

JAARBOEK  
SOCIAAL HISTORISCH CENTRUM  
VOOR LIMBURG

III



MAASTRICHT, 1957.



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 zinvolle 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 tollén, 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 tollén 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 petitiees 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 eer 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, wijl 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 vertrouwelijk 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 goederen 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 afgekappt. 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 teisterden en tot omvangrijke emigratie leidden, 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 sterftecijfer 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 sterftecijfer 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-Kempen. 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 voorzittershamer 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-Kempen. Merkwwaardigerwijze 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, overproduktie, 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 aardentuizenfabriek 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 spoor aansluiting 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 geopenbaard. 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 handelseursus. 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. Ontegenzeglijk 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 gereglementeerd 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 contingenterbepalingen.

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, overproduktie, 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 slachtgevogelte 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. Ofschoon 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".

## De migratie in Limburg in de laatste eeuw

### Inleiding

Wanneer men een historische studie wil maken van de provinciale migratie gedurende de laatste honderd jaar, wordt men onmiddellijk geconfronteerd met de moeilijkheid, hoe men voldoende retrospectief cijfermateriaal kan opsporen om een bevredigend en zo volledig mogelijk beeld te kunnen construeren van de migratoire beweging in Limburg.

Weliswaar zijn er diverse bronnen, waaraan gegevens kunnen worden ontleend, maar zij zijn vaak zeer onvolledig, niet op elkaar afgestemd, en hebben bovendien slechts betrekking op bepaalde tijdstippen of bepaalde perioden, zodat het welhaast niet mogelijk is over een zo lange termijn een goed aansluitend geheel te verkrijgen.

Niettemin hebben wij van de meeste dezer bronnen een dankbaar gebruik gemaakt, hetzij om ons cijfermateriaal aan te vullen, hetzij om een bepaald aspect van de migratie te belichten, waardoor soms het beeld scherper naar voren kon worden gebracht. De door ons gebruikte bronnen zijn de volgende:

1. De totale bevolkingsgroei van de provincie Limburg en van de afzonderlijke delen daarvan (zie jaarboek 1955 van het Sociaal-Historisch-Centrum voor Limburg blz. 35-52).
2. De algemene volkstellingen van 1859, 1869, 1879, 1889, 1899, 1909, 1920, 1930 en 1947.

Deze geven o.m. een tabel betreffende de geboorteplaats van de bevolking.

Voor 'n studie van de migratie hebben deze cijfers echter slechts een betrekkelijke waarde. Zij laten slechts een vergelijking toe tussen de woongemeente en de gemeente van geboorte. De enig mogelijke conclusie uit deze gegevens is deze, dat, indien beide gemeenten verschillend zijn, de betreffende personen tenminste één keer van

woonplaats zijn veranderd.

Bovendien ontsnappen personen, die binnen die tien jaren weer naar hun woonplaats terugkeren - en dat zijn er niet weinig - aan onze waarne-  
ming; deze kunnen derhalve niet geteld worden. Ook is niets bekend omtrent het tijdstip van de eventuele verhuizingen. In feite kan zulks voor elk individueel persoon net zo goed één als hon-  
derd jaar geleden zijn. Tenslotte dient nog te wor-  
den opgemerkt, dat de volkstellingen ons slechts de saldi geven van de migratie tussen twee mo-  
menten, maar ons niets zeggen omtrent de om-  
vang van de migratie. Om de laatste twee bezwa-  
ren gedeeltelijk te ondervangen, heeft het Cen-  
traal Bureau voor de Statistiek bij de Algemene  
Volkstelling van 31 mei 1947 tevens gegevens ver-  
strekt over de woongemeente op een vroeger tijds-  
tip - nl. in augustus 1939 - van de op 31 mei 1947  
getelde personen.

### 3. De gemeentelijke bevolkingsregisters.

Wanneer iemand uit een gemeente vertrekt en zich dientengevolge in een andere gemeente ves-  
tigt, dient hij zich op het bevolkingsbureau van de gemeente van vertrek en van vestiging af- en  
aan te melden teneinde te worden afgevoerd uit of  
ingeschreven in de bevolkingsregisters. Zulks im-  
pliceert dat het totaal aantal inschrijvingen, als  
gevolg van de binnenlandse migratie, volkomen  
gelijk behoort te zijn aan het aantal afvoeringen  
uit de bevolkingsregisters. Praktisch zijn er ech-  
ter altijd verschillen. Het is 'n algemeen bekend  
feit, dat in de jaren vóór 1920 in tal van gemeen-  
ten vele afvoeringen uit de bevolkingsregisters,  
wegens vertrek naar elders, niet werden gere-  
gistreerd. Deze verzuimen komen bij de tien-  
jaarlijkse volkstellingen telkens aan het licht en  
worden dan gecorrigeerd.

Met deze gegevens van de gemeentelijke bevol-  
kingsregisters als grondslag zijn publicaties ver-  
schenen, die cijfermateriaal verschaffen over de  
binnen- en buitenlandse migratie.

Deze publicaties zijn:

"Het Statistisch Jaarboek voor het Koninkrijk der Nederlanden" voor de jaren 1861 t/m 1864;

"Statistische Bescheiden, eerste deel, Loop der bevolking" voor de jaren 1865 t/m 1875;

"De Statistiek van de loop der bevolking" voor de jaren 1876 t/m 1940.

Al deze publicaties geven helaas geen gegevens per gemeente, doch uitsluitend per provincie en per gemeentegroep (op basis van het aantal inwoners). De samenstelling van de migrantengroep wordt enkel onderscheiden naar geslacht.

Over de richting van de binnenlandse migratie is slechts bekend: de migratie binnen de provincies, zonder dat de vertrek- en de vestigingsgemeenten met name genoemd worden, en het aantal migranten naar een, niet met name genoemde andere provincie van ons land.

#### 4. De verhuiskaarten.

Sinds 1936 is door de invoering van de verhuiskaarten een nieuwe bron ter beschikking gekomen. Door middel hiervan kan de richting der migratie nauwkeurig worden bepaald. Bovendien zijn een aantal individuele kenmerken van de migratie opgenomen, waardoor het mogelijk wordt enig inzicht te geven in de samenstelling der jaarlijkse migrantengroepen. Vanaf 1948 zijn deze gegevens voor elke gemeente afzonderlijk bij het C.B.S. verkrijgbaar. Voor de periode 1948-1953 is tevens door het C.B.S. een afzonderlijke studie over de migratie uitgegeven, waarin bovenbedoelde gegevens uitvoerig zijn verwerkt.

#### 5. "Verslagen van de toestand van het Hertogdom Limburg".

Tot en met het jaar 1877 geven deze verslagen migratiecijfers per gemeente naar geslacht, herkomst en bestemming.

#### 6. Tenslotte hebben wij nog een laatste niet te onderschatten hulpmiddel voor de beoordeling van

de migratiebeweging in Limburg in het opstellen van de migratieresultanten per gemeente, per gebied en voor de gehele provincie.

Nadat wij in het jaarboek 1955 de relatieve bevolkingsgroei in Limburg in de laatste eeuw behandelden en vervolgens in het jaarboek 1956 één der componenten van dit bevolkingsaccres, nl. het geboorteoverschot, volgt thans een soortgelijke beschouwing over de tweede component, de vestigings- en vertrekcijfers, resulterend in vestigings- en vertrekoverschotten.

Het lijkt ons belangrijk hieraan een en ander toe te voegen omtrent de richting van de migratie.

Onder migratie verstaan we iedere verandering van woonplaats, die tot gevolg heeft vestiging in een andere woongemeente.

Hieruit volgt, dat verhuizingen binnen eenzelfde gemeente buiten de migratiestatistiek vallen.

Men spreekt verder van binnen- en interprovinciale migratie. Onder binnen-provinciale migratie verstaat men de veranderingen van woonplaats van gemeente tot gemeente binnen de eigen provincie; onder de interprovinciale migratie vallen de woonplaatsveranderingen over de provinciale grenzen heen, naar of van een gemeente in een andere provincie.

In hoofdstuk I behandelen we de mobilititeit, die de omvang van de migratie weergeeft.

Uit de bespreking in hoofdstuk II van de resultanten van de vestigings- en vertrekcijfers, met name de migratiesaldi, voor alle geografische gebieden en voor de grote gemeenten blijkt, dat bepaalde gebieden een concentratie van bevolking te zien geven en andere een deel van de bevolking afstoten.

Om deze contractie- en expulsiegebieden scherper te belichten, behandelen we in hoofdstuk III de migratieresultanten.

Naast omvang is onmiddellijk van betekenis de richting van de migratiestroom (hoofdstuk IV), terwijl aan een apart facet hiervan, nl. de buitenlandse mi-

gratie overzee een afzonderlijke beschouwing wordt gewijd.

Met een slotbeschouwing: Samenvatting en conclusies willen we deze studie beëindigen.

## HOOFDSTUK I

De mobiliteit

Onder mobiliteit verstaat men in de demografie het totaal van het aantal vestigingen en het aantal vertrekken. In de tabellen 1 tot en met 10 zijn onder meer opgenomen de relatieve vestigings- en vertrekcijfers, uitgedrukt in pro mille van de gemiddelde bevolking. De som van deze cijfers geeft ons derhalve per periode de relatieve mobiliteitscijfers eveneens per mille.

We beschouwen eerst de mobiliteit in de totale provincie en haar drie samenstellende delen: Noord-, Midden- en Zuid-Limburg aan de hand van onderstaand overzicht.

Relatieve mobiliteitscijfers per mille van de gemiddelde bevolking

periode	noord	midden	zuid	provincie Limburg
1866-1895	beneden 100	beneden 100	beneden 100	beneden 100
1896-1905	100-150	100-150	100-150	100-150
1906-1915	100-150	100-150	150-250	150-250
1916-1920	150-200	150-200	200-250	200-250
1921-1930	150-200	100-150	200-250 en meer	150-250
1931-1935	100-150	100-150	150-200	150-200
1936-1950	100-150	100-150	100-150	100-150
1950-1955	beneden 100	100-150	100-150	100-150

Op grond van deze globale cijfers constateren wij het volgende:

Van 1866-1905 liggen de relatieve mobiliteitscijfers voor Noord-, Midden-, Zuid- en totaal-Limburg nagenoeg gelijk. De opmerkelijke afwijkingen in de geografische gebieden en de afzonderlijke gemeenten zullen we apart bespreken.

