om de geesten zo rijp te maken voor bepaalde plannen, dat tot uitvoering wordt besloten. Menigeen vraagt zich af, of de behaalde resultaten steeds in overeenstemming zijn met de langdurige voorbereiding die eraan vooraf is gegaan. Deze twijfel is in een rede bij gelegenheid van het eeuwfeest van de Kamer door de toenmalige voorzitter, de heer Chr. Haffmans, on-dubbelzinnig beantwoord: "Wie steeds direct tastbare resultaten wil zien, zal in het werk der Kamer niet altijd bevrediging vinden, doch wie met mij weet dat de taak der Kamer is: adviseren en voorlichten en wie met mij overtuigd is, dat een weloverwogen advies en een op deugdelijke gronden gevoerde actie tenslotte toch resultaten geeft, al zijn zij niet direct merkbaar, zal met genoegen de werkzaamheden der Kamer blijven volbrengen".