Noord-Limburg verschilt na 1905 slechts in zoverre van Midden-Limburg, dat het een hogere mobiliteit

vertoont in de periode 1921-1930, terwijl het daarentegen tussen 1950 en 1955 een lager mobiliteitscijfer heeft, dat daalt tot op het niveau 1866-1895.

Zuid-Limburg vertoont vanaf 1906-1935 een opmerkelijk verhoogde mobiliteit, welke zeer intens is tussen 1916 en 1930. Na 1935 ligt Zuid-Limburg wederom globaal gelijk met de beide overige delen, met uitzondering van de reeds genoemde afwijking voor Noord-Limburg.

Het globale beeld voor de provincie is nagenoeg in overeenstemming met dat van Zuid-Limburg, waaruit volgt, dat de grote bevolkings-concentratie in Zuid-Limburg, met name in het mijngebied, in deze bepalend is geweest voor de hele provincie.

Bij nadere beschouwing van tabel I blijkt verder, dat er een duidelijke correlatie bestaat tussen de vestigings- en vertrekcijfers. Een hoger of lager vestigingscijfer gaat doorgaans gepaard met een respectievelijk hoger of lager vertrekcijfer.

### Storende factoren

Voordat we de mobiliteit in de geografische gebieden en de voornaamste gemeenten bespreken, willen we de aandacht vestigen op het optreden van storende factoren, die het normale mobiliteitspatroon van een gebied of gemeente soms danig kunnen vertroebelen.

Tot deze storende factoren behoren:

1. De aanwezigheid van een relatief belangrijke gestichtsbevolking;
2. Incidentele factoren.

#### 1. De Gestichtsbevolking

Bij de behandeling van de geboorte- en sterftecijfers in het Jaarboek 1956 werd uitvoerig stilgestaan bij de invloed van de gestichtsbevolking op deze cijfers. De gestichtsbevolking beïnvloedt ook de migratiecijfers, doordat deze actief deelneemt aan de beide componenten van het migratiesaldo, nl. de vestiging en het vertrek.

In die gevallen, waarin de vestigings- en vertrek-



cijfers van de gestichtsbevolking belangrijk afwijken van de overeenkomstige migratiecijfers van de overige bevolking, kan deze invloed groot zijn, vooral in kleinere gemeenten.

Ten aanzien van de vestigings- en vertrekoverschotten zijn bedoelde afwijkingen in de regel gering. Onderwijsinstituten, seminaria en andere internaten hebben immers jaarlijks een komende en gaande klasse, die elkaar enigszins compenseren, terwijl de aanwezigheid van rusthuizen en kloosters, waar geen onderwijs wordt gegeven, weinig invloed uitoefent op de migratiecijfers. Alleen in de jaren van vestiging, c.q. van opheffing of belangrijke uitbreiding, kan deze invloed wél beduidend zijn. Waar een zodanige incidentele invloed merkbaar is, zullen wij voor zover mogelijk er de aandacht op vestigen.

Ten aanzien van de mobilitatecijfers oefent de gestichtsbevolking in de regel invloed uit, naar gelang het percentage van deze gestichtsbevolking op de totale bevolking hoger of lager ligt.

Voorts willen we nog wijzen op aanmerkelijke verschillen in sommige gemeenten tussen het aantal vestigingen en vertrekken van mannen en vrouwen, veroorzaakt door de aanwezigheid van een mannelijke c.q. vrouwelijke gestichtsbevolking.

Tenslotte geven we hieronder een staat van Limburgse gemeenten, c.q. gebieden met een gestichtsbevolking, die relatief aanmerkelijk hoger ligt dan de overeenkomstige cijfers voor de gehele provincie. Deze cijfers zijn door ons berekend aan de hand van de absolute cijfers door het C. B. S. gepubliceerd in de "Uitkomsten der tienjaarlijkse volkstellingen", vanaf 1889 tot en met 1947.

Gestichtsbevolking in percentages van de totale  
bevolking

Gemeente of gebied	Volkstellingsjaren					
	1889	1899	1909	1920	1930	1947
Mook	6.7	7.3	7.4	11.0	10.9	2.5
Ottersum	11.7	16.5	10.0	3.7	7.4	0.6
Geb. Bergen- Gennep	3.7	5.6	4.0	3.1	4.3	2.1
Grubbenvorst	12.5	13.2	12.2	10.0	8.4	7.3
Venray	5.0	5.2	18.2	20.9	20.7	16.4
Geb. Venray Horst	3.1	3.3	9.1	10.5	10.4	8.5
Kessel	7.9	9.7	2.3	4.5	4.1	0.7
Tegelen	9.0	23.1	24.6	18.2	17.3	10.6
Venlo	7.7	6.3	5.5	4.4	4.4	3.3
Geb. Venlo	6.1	8.6	8.8	7.3	7.4	4.6
Vlodrop	-	-	18.4	25.8	20.7	13.3
Posterholt	4.0	4.3	3.9	4.9	4.8	6.3
Roermond	10.7	11.6	10.5	8.0	7.9	8.5
Geb. Roer- mond	5.5	6.0	6.4	5.8	5.1	5.1
Echt	5.6	8.6	11.1	9.7	8.8	4.5
Geb. Echt	3.1	5.0	7.1	6.2	6.0	3.1
Horn	10.6	10.4	8.2	7.0	16.0	24.0
Baexem	-	2.4	1.7	2.2	6.2	10.1
Heijthuisen	27.1	29.4	29.4	25.2	22.5	13.6
Heel	19.7	24.8	40.2	49.2	51.5	53.9
Geb. Beegden	6.7	7.5	9.7	10.7	11.1	12.2
Weert	4.8	5.8	6.4	6.2	6.8	6.1

Gestichtsbevolking in percentages van de totale  
bevolking

Gemeente of gebied	Volkstellingsjaren					
	1889	1899	1909	1920	1930	1947
Simpelveld	21.0	22.9	20.2	14.8	13.1	13.7
Hulsberg	0.8	15.3	15.1	16.7	12.6	3.8
Wijnandsrade	11.7	6.3	6.0	6.1	5.5	4.2
Merkelbeek	6.2	7.0	8.5	4.8	7.6	8.7
Kerkrade	11.1	10.0	6.9	4.2	3.3	3.9
Brunssum	9.7	7.7	10.9	0.9	0.6	1.2
Geb. Oude Mijnstreek	5.0	5.4	4.4	2.7	2.3	2.8
Schimmert	9.4	12.1	14.3	16.4	15.0	15.4
Sittard	10.6	12.8	12.2	6.7	10.1	9.0
Geleen	5.5	7.9	8.0	2.2	1.9	2.2
Ambij	-	-	1.7	8.7	5.4	5.5
Berg & Ter- blijt	10.4	6.5	5.2	2.9	3.7	0.6
Bunde	14.5	12.8	11.0	4.5	6.1	5.0
Cadier & Keer	-	8.1	17.4	22.4	22.6	20.1
Eijsden	6.9	8.0	10.3	7.8	6.6	5.7
Gronsveld	-	-	1.8	5.2	4.9	8.7
Heer	-	-	2.0	12.0	8.2	6.1
Meerssen	3.9	2.3	3.7	6.0	5.6	5.9
Valkenburg	16.0	17.0	14.2	11.2	9.2	10.0
Limburg	4.3	5.0	5.7	4.9	4.5	4.2

Naar aanleiding van vorenstaande cijfers plaatsen we de volgende opmerkingen:

Brunssum is het typische voorbeeld van een gemeente met een aanvankelijk hoge relatieve gestichtsbevolking. In 1909 wordt nog 10.9 % genoteerd. Bij de volgende volkstelling in 1920 is dit percentage echter gedaald tot 0.9 % tengevolge van de enorme bevolkingsaanwas van 1446 tot 9757 inwoners in 1920. Daardoor is de invloed van de gestichtsbevolking gereduceerd tot praktisch nihil, ofschoon ze in abso-

lute zin steeg van 108 personen in 1909 tot 233 in 1947.

Eenzelfde verschijnsel, hoewel in mindere mate, treffen we aan in de grotere gemeenten Geleen, Kerkrade en Venlo, alsmede in de kleinere gemeenten Bunde, Heer, Simpelveld en Wijnandsrade, terwijl de daling van het percentage gestichtsbevolking in de gemeente Venray in 1947 eveneens uitsluitend te wijten is aan de bevolkingsgroei.

De scherpe daling in 1947 van het percentage in de gemeenten Berg en Terblijt, Echt, Heijthuisen, Hulsberg, Kessel, Mook, Tegelen, Ottersum en Vlodrop vindt hoofdzakelijk zijn verklaring in een sterk verminderde gestichtsbevolking. Daartegenover constateren we, ondanks een regelmatige bevolkingsaanwas een relatief hogere gestichtsbevolking in de gemeenten Baexem, Gronsveld, Heel, Horn, Merkelbeek en Schimmert. De gemeente Heel neemt een zeer uitzonderlijke positie in; het percentage van de gestichtsbevolking stijgt hier geleidelijk van 19.7 in 1889 tot 53.9 in 1947.

## 2. Incidentele factoren

Als zodanig wijzen wij op de stroom van Belgische vluchtelingen, die in 1914 hun toevlucht zochten in Limburg. Daarnaast komen tussen 1914-1918 steeds meer Duitse dienstweigeraars de grens over, speciaal in Noord-Limburg.

In enkele gevallen spelen lokale factoren een rol van betekenis, welke door een onderzoek ter plaatse moeten worden opgespoord. Als voorbeeld hiervan vermelden we de vestiging in de gemeente Bergen in 1903 van 712 personen, waaronder een aanzienlijk aantal Duitsers, die werden tewerkgesteld bij de ontginningen.

## De mobiliteit op het platteland

We gaan thans over tot bespreking van de mobiliteit van de geografische gebieden zonder de grote gemeenten, m. a. w. het gehele Limburgse platteland.

Wanneer we in de tabellen 2 tot en met 10 de vestigings- en vertrekcijfers van de plattelandsgebieden onderling vergelijken, dan blijkt, dat slechts in twee van deze gebieden het mobiliteitscijfer gedurende bepaalde perioden boven 200 per mille komt te liggen. Dit is namelijk het geval met het gebied Beegden en de "Oude Mijnstreek" zonder de negen voornaamste gemeenten <sup>1)</sup>.

Dat het zuiver agrarische gebied Beegden met zijn elf dorpen vanaf 1905 steeds een, voor dit gebied, uitzonderlijk hoge mobiliteit vertoont, ligt uitsluitend aan de zeer aanzienlijke gestichtsbevolking in de gemeenten Horn, Heijthuizen en vooral in Heel.

Het platteland in de "Oude Mijnstreek" krijgt mede zijn deel van de intense sociaal-economische bevolkingsgroei in dit gebied gedurende de periode 1916-1930 tengevolge van de opkomst van de mijnindustrie; de mobiliteit ligt hier dan tussen 200-300 per mille.

Een mobiliteit van +150 per mille constateren we in:

1. het gebied Bergen-Gennep in de periode 1916-1945 met een uitzonderlijke top in de periode 1916-1920 van 190 p.m. Hier speelt het sterk migratoir verkeer met de provincies Noord-Brabant en Gelderland een rol van betekenis. Bovendien hebben de gemeenten Mook en Ottersum een gestichtsbevolking liggend tussen 7 en 11 %.
2. Het gebied Venray-Horst van 1906-1935.

De oorzaak van een hogere mobiliteit in dit gebied moet gezocht worden in de gestichten van Venray met een bevolking van 18-21 % van de totale bevolking.

3. Het restgebied Venlo van 1916-1930.

Daar de gestichtsbevolking hier gering is, kan de hogere mobiliteit alleen verklaard worden door de industriële ontwikkeling van Venlo en Tegelen.

1) De hoofdcentra: Brunssum, Heerlen, Hoensbroek en Kerkrade en de secundaire gemeenten: Amstenrade, Eijgelshoven, Nieuwenhagen, Schaesberg en Ubach over Worms.

4. Het restgebied "Nieuwe Mijnstreek" van 1916-1935.

Hier speelt de industriële ontwikkeling van het Mauritscomplex een voorname rol.

5. Het gebied Overig Zuid-Limburg, zonder de stad Maastricht van 1906-1935.

In dit gebied hebben de gemeenten Bunde, Cadier en Keer, Eijsden, Heer, Slenaken en Valkenburg een aanzienlijk wisselende gestichtsbevolking, waardoor de mobiliteit in deze gemeenten ligt tussen 250-750 pro mille. Bovendien nemen hier de randgemeenten van Maastricht, met name Ambij, Heer en Meerssen een deel van de woonfunctie der stad over.

De gemeente Vaals heeft in deze periode een mobiliteit van + 200 pro mille ingevolge haar industriële ontwikkeling en haar functie van centrumgemeente in de zuid-oosthoek van Zuid-Limburg. Al deze invloeden tezamen doen het mobiliteitscijfer voor het totale restgebied Overig Zuid-Limburg stijgen boven het normale plattelandsniveau.

Voor het overige ligt het mobiliteitscijfer op het platteland tussen 100-150 pro mille. Het restgebied Weert noteert in deze verreweg de laagste mobiliteitscijfers van de gehele provincie.

Beneden 100 pro mille mobiliteit liggen de volgende gebieden:

het gebied Bergen-

Gennep v. 1866-1875 en v. 1891-1895

het gebied Venray-

Horst v. 1871-1895 en v. 1946-1955

het gebied Helden v. 1866-1900 en v. 1941-1955

het restgeb. Venlo v. 1871-1890 en v. 1951-1955

het restgeb. Roer-

mond v. 1866-1905 en v. 1951-1955

het restgeb. Weert v. 1866-1915 en v. 1926-1955

het gebied Echt v. 1866-1905 en v. 1951-1955

het restgebied ove-

rig Zd. - Limburg v. 1866-1885 en v. 1946-1950

het gebied Oude Mijnstreek zonder de 4 hoofdgemeen- ten	v. 1866-1895
zonder negen gro- tere gemeenten	v. 1866-1895 en v. 1946-1955
het restgebied Nieuwe Mijnstreek	v. 1866-1915 en v. 1946-1955

Het is opmerkelijk, dat bijna alle bovengenoemde gebieden in de laatste periode(n) een lage mobiliteit vertonen. Op dit verschijnsel komen we nog nader terug bij de bespreking van de mobiliteit van de grote gemeenten.

#### De mobiliteit van de grote gemeenten

De minste ontwikkeling in mobiliteit treffen we ook nu aan in de gemeente Weert. Tot 1910 ligt het mobiliteitcijfer hier beneden 100 pro mille en na 1910 tussen 100 en 150 pro mille.

Daarop volgt Maastricht. In de beginperiode 1866-1875 heeft deze gemeente een mobiliteit van minder dan 100 pro mille. Van 1906 tot 1910 en van 1916-1920 stijgt deze mobiliteit tot 100-150 pro mille. In de overige perioden vóór 1940 ligt het cijfer eveneens tussen 100 en 150 pro mille, terwijl van 1941 tot 1955 een opmerkelijk laag cijfer wordt genoteerd van beneden 100 pro mille.

De beide verzorgingscentra Venlo en Roermond vertonen iets meer variatie. In beide gemeenten treffen we een hogere mobiliteit aan in de periode 1916-1920 van 200-250 pro mille. Roermond heeft bovendien reeds tussen 1896 en 1910 een zelfde hoger mobiliteitcijfer, terwijl de mobiliteit van 1911-1955 ligt tussen 150-200 met uitzondering dan van de genoemde periode 1916-1920. Voor Venlo variëren de mobiliteitcijfers van 1866-1950 tussen 100 en 150 pro mille (behalve dan in de periode 1916-1920). In de jaren na 1950 valt het mobiliteitcijfer voor Venlo terug op het lage niveau van beneden 100 pro mille.

Een ander verzorgingscentrum, Sittard, vertoont een nog grotere differentiatie in mobiliteit. Onder invloed van het nabijgelegen Maurits-complex heeft deze gemeente vanaf 1901 tot 1955 een aanzienlijke mobiliteit, namelijk:

van 150 tot 200 pro mille in de jaren 1901-1910 en van 1936-1955;

van 200 tot 250 pro mille in de jaren 1911-1915 en van 1931-1935;

van 250 tot 300 pro mille in de jaren 1921-1925 en van 300 tot 350 pro mille in de jaren 1916-1920 en van 1926-1930.

Vóór 1900 ligt het mobiliteitscijfer hier tot 1890 beneden 100 pro mille en van 1890-1900 tussen 100 en 150 pro mille.

Tengevolge van de revolutionaire ontwikkeling van de grote gemeenten in de oude mijnstreek treffen we hier perioden met een buitengewoon hoge mobiliteit aan:

Brunssum spant hierbij de kroon met een mobiliteitscijfer van 835 in de periode van 1916-1920, gevolgd door Hoensbroek met ruim 580 en Heerlen met ruim 500 pro mille van de gemiddelde bevolking. In de voorgaande periode 1911-1915 noteert Heerlen een mobiliteit van 489, Hoensbroek van 444 en Brunssum van 133 pro mille.

Van 1921-1930 liggen de mobiliteitscijfers voor de drie genoemde gemeenten tussen 350 en 450 per mille.

De oudste mijnstad Kerkrade heeft een geleidelijk opklimmende mobiliteit van beneden 100 per mille vóór 1885 tot 250-300 pro mille in de jaren 1911-1915, om daarna weer geleidelijk te dalen tot beneden 100 per mille gedurende de periode 1941-1955.

De jongste mijnstad Geleen bereikt haar grootste mobiliteit van 250-300 pro mille tussen 1916 en 1925, waarna deze geleidelijk daalt tot 100-150 per mille en zich vanaf 1941 op dit niveau handhaaft.



## Verklaringsfactoren voor de omvang van de mobiliteit.

Wanneer men de tabellen 2 tot en met 10 overziet, constateert men, dat in alle geografische gebieden en steden een positieve correlatie bestaat tussen de vestigings- en vertrekcijfers. De verschillen in de hoogte van de mobiliteit kunnen derhalve niet worden verklaard door de verschillen tussen vestiging en vertrek. Deze verschillen zijn doorgaans te gering om de hoge mobiliteit enkel aan vestiging of enkel aan vertrek toe te schrijven; de migratiesaldi zijn derhalve op zich-zelf geen verklaring van de mobiliteit. ))

De hoogte van de mobiliteit correleert echter in zeer sterke mate met de industriële ontwikkeling. Zeer duidelijk is zulks het geval in de "Oude en Nieuwe Mijnstreek", waar de uiterst snelle industriële ontwikkeling gepaard gaat met een extravagant hoge mobiliteit, niet alleen in de voornaamste centra, maar ook in de daaraan grenzende gemeenten. In het algemeen zal een sterke industriële vestiging ter plaatse een hoge mobiliteit in de hand werken.

De grootte van de gemeente en de aanwezigheid van een voorname industrie is echter op zichzelf nog niet altijd beslissend voor een hoge mobiliteit ter plaatse. De aard van de industrie, haar graad van arbeidsintensiviteit, de stand van de arbeidsmarkt en de beschikbare aantrekkelijke woongelegenheden zijn alle factoren, die mee beslissen over de omvang van de vestiging van de beroepsbevolking ter plaatse. Bovendien is gedurende de laatste decennia het forensenverkeer sterk gegroeid en de psychologische weerstand ertegen opvallend verminderd, zodat men gemakkelijk een scheiding tussen werken en woongemeente aanvaardt. Beslissend voor de omvang van de vestiging van beroepsbevolking als gevolg van de industriële ontwikkeling is de aanwezigheid en de groei van de beroepsbevolking in de eigen gemeente. Bij een sterke bevolkingsaanwas en voldoende scholingskansen zal aan de vraag naar arbeidskrachten door de eigen bevolking kunnen

worden voldaan. Een tweetal typische voorbeelden kunnen dit staven. De grootste gemeente in Limburg - de hoofdstad Maastricht - met een vanouds gevestigde, zeer voorname industrie, vertoont vanaf 1866 tot 1955 toe betrekkelijk lage mobiliteitcijfers. We hebben er reeds op gewezen, dat de aangrenzende gemeenten Amby, Heer en Meerssen enigermate de woonfunctie van deze stad overnamen, aangezien vanouds een groot aantal forensen in de Maastrichtse industrie werkzaam is <sup>1)</sup>. De eigen bevolkingsaanwas verklaart verder grotendeels deze geringe mobiliteit. De gemeente Weert is een typisch voorbeeld van industrieverstiging van jongere datum, maar de mobiliteit ter plaatse gaat niet uit boven het niveau van het platteland. Blijkbaar kan ook deze gemeente voldoende arbeidskrachten putten uit de eigen gemeente en uit de omliggende dorpen. → *vergelijk de mobiliteitcijfers van Weert met die van Maastricht*

Een conclusie van geheel andere aard is het grote niveauverschil in mobiliteit tussen stad en platteland, vooral wanneer men in de plattelandsgemeente de storende factoren elimineert. De verklaring van dit verschijnsel ligt voor de hand. Eensdeels vertoont de industriële beroepsbevolking, die zich in de steden concentreert, meer wisseling, dus hogere cijfers van vestiging en vertrek; anderdeels is de agrarische beroepsbevolking meer gebonden aan de eigen woongemeente, hetgeen resulteert in minder vestiging en vertrek.

In de periode 1951-1955 zien we in bijna alle gebieden en zelfs in de steden Kerkrade, Venlo en Maastricht een meer of minder sterke daling van de mobiliteit. Gezien de snelle en gespreide industriële ontwikkeling zou men het tegendeel verwacht hebben. Wij willen hier wijzen op een tweetal fac-

1) Dr. H. C. W. Roemen, Maastricht; een geografische, hoofdzakelijk economisch-geografische beschrijving en verklaring der agglomeraties in de gemeente Maastricht, Maastricht, 1947, blz. 298-300.

toren, die oorzaak zijn van deze daling, namelijk de woningnood en de pendel. Het is zonder meer duidelijk, dat de allerwege heersende woningnood de migratie ten zeerste belemmert en dat daardoor de pendel sterk wordt gestimuleerd. Het forensisme heeft te allen tijde bestaan en zal ook in de toekomst niet verdwijnen; het forensenverkeer zal waarschijnlijk nog toenemen, aangezien door de verbeterde verkeersaccommodatie en door de decentralisatie van de industrie de afstand van woon- naar werkgemeente gemakkelijker is te overbruggen. Bovendien zijn er veel industrieën, die een eigen vervoersdienst per autobus onderhouden. Zulks neemt echter niet weg, dat velen zich in hun werkgemeente zouden vestigen, als er maar voldoende woongelegenheden was. In deze gevallen zou men kunnen spreken van "uitgestelde migratie". In dit verband valt het op, dat in de "Oude Mijnstreek" de daling van de mobiliteit minder groot is, hetgeen te danken is aan de sterke stimulering van de woningbouw in deze streek.

in de verandering → mobiliteit  
 ↓  
 naar v & a  
 aansl.  
 ↓  
 2 of 3

## HOOFDSTUK II

### De migratiesaldi

Relatieve Vestigings- en Vertrekcijfers met een vergelijking tussen Noord-, Midden en Zuid-Limburg.

In een vorig opstel ("Relatieve Limburgse bevolkings-groei", opgenomen in het Jaarboek 1955 van het Sociaal Historisch Centrum voor Limburg) is de bevolkings-groei van Noord-, Midden-, Zuid-Limburg en van de gehele provincie vergeleken per 1 januari 1955 en uitgedrukt in indexcijfers op basis van het respectievelijke bevolkingsaantal in 1830. Dit cijfer bedraagt voor geheel Limburg 435.2; Zuid-Limburg gaat een flink stuk hierboven uit met 490.4, terwijl Noord-Limburg met 425 lager ligt dan het Limburgs gemiddelde en Midden-Limburg met 317.4 het laagste indexcijfer noteert. Deze eenvoudige gegevens verschaffen ons reeds direct een aanduiding, waar de bevolking van ons gewest zich in meer of mindere mate heeft geconcentreerd. Zodoende kenmerkt zich Zuid-Limburg als opname-gebied, terwijl te verwachten is, dat Midden-Limburg in belangrijke mate een expulsiegebied zal blijken te zijn.

In de tabellen 1 tot 10 zijn weergegeven de vestigings- en vertrekcijfers, evenals de corresponderende vestigings- en vertrekoverschotten, uitgedrukt in pro mille van de gemiddelde bevolking. Wij volgen wederom hierbij dezelfde indeling als in de voorafgaande twee jaar. Vooreerst beschouwen wij de provincie Limburg en zijn drie samenstellende delen: Noord-, Midden- en Zuid-Limburg; daarna geven wij tabellen over de onderscheiden geografische gebieden. De grote gemeenten hierin worden afzonderlijk behandeld, terwijl tenslotte de restgebieden (dit zijn de gebieden zonder de steden), eveneens aan een andere beschouwing worden onderworpen.

Wegens de grote omvang van het cijfermateriaal beperken we ons tot de relatieve cijfers, die op ons bureau zijn berekend. De absolute cijfers, waarop

we ons baseren, zijn voor iedere belangstellende gemakkelijk bereikbaar in de bronnen, door ons in de Inleiding genoemd.

Wanneer we tabel 1 nader beschouwen, dan valt onmiddellijk op, dat de provincie Limburg in de periode vóór 1900 een uitgesproken expulsiegebied is geweest. De hoogste vertrekoverschotten vallen respectievelijk in de perioden 1866-1870, 1886-1890 en 1896-1900, terwijl in de periode 1891-1895 het vertrekcijfer bijna volledig wordt gecompenseerd door het vestigingscijfer.

Noord-, Midden- en Zuid-Limburg geven vóór 1900 hetzelfde beeld. Zuid-Limburg vertoont enkel tussen 1881-1885 een klein vestigingsoverschot. Voor Midden- en Noord-Limburg is zulks het geval tussen 1891-1895. Opmerkelijk grote vertrekoverschotten constateert men vooral in Midden-Limburg, namelijk in de periode van 1886-1890 en van 1896-1900. Noord-Limburg vertoont eveneens een hoog vertrekoverschot in de periode 1886-1890. Midden-Limburg blijkt van 1866-1900 het sterkst expulsief te zijn.

In de periode tussen 1900 en 1930 is Limburg daarentegen in zijn geheel genomen een opname-gebied met uitzondering van de jaren 1906-1910, hetgeen zo goed als geheel moet worden toegeschreven aan de sterke concentratie van de bevolking in Zuid-Limburg. Vooral in de jaren 1911-1920 is deze concentratie in Zuid-Limburg met respectievelijk migratiesaldi van 15.8 en 17.2 per mille wel bijzonder hoog. Midden-Limburg blijft over de hele periode 1900-1930 ook nu weer een expulsiegebied; vooral tussen 1921-1930 zijn er belangrijke vertrekoverschotten. Wat Noord-Limburg betreft, constateren we opmerkelijke vestigingsoverschotten in de perioden 1901-1905 en 1911-1915. Bij de behandeling van de afzonderlijke gebieden van Noord-Limburg zullen we trachten deze overschotten te localiseren.

Het uitbreken van de wereldcrisis rond 1930 onderbreekt de migratiestroom naar Zuid-Limburg in zódanige mate, dat de vestigingscijfers sterk worden overtroffen door de vertrekcijfers, hetgeen resul-

teert in hoge vertreksaldi voor de provincie Limburg, namelijk van 3.9 per mille in 1931-1935 en van 5.8 per mille in 1936-1940. Zuid-Limburg vertoont in deze periode de grootste vertreksaldi van respectievelijk 6.2 en 6.7 per mille. In de laatste periode 1936-1940 hebben ook Noord- en Midden-Limburg hoge vertrekoverschotten.

Van 1940 tot 1955 houden de vestigings- en vertrekcijfers voor Limburg elkaar nagenoeg in evenwicht. In Zuid-Limburg overheersen de vertrekcijfers, terwijl Midden-Limburg voor het eerst een opnamegebied is geworden. Noord-Limburg daarentegen blijft ook thans nog een expulsiegebied.

Resumerend kunnen wij zeggen, dat Midden-Limburg vanaf 1865 tot 1941 een expulsiegebied en vanaf 1941 tot 1955 een bescheiden absorptiegebied is geweest.

Noord-Limburg was vanaf 1865 tot 1955 sterk expansief met opmerkelijke vestigingssaldi in de perioden 1891-1895, 1901-1905 en 1911-1915.

Zuid-Limburg heeft tot 1900, op een kleine uitzondering na, steeds vertreksaldi.

Van 1900-1930 is het een voornaam concentratiegebied; van 1931-1940 daarentegen overheersen de vertrekcijfers in zeer sterke mate. Ook na 1940 constateert men nog vertrekoverschotten. De laatste periode vertoont eindelijk weer een klein vestigingsoverschot.

Wat de provincie Limburg betreft, constateren we een nagenoeg homogeen beeld met Zuid-Limburg, wel een bewijs, dat dit deel van ons gewest sterk zijn stempel drukt op de migratoire beweging in de provincie.

### De geografische gebieden

#### a. Noord-Limburg

In tabel 2 geven we in vijfjaarlijkse perioden de vestigings- en vertrekcijfers en de resp. overschotten in de gebieden Bergen-Gennep, Venray-Horst, Helden en Venlo.

In tabel 3 zijn dezelfde cijfers opgenomen voor de gemeenten Venlo en Tegelen en voor het restgebied Venlo, d.i. het gebied Venlo zonder de gemeenten Venlo en Tegelen.

In de eerste drie geografische gebieden zien we over de hele periode 1866-1955 slechts weinig vestigingsoverschotten, waarvan enkele echter uitzonderlijk hoog zijn. In alle gebieden van Noord-Limburg constateren we voor de periode 1911-1915 een aanmerkelijk vestigingsoverschot, dat moet worden toegeschreven aan de oorlogstoestand in 1914 en 1915. Langs de grenzen zijn dan overal militairen en douanen ingekwartierd, terwijl een aanzienlijke groep Duitsers, die geen gevolg wil geven aan de mobilisatieoproep van het Duitse leger, hun toevlucht zoeken in Noord-Limburg.

Een ander opmerkelijk vestigingssurplus vindt men in het gebied Bergen in de periode 1901-1905. Bij nader onderzoek blijkt, dat zulks veroorzaakt wordt door een bijzonder groot vestigingscijfer in de gemeente Bergen in het jaar 1905. Toen vestigden zich daar 712 personen, voornamelijk afkomstig uit Duitsland, terwijl het absolute vertrekcijfer voor deze gemeente in hetzelfde jaar slechts 172 bedraagt. Voor een kleine gemeente van 5438 inwoners betekent dit een vestigingscijfer van 131 per mille.

Ook in het gebied Venray-Horst treffen wij incidentele hoge vestigingsoverschotten aan tengevolge van de vestiging van het Sint Servatius- en het Sint Anna-gesticht in de gemeente Venray.

Afgezien van genoemde incidentele vestigingsoverschotten zijn de gebieden Bergen-Gennep en Venray-Horst beide tot 1955 toe bijna uitsluitend expulsiëgebieden.

Zulks geldt eveneens voor het gebied Helden, dat vooral in de beide laatste perioden tussen 1946-1955 bijzonder sterk expulsiëf is.

Het gebied Venlo daarentegen is van 1881-1905 een voornaam opvangcentrum, waarna afwisse-

lend vestigings- en vertrekoverschotten voorkomen. Uiteraard drukken de gemeenten Venlo en Tegelen hun stempel op dit gebied. Deze zijn belangrijke opvangcentra; Tegelen in nog sterkere mate dan Venlo. Speciaal in het begin van deze eeuw - en voor wat Tegelen betreft reeds vanaf 1896 - treden daar belangrijke vestigingsoverschotten op. Zelfs het restgebied Venlo - overigens een expulsiegebied - deelt dan in de algemene groei.

Tabel 4 geeft in vijfjaarlijkse perioden de vestigings- en vertrekcijfers en de respectievelijke overschotten in de gebieden Roermond, Echt, Beegden en Weert, terwijl in tabel 5 soortgelijke cijfers zijn opgenomen voor de gemeenten Roermond en Weert en voor de restgebieden Roermond en Weert.

#### b. Midden-Limburg

Alle gebieden van Midden-Limburg zijn van 1865 tot 1940 uitgesproken expulsiegebieden. Slechts sporadisch treft men een vestigingssurplus aan, o.a. in de gebieden Echt en Beegden in de periode 1911-1915. Ook hier spelen de oorlogsomstandigheden waarschijnlijk een rol. In de naoorlogse periode worden de gebieden Roermond en Echt bescheiden opnamegebieden; het gebied Beegden eveneens tot 1950 toe, doch het moet in de periode 1951-1955 wederom inwoners afstaan, terwijl het gebied Weert zo goed als voortdurend een expulsiegebied blijft.

Bezien we in tabel 5 de migratiecijfers voor de gemeenten Roermond en Weert, dan blijkt Roermond perioden met een vestigingssurplus te hebben tussen 1871-1885, 1891-1895, 1916-1920 en van 1941-1955. In de overige perioden was Roermond expulsief; het sterkst van 1921-1930. Het is wel zeer opmerkelijk, dat Roermond in deze periode van hoogconjunctuur, evenals Venlo trouwens, veel meer inwoners afstoot dan in de dertiger jaren.



De gemeente Weert kent vanaf 1865 tot 1940 slechts drie vijf-jaarlijkse perioden met kleine vestigingsoverschotten. Met reden kan men dan ook Weert tot 1940 expulsiegebied noemen, terwijl deze gemeente na 1940 tot 1955 toe een blijvend opnamegebied is geworden.

Het restgebied Roermond blijft tot 1945 een expulsiegebied; daarna vertoont ook dit gebied kleine overschotten.

Het restgebied Weert daarentegen is tot 1955 toe zeer sterk expulsief.

### c. Zuid-Limburg

De migratiecijfers van tabel 6 laten zien, dat de "Oude Mijnstreek" van 1865 tot en met 1890 voortdurend een vertreksurplus heeft. Vanaf 1891 begint een aaneensluitende reeks van vestigingsoverschotten, die hun hoogtepunt bereiken tussen 1911 en 1920, om tenslotte te eindigen in 1930. Dan treedt de grote economische wereldcrisis in, tengevolge waarvan er velen de mijnstreek verlaten, hetgeen tot uitdrukking komt in het grote vertrekoverschot tussen 1931 en 1940. De vertrekcijfers blijven sindsdien overheersen. In de laatste periode 1951-1955 is er een klein vestigingsoverschot.

De "Nieuwe Mijnstreek" is van 1865 tot 1910 bijna steeds een uitgesproken expulsiegebied. Na 1910 wordt ook de "Nieuwe Mijnstreek" een belangrijk concentratiegebied en het blijft dit tot 1935.

De crisisperiode doet hier in veel mindere mate haar invloed gelden. Slechts de periode 1936-1940 vertoont een klein vertrekoverschot. Daarna heeft dit gebied wederom vestigingsoverschotten tot heden toe. Zeer belangrijk is zelfs het overschot in de laatste periode 1951-1955.

Het gebied "Overig Zuid-Limburg" vertoont tussen 1865-1955 slechts sporadisch perioden met een klein vestigingsoverschot en manifesteert zich voornamelijk als expulsiegebied.

Tabel 7 geeft de migratiecijfers per 1000 inwoners van de vier voornaamste mijn gemeenten in de "Oude Mijnstreek" en van de rest van dit gebied.

In afwijking met hetgeen we overal elders in Limburg aantreffen, hebben de gemeenten Heerlen, Kerkrade en Brunssum reeds vroeg belangrijke vestigingsoverschotten. In de daarop volgende perioden gaat echter voor Heerlen (1886-1895) en Brunssum (1886-1900) een aanmerkelijk deel van deze aanwas verloren.

Kerkrade kenmerkt zich reeds vanaf 1865 als een belangrijk concentratiecentrum tot 1930, waaraan de vroegtijdige steenkoolexploitatie in deze gemeente zeker niet vreemd zal zijn. In de daarop volgende perioden treedt een vertrekoverschot op, dat zeer belangrijk is in de crisisperiode 1931-1940.

Heerlen wordt vanaf 1896 een zeer belangrijk concentratiecentrum met hoge vestigingsoverschotten. Na 1930 vertoont deze gemeente nagenoeg hetzelfde beeld als Kerkrade. Ook Brunssum kent een bijzonder sterke concentratie. Deze begint na 1900 en zet zich voort tot 1930 met een top tussen 1916-1920. Dan staat Brunssum genoteerd met een enorm vestigingsoverschot van 222 per mille, het grootste vestigingssurplus, dat in Limburg in een vijfjaarlijkse periode voorkomt.

Ook Brunssum vertoont na 1930 ongeveer hetzelfde beeld als de beide vorige gemeenten.

De gemeente Hoensbroek is vanaf 1865-1905 expulsief met een uitzondering voor de periode 1876-1880. Na 1905 wordt ook Hoensbroek tot 1930 een sterk opnamegebied met 1911-1915 als hoogtepunt; het vestigingsoverschot bedraagt dan 165 per mille. Analooq met de drie eerstgenoemde gemeenten heeft ook Hoensbroek in de crisisperiode een belangrijk vertrekoverschot, doch in de twee laatste perioden een aanmerkelijk vestigingsoverschot.

De rest van het gebied van de "Oude Mijnstreek"

is tot 1900 nagenoeg geheel expulsief, doch daarna deelt ook dit gebied in de algemene aanwas tot 1930. Dan treedt ook hier een kentering in; de laatste periode (1951-1955) geeft een vestigingsoverschot van 3.3 per mille.

In de tabellen 8a en 8b worden gelijksoortige cijfers gegeven voor de vijf secundaire mijn gemeenten: Amstenrade, Nieuwenhagen, Schaesberg, Eijgelshoven, Ubach over Worms en het restgebied "Oude Mijnstreek" (zonder de 4 hoofdgemeenten en de 5 secundaire mijn gemeenten).

De beide gemeenten Nieuwenhagen en Schaesberg vertonen in hoofdzaak hetzelfde beeld: tot 1900 zijn ze beiden een expansie-, van 1900-1930 een concentratiegebied.

Het hoge vertrekoverschot in de gemeente Nieuwenhagen in de periode 1916-1920 en het lage vestigingsoverschot in dezelfde periode voor de gemeente Schaesberg, vallen hier op. Men zou in deze periode voor beide gemeenten een hoog vestigingsoverschot verwacht hebben. Bij nader onderzoek is gebleken, dat eenzelfde incidentele locale factor oorzaak is van deze afwijkingen. Bij de volkstelling van 1920 wordt namelijk in beide gevallen een zeer aanzienlijke correctie toegepast (voor Nieuwenhagen 683 en voor Schaesberg 1657 afvoeringen). In de periode 1931-1935 vertoont Nieuwenhagen een aanzienlijk vertrekoverschot en daarna tot 1950 kleine vertreksaldi.

Ook de gemeente Schaesberg heeft van 1931 tot 1940 een hoog vertrekoverschot; van 1940-1950 volgen dan weer kleine vestigingsoverschotten, terwijl in de laatste periode 1951-1955 Schaesberg evenals Nieuwenhagen een belangrijk vestigingsoverschot noteert.

De gemeente Amstenrade is doorgaans expulsief tot 1910. In de periode 1881-1885 heeft deze gemeente een opmerkelijk hoog vestigingsoverschot, in de volgende periode gevolgd door een nog hoger vertreksaldo, waardoor het eerdere vestigingsoverschot wordt overgecompenseerd.

Ook hier ligt wederom de oorzaak in de foutieve bevolkingsboekhouding in de periode 1881-1885 en een daarop volgende correctie, ingevolge de uitkomsten van de volkstelling van 1899. Van 1910 tot 1945 vertoont Amstenrade hoge vestigingssaldi, gevolgd door een belangrijk vertrekoverschot tussen 1945 tot 1950. Evenals de gemeenten Nieuwenhagen en Schaesberg heeft Amstenrade in de laatste periode een aanzienlijk vestigingssurplus. In tegenstelling met de meeste andere Limburgse gemeenten kunnen deze drie mijngemeenten blijkbaar door een verhoogde bouwactiviteit nog in aanzienlijke mate bevolking aantrekken.

De gemeente Eijgelshoven manifesteert zich van 1896 tot 1930 als concentratiegebied. Een opmerkelijk laag vestigingssurplus van 0,9 vindt ook hier wederom zijn oorzaak in verzuimde afschrijvingen (nl. 656) uit het bevolkingsregister tussen 1911 en 1915 en de correctie daarvan ingevolge de volkstelling van 1920. Van 1931 tot 1940 staat ook Eijgelshoven in zekere mate bevolking af, terwijl na 1940 wederom vestigingssaldi optreden tot 1955.

De gemeente Ubach over Worms is tot 1905 uitgesproken expulsief. Daarna komt een concentratieperiode tot 1930 met een laag vestigingssaldo tussen 1916-1920, hetgeen te wijten is aan dezelfde incidentele factor als bij de vorige gemeenten vermeld. Na 1930 blijkt Ubach over Worms een expulsiegebied te zijn met uitzondering van de periode 1936-1940. In de laatste periode 1951-1955 liggen de relatieve vestigings- en vertrekcijfers precies gelijk.

Met uitzondering van het tijdvak 1911 tot 1925 is het restgebied van de "Oude Mijnstreek" (Oude Mijnstreek zonder 9 gemeenten) bijna steeds expulsief tot 1955.

Tabel 9 geeft een nadere analyse van de migratiecijfers per 1000 inwoners voor de "Nieuwe Mijnstreek".

Tot 1900 vertonen de gemeenten Sittard en Geleen nagenoeg hetzelfde beeld met afwisselend kleine vertrek- en vestigingssaldi.

Tot 1925 is Sittard een voornam concentratiegebied met hoge vestigingsoverschotten. Daarna - tot en met 1940 - domineren de vertrekcijfers. In de laatste drie perioden gaan de vestigingscijfers overheersen, zelfs in verrassend sterke mate in de periode 1951-1955.

De gemeente Geleen blijft ook na 1900 nog altijd belangrijk expulsief tot 1916. Daarna begint een zeer sterke bevolkingsconcentratie, die zich, tengevolge van de steeds groeiende ontwikkeling van het Mauritscomplex, in stijgende lijn voortzet tot 1930. Zelfs in de crisisjaren 1931-1940 behoudt Geleen nog altijd een, hoewel bescheiden, vestigingsoverschot, dat na 1940 weer aangroeit tot een zeer groot bevolkingssurplus. De rest van het gebied van de "Nieuwe Mijnstreek" is uitgesproken expulsief van 1865 tot 1911, waarna ook dit gebied een bescheiden aandeel krijgt in de bevolkingsconcentratie als gevolg van de nieuwe mijnzetel. Sedert 1935 constateren wij opnieuw een ononderbroken reeks van vertreksaldi. De migratie-overschotten per 1000 inwoners van de gemeente Maastricht en de "Rest van overig Zuid-Limburg" vanaf 1865-1940 stemmen zeer opvallend met elkaar overeen, (tabel 10). Beide hebben slechts in drie dezelfde perioden een klein vestigingsoverschot, zodat het gehele gezamenlijke gebied expulsief blijkt te zijn. De "Rest van Overig Zuid-Limburg" blijft, behoudens tijdens de tweede wereldoorlog, steeds een expulsiegebied. De gemeente Maastricht daarentegen vertoont in de perioden na 1940 een bescheiden vestigingsoverschot. Merkwaardig is het feit, dat het hoogste vestigingsoverschot voor Maastricht valt in de periode 1931-1935, derhalve in de eerste helft van de grote crisisperiode.

## HOOFDSTUK III

### De Migratieresultanten

#### 1. Vergelijking tussen Noord-, Midden- en Zuid-Limburg.

Gaven de migratiecijfers van tabel 1 reeds een nadere indicatie omtrent de vaststelling van de expulsie- en absorptiegebieden, de migratieresultanten in de tabellen 11a, b en c, geven hiervan een scherper beeld, terwijl zij tevens iets leren omtrent de omvang en het uiteindelijk resultaat van de migratoire beweging, zowel in absolute als in verhoudingscijfers.

Onder de migratieresultante verstaat men de bevolkingsgroei vanaf een bepaald jaar (basis-jaar), voor zover deze enkel het gevolg is van de factor vestigings- c.q. vertrekoverschot, met uitschakeling derhalve van de andere component van de bevolkingsgroei: het geboorte-overschot. Daardoor kan men berekenen, hoeveel personen zich in een bepaalde periode in een gebied vestigen, dan wel daaruit vertrekken. In tabel 11a geven we deze migratieresultanten in absolute cijfers, in tabel 11c volgens indexcijfers, terwijl in tabel 11b zijn weergegeven de respectievelijke absolute winst- en verliescijfers.

Boven is reeds gebleken, dat de jaren 1900, 1930 en 1940 jaren zijn van kentering in de sociaal economische bevolkingsbeweging. Daarom nemen we deze jaren als uitgangsbases van genoemde resultanten.

Wij beschouwen eerst Limburg in zijn geheel.

In 1865 bedraagt de totale bevolking van Limburg 221.888. De migratie-resultante bedraagt in 1900 197.578 inwoners of 89.1 %; een verlies derhalve van 24.310 personen of 10.9 % van de bevolking van 1865.

In 1930 is de resultante gestegen tot 254.623, d.i. 114.7 % van de bevolking van 1865. In absolute cijfers betekent dit een vermeerdering van 32.735 per-

sonen ten opzichte van 1865. Hiermede is niet alleen het verlies in de vorige periode goedge maakt, maar is dit verlies zelfs met 14.7 % van het bevolkingsaantal van 1865 overtroffen. Ten aanzien van 1900 is de resultante gestegen met 57.045 personen of 128.8 %; een winst derhalve van 28.8 %.

In 1940 blijkt de resultante wederom gedaald tot 225.906, hetgeen betekent, dat er ten opzichte van 1865 nog slechts een absolute winst is van 4018 personen ofwel 1.7 %. In vergelijking met 1900 constateren we in 1940 nog een winst van 28.328 personen of 14.3 %. In vergelijking met 1930 is een verlies berekend van 28.717 personen, d.i. 11.2 % van het aantal inwoners, vermeld in de migratieresultante voor het jaar 1930. In 1955 tenslotte is de resultante nog iets meer gedaald, namelijk met 676 personen of 0.3 % ten opzichte van 1940. In vergelijking met 1930 geeft de migratieresultante een verlies te zien van 29.393 personen, ofwel 11.5 %. Ten aanzien van 1900 constateren we in 1955 volgens de migratieresultante een winst van 27.652 personen of 13.9 %, terwijl uiteindelijk ten opzichte van 1865 een totale winst overblijft van 3342 personen, d.i. 1.5 % van de totale bevolking van Limburg in 1865.

Wij gaan thans over tot een nadere beschouwing van de migratieresultanten voor respectievelijk Noord-, Midden- en Zuid-Limburg.

Ten aanzien van Noord-Limburg constateren we vanaf 1865 een voortdurende teruggang tot 1955 toe. In 1900 bedraagt dit verlies 4.973 personen of 10.4 %; in 1930 reeds 6.949 personen of 14.5 %; in 1940 is dit verlies aangegroeid tot 9.086 personen of 19%, terwijl voor 1955 een totaal-verlies van 13.725 personen, d.i. 28.7 % kan worden berekend.

Uit de tabellen 11a, 11b en 11c kan men verder aflezen, hoe groot de verliezen in absolute zowel als in verhoudingscijfers voor Noord-Limburg en de overige gebieden zijn, namelijk:

in 1930 t.o.v. 1900;

in 1940 t.o.v. 1900 en 1930;

in 1955 t.o.v. 1900, 1930 en 1940.

In Midden-Limburg zien we een voortschrijdende daling tot 1940, terwijl de laatste periode van 1940-1955 een kleine stijging noteert, waardoor dit gebied dan een zwak opnamegebied is geworden.

In de periode 1900-1940 blijkt Midden-Limburg echter nog veel sterker expulsief te zijn dan Noord-Limburg. Zowel de absolute als de verhoudingscijfers laten dit duidelijk zien. Reeds in 1900 constateren we een achteruitgang van 8.606 personen of 17.8 % van het bevolkingsaantal in 1865; in 1930 is dit verlies 17.998 personen of 33.6 %; in 1940 is het verlies zelfs opgelopen tot 20.360 personen of 38.9 %, terwijl tenslotte in 1955 nog altijd een verlies aanwezig is van 18.921 personen of 35.1 %. Dit is ruim 1/3 van de bevolking van 1865.

In Zuid-Limburg ligt de situatie geheel anders. Na een daling in 1900 met 10.731 personen ofwel van 9 % ten aanzien van 1865 zien we, dat de migratieresultante in 1930 ten opzichte van 1865 gestegen is met 57.682 personen, d.i. ruim 48 % of bijna de helft van het oorspronkelijke bevolkingsaantal. Berekend t. o. v. het bevolkingsaantal volgens de migratieresultante van 1900 constateren we in 1930 zelfs een winst van 68.413 personen of 62.6 %.

Tijdens de crisisperiode 1930-1940 treedt ook in Zuid-Limburg een sterk verloop op, resulterend in een verlies van 23.718 personen of bijna 20 % van het bevolkingsaantal in 1865. Berekend op basis van de bevolkingsaantallen volgens de migratieresultante bedraagt dit verlies t. a. v. 1900 21.8 % en t. o. v. 1930 13.4 %.

In de periode 1940-1955 treedt in Zuid-Limburg een lichte stijging op. Ten opzichte van 1940 is het bevolkingsaantal met 1.3 % door migratie gestegen.

In 1955 blijkt Zuid-Limburg nog een winstsaldo te hebben van 35.988 personen of 30 % van het bevolkingsaantal van 1865 en van 46.719 personen of 42.7 % van het inwonertal op basis van de migratieresultante in 1900.

Tengevolge van de hoge verliessaldi van Noord-Lim-



burg en Midden-Limburg eindigt de provincie Limburg tenslotte in 1940 en 1955 met de lage winstsaldi van respectievelijk 4.018 en 3.342 personen ten opzichte van het bevolkingsaantal van 1865. Verhoudingsgewijs is dit slechts een vermeerdering van 1.8 en 1.5 %.

## 2. De geografische gebieden

### Noord-Limburg

De tabellen 12a, b en c handelen over de migratieresultanten van de Noord-Limburgse geografische gebieden, de gemeenten Venlo en Tegelen en het restgebied Venlo. Zonder rekening te houden met het geboorteoverschot, zou de bevolking van het gebied Bergen-Gennep van 9.152 inwoners in 1865 gedaald zijn tot slechts 1.932 inwoners in 1955, aldus een verlies opleverend van 7.220 personen of bijna 79 %.

Het gebied Venray-Horst zou op deze wijze een verlies lijden van 3.997 personen of bijna 27 % en het gebied Helden van 5.333 personen of 46.5 % van het inwonertal in de basisperiode 1865.

Het gebied Venlo boekt door migratieoverschotten in 1955 een winst van 2.135 inwoners of ruim 15 %, terwijl het restgebied Venlo een verlies noteert van 873 personen of 22 %.

De drie eerste gebieden verliezen aldus tezamen het aanzienlijk aantal van 15.860 personen, waarvan het gebied Venlo slechts een klein percentage opneemt.

In het bovenstaande is de sociaal-economische bevolkingsbeweging in Noord-Limburg van 1865 vergeleken met het jaar 1955. Voor vergelijkingen met andere jaren zij verwezen naar de tabellen 12a, b en c.

Wanneer we het migratieaccres van de stad Venlo in 1955 vergelijken ten opzichte van 1865, dan heeft Venlo slechts een heel gering vestigingssurplus van 22 personen. Vergeleken met 1900 heeft deze stad een verlies van 989 personen. Vóór 1900 was Venlo een opnamegebied, doch reeds in 1930 is deze winst,

ondanks de hoogconjunctuur, bijna geheel verdwenen. Opmerkelijk is het, dat Venlo in de daarop volgende crisisperiode wederom personen aantrekt. (Blijkens een bericht in de "Zuid-Limburger" van 28 augustus 1934 vestigde het Tweede Kamerlid Henri Hermans de aandacht van de Minister van Sociale Zaken op de toestand te Venlo, waar uit een onderzoek bij 240 bedrijven bleek, dat op 4385 werkkrachten 561 Duitsers voorkwamen, d.i. op elke acht werkkrachten één Duitser). In de laatste periode 1940-1955 lijdt Venlo wederom een verlies van 663 personen of 7.5% van het bevolkingsaantal volgens de migratieresultante in 1940.

De gemeente Tegelen ziet door migratie haar bevolking in 1955 oplopen tot 255% t.o.v. 1865. Reeds in 1900 vertoont de bevolkingsresultante van Tegelen een winst van 80.6 % van de bevolking, die het in 1865 heeft. In 1930 is deze winst gestegen tot 159.6% van het bevolkingsaantal van 1865. In tegenstelling tot Venlo heeft Tegelen zich vrijwel op dit niveau kunnen handhaven tot 1955 toe.

### Midden-Limburg

We geven in de tabellen 13a, b en c en 14 a en b de migratieresultanten voor de gebieden van Midden-Limburg, voor de gemeenten Roermond en Weert en voor de respectievelijke restgebieden.

Bij nadere beschouwing hiervan blijkt onder meer, dat het zielental van het gebied Roermond door een permanent vertrekoverschot met 35% terugloopt in de periode 1865-1955 (6764 personen). Dit verlies bedraagt in 1900 reeds 15%, in 1930 bijna 37% en in 1940 zelfs 43% van het aantal inwoners in 1865.

Het gebied Echt vertoont een gelijksoortige ontwikkeling. De indexcijfers laten dit duidelijk zien.

Het gebied Beegden wijkt in zoverre af van beide vorige gebieden en ook van het gebied Weert, dat dit gebied verhoudingsgewijze heel wat minder inwoners afstoot.

De indexcijfers van het gebied Weert geven op hun beurt tot 1940 een opvallende overeenstemming te

zien met die van de gebieden Roermond en Echt. Terwijl echter in beide laatste gebieden na 1940 een aanwas van de bevolking door migratie plaatsheeft, blijft het gebied Weert tot 1955 een expulsiegebied. In absolute cijfers uitgedrukt blijkt, dat Midden-Limburg tussen 1865 en 1955 in totaal 18.921 personen afstoot.

De stad Roermond verliest in 1955 door vertrekoverschotten 13 % van de bevolking, vergeleken met 1865. Het restgebied Roermond verliest door vertrek 5.5 % van de bevolking in vergelijking met het basisjaar 1865, welk verlies grotendeels vóór 1930 optreedt.

De gemeente Weert boekt in 1900 reeds een verlies van ruim 10 % van de bevolking van 1865. In 1930 is dit verlies opgelopen tot bijna 20 %; in 1940 blijkt dit verlies constant te zijn gebleven, terwijl het tenslotte in 1955 nog slechts 94 personen ten aanzien van 1865 bedraagt.

Het restgebied Weert geeft de grootste relatieve verliescijfers van de gehele provincie. De migratieresultante van dit gebied is in 1955 met bijna 80 % gedaald ten opzichte van de totale bevolking in 1865.

### Zuid-Limburg

De tabellen 15a, b en c geven de migratieresultanten van de "Oude Mijnstreek", de "Nieuwe Mijnstreek" en "Overig Zuid-Limburg". Bezien we de migratieresultanten, dan blijkt, dat de resultante voor de "Oude Mijnstreek" in 1955 t.o.v. 1865 is gestegen tot 245.6 % van het oorspronkelijke inwonertal. Zulks betekent een winst in 1955 van 145.6 % van het bevolkingsaantal van 1865. Ten opzichte van 1900 is deze winst nog groter, namelijk 153.5%. De grootste concentratie bereikt de "Oude Mijnstreek" in 1930. De migratieresultante vermeldt dan een winst van 225.7 %.

Ten opzichte van 1900 is er in 1930 een winst van 236.2%. In 1940 constateren we ten opzichte van 1930 een verlies van 22.4% van het bevolkingsaantal van de migratieresultante in het jaar 1930. In 1955

is dit verlies opgelopen tot 24.6% van bedoeld bevolkingsaantal.

De oorzaken van deze grote achteruitgang moeten gezocht worden in het feit, dat tengevolge van de grote economische crisis, vele buitenlandse mijnwerkers worden ontslagen, terwijl ook velen, die zich metterwoon uit overig Limburg en vanuit de andere provincies in de "Oude Mijnstreek" hebben gevestigd, zodanig getroffen worden in hun bestaansmogelijkheden, dat zij naar hun oorspronkelijke woonplaats terugkeren of elders een bestaan zoeken.

De migratieresultante van de "Nieuwe Mijnstreek" vertoont in 1955 ten opzichte van 1865 een aanwas tot 142.9% ten opzichte van het bevolkingsaantal in 1865. Een winst derhalve van 42.9%. Ten opzichte van 1900 is deze winst in 1955 zelfs 68.2%.

We merken voorts op, dat de migratieresultante van de "Nieuwe Mijnstreek", in tegenstelling met de "Oude Mijnstreek" ook in de dertiger jaren een belangrijke groei vertoont.

De migratieresultante van "Overig Zuid-Limburg" vertoont in 1955 een teruggang ten opzichte van 1865 van 27%. Ook ten aanzien van 1900, 1930 en 1940 beweegt zich de resultante van dit gebied steeds in dalende lijn.

Resumerend besluiten wij dit summier overzicht met het gegeven, dat de gezamenlijke winst in 1955 van de gebieden "Oude-" en "Nieuwe Mijnstreek" ten opzichte van 1865 bedraagt 53.368 personen. Daar staat tegenover een verlies in het gebied "Overig Zuid-Limburg" van 17.380 personen, zodat Zuid-Limburg over de totale periode 1865-1955 een vestigings-surplus boekt van 35.888 personen.

In de tabellen 16a, b en c geven we cijfers over de migratieresultanten van de vier voornaamste gemeenten in de "Oude Mijnstreek" en de rest van dit gebied. De migratieresultanten tonen aan, dat in de vier grote gemeenten een bijzonder grote bevolkingsconcentratie plaatsvond. De grootste concentratie bereiken deze gemeenten in de periode voorafgaande aan de grote economische crisis, nl. van 1925 tot

1930.

Vergeleken met het bevolkingsgetal van 1865 geeft de migratieresultante voor Heerlen in 1930 een stijging te zien van ruim 469%, voor Kerkrade van ruim 276%, voor Hoensbroek van ruim 583%, voor Brunssum van bijna 996% en voor de rest van de "Oude Mijnstreek" van bijna 66%.

Vergeleken met 1900 is de aanwas van de resultante in 1930 voor Heerlen ruim 412%, voor Kerkrade 200%, voor Hoensbroek ruim 841%, voor Brunssum ruim 967% en voor de rest van de "Oude Mijnstreek" bijna 86%.

In 1955 is de bevolkingsresultante van Heerlen t. o. v. 1865 en 1900 gestegen met respectievelijk 354.7% en 309.4%. Voor Kerkrade zijn deze cijfers respectievelijk 160.3% en 107.6%; voor Hoensbroek 457.5% en 668.3%; voor Brunssum 693.9% en 673.3% en voor de rest van de "Oude Mijnstreek" 30.1% en 45.9%.

Vergelijken we echter 1955 met 1930, dan zien we overal grote verliezen optreden. Heerlen verliest door vertrekoverschotten in deze periode ruim 20%, Kerkrade bijna 31%, Brunssum 27.5% en Hoensbroek ruim 18.2%; in het resterende gebied van de "Oude Mijnstreek" is het verlies 21.5%.

Voor Sittard blijkt uit de migratieresultanten (tabel 17a, b en c), dat de bevolking door vestigingssaldi per 1955 met 140% gegroeid is, vergeleken met 1865; voor Geleen bedraagt deze migratiewinst niet minder dan 486%; van de gezamenlijke gemeenten in de "Nieuwe Mijnstreek" is er een verlies van 22.1% ten opzichte van 1865. Deze overige gemeenten hebben een deel van de bevolking verloren ten gunste van Sittard en Geleen. De verstedelijking van de centra Sittard en Geleen, blijkens deze cijfers vóór de oorlog op grote schaal begonnen, heeft zich na 1945 in sterke mate voortgezet.

Uit de migratieresultanten (tabel 18a, b en c) blijkt, dat Maastricht in 1955 door vertreksaldi bijna 19% van het inwonertal van 1865 heeft verloren; de andere gemeenten van het gebied "Overig Zuid-Lim-

burg" verliezen zelfs 33.6% van hun oorspronkelijk zielental. Dit geldt echter niet voor de gemeenten in de onmiddellijke nabijheid van Maastricht (Ambij , Heer en Meerssen) die gedeeltelijk de winst boeken, die aan Maastricht had kunnen toevallen.

## HOOFDSTUK IV

### Richting der migratie

Uit het voorgaande is reeds gebleken, dat gedurende de laatste eeuw de bevolking van Limburg vrij grote verschuivingen heeft doorgemaakt. Het resultaat van de stroom van zich vestigende en vertrekkende bevolking bepaalt in sterke mate de bevolkingsstabiliteit van een samenleving. Wanneer we voor een gemeente een hoog mobiliteitscijfer genoteerd zien, zal dat doorgaans tot gevolg hebben, dat de autochtoniteit van de bevolking daalt. Onder autochtoon verstaan wij dan in dit verband "geboren in de woongemeente".

De bevolking, geboren in de woongemeente, neemt relatief af door het toestromen van immigranten van elders en/of door vertrek van eigen bevolking. Dit zullen we over de gehele periode zien optreden; in 1859 is de bevolking van Limburg voor ruim 71% geboren in de woongemeente; in 1947 voor gemiddeld ruim 61%.

Een nadere toelichting van dit gegeven vindt men in tabel 19.

Er blijkt, dat vooral in Zuid-Limburg dit verschijnsel in sterke mate optreedt, terwijl dit ook op minder sprekende wijze het geval is in Noord- en Midden-Limburg. In Zuid-Limburg is 56.5% van de bevolking in 1947 geboren in de woongemeente; in Midden-Limburg 66.5% en in Noord-Limburg 68.7%.

In 1930 is de autochtoniteit in Limburg als gevolg van de migratie het sterkst gedaald, namelijk tot gemiddeld 56.4%. Voor de afzonderlijke delen ontbreken dan de cijfers. Over de periode na 1947 ontbreken de gegevens geheel, maar men mag aannemen, dat inmiddels het percentage van 1930 weer enigszins benaderd wordt.

Deze daling van de autochtone bevolking is niet alleen een gevolg van vestiging, maar ook van vertrek van eigen bevolking naar elders. Waarheen zijn deze mensen vertrokken? Blijven zij binnen de pro-

vincie; vertrekken zij naar elders in Nederland; of verlaten zij het land en vestigen zich in het buitenland?

Een antwoord op deze vragen is slechts bij benadering vast te stellen, aangezien hierover niet voldoende cijfers ter beschikking staan. Gemakkelijker kan worden nagegaan, welke de herkomst is van de personen, die zich in een gemeente vestigen, waaruit achteraf enigszins de richting is af te leiden, waarheen men uit een gemeente vertrekt. Allereerst willen we daarom nader analyseren de herkomst van de migranten.

### De herkomst van de migranten

Voor een analyse van de herkomst van de zich vestigende personen staan ons meerdere bronnen ter beschikking. Directe cijfers zijn alleen gepubliceerd voor de periode 1865-1875, in het "Verslag over de toestand van het Hertogdom Limburg" over die jaren. Een goede indirecte benadering verschaft ons de vergelijking van de geboorteplaats van de bevolking. Bij de uitkomsten van de tienjaarlijkse volkstellingen is steeds een indeling gemaakt van de bevolking van de verschillende gemeenten naar de geboorteplaats; door het registreren van de verschuivingen, die zich hierin voordoen, krijgt men een indruk van de herkomstrichting van de niet autochtone bevolking. Voor Limburg hebben we dit vanaf 1859 weergegeven in tabel 20.

Onmiddellijk valt op, dat de provincie Limburg in 1859 al voor bijna 10% een niet-Limburgse bevolking heeft, geboren in andere Nederlandse provincies of in het buitenland. De samenstelling van de bevolking, zoals deze in 1859 voorkomt, is in grote mate beïnvloed door een aanzienlijke immigratie uit het Waalse gebied (uit de tweede helft van de 18e eeuw en de Franse tijd) en uit het Rijnland (speciaal tussen 1815 en 1850).

In 1947 is het aandeel van de niet-Limburgse bevolking gestegen tot 16.3%. Dit is echter niet het hoogste cijfer, want de grote relatieve groei van het



aantal niet-Limburgers (door de omvangrijke immigratie in de jaren tussen 1909 en 1930) gaat na 1930 weer bijna geheel verloren. De autochtoniteit van de bevolking is merkwaardigerwijze in 1947 vergelijkbaar met de "goede oude tijd" van omstreeks 1920. Sedert 1947 is er wel een en ander veranderd, waarover nog geen cijfermateriaal bekend is.

Bij vergelijking met tabel 19 dient nog opgemerkt, dat onder de niet-Limburgse bevolking zijn meegeteld de kinderen, die uit Limburgse ouders in het buitenland of in andere provincies zijn geboren; daar staat tegenover, dat kinderen, in Limburg geboren uit niet-Limburgse ouders, tot de Limburgse bevolking zijn gerekend. Deze onnauwkeurigheden doen echter aan de geldigheid van de tabel geen afbreuk.

#### De periode 1865-1900

Tussen 1865 en 1875 verhuizen 54.671 personen vanuit een Limburgse gemeente naar een andere gemeente binnen de provincie; 15.358 personen vestigen zich uit andere Nederlandse provincies in Limburg; 375 personen zijn afkomstig uit de koloniën en 17.302 uit het buitenland. In percentages uitgedrukt bedraagt het aandeel van de binnen-provinciale migratie 62% van het totaal aantal vestigingen; het aandeel van de interprovinciale migratie is 18%; het aandeel van de buitenlandse migratie, met inbegrip van de koloniën, bedraagt 20% van het totaal.

Voor de verschillende streken en plaatsen kunnen deze cijfers nog enigszins nader worden verduidelijkt. Daartoe dient allereerst tabel 21, ontleend aan het "Verslag van de toestand van het Hertogdom Limburg", waarbij de herkomst voor de jaren 1865-1875 - de enige periode waarover volledig cijfermateriaal bestaat - is gesplitst in de gebieden Noord-, Midden- en Zuid-Limburg. Aansluitend volgt tabel 22, die een nadere specificatie geeft van de herkomst van de migranten voor de economisch-geografische gebieden en de grotere gemeenten.

Allereerst blijkt, dat Zuid-Limburg een groter contingent migranten ontvangt uit het buitenland dan de

beide andere delen van Limburg. In Noord- en Midden-Limburg is er relatief meer vestiging vanuit andere Limburgse gemeenten, hoewel in absolute cijfers de binnen-provinciale vestiging in Zuid-Limburg beduidend hoger is. Bovendien valt op, dat de vestiging vanuit andere provincies in Limburg in het algemeen vrij gering is. Terwijl in Zuid-Limburg de vestiging uit het buitenland dubbel zo groot is als die uit andere provincies, is de situatie in Noord-Limburg omgekeerd; daar vestigen zich dubbel zoveel personen uit andere Nederlandse provincies als uit het buitenland. Eveneens is merkwaardig, dat bij de interprovinciale vestiging het aantal mannen overheerst, maar bij de vestiging vanuit het buitenland in Zuid-Limburg het vrouwelijk element in de meerderheid is.

Bij de nadere differentiatie van de gebieden en gemeenten kunnen we constateren, dat de binnen-provinciale vestiging behalve in Zuid-Limburg ook sterk optreedt in de landelijke gebieden Venray-Horst en Beegden e.o. De interprovinciale vestiging is relatief van betekenis in Noordelijk Limburg en in Venlo, Roermond en Maastricht. Bij beide vormen van vestiging openbaart zich een trek naar de gemeenten Venlo, Roermond, Weert, Sittard, Heerlen, Kerkrade en Maastricht. De vestiging vanuit het buitenland is sterk in geheel Zuid-Limburg, met name in Maastricht en Kerkrade. De vestiging vanuit de koloniën blijft in de tabel buiten beschouwing, vanwege de kleine getallen; deze is alleen van belang in Maastricht (302) en Roermond (32 personen).

Voor de periode 1876-1900 beschikken wij over cijfers betreffende de herkomst van de migranten, die alleen betrekking hebben op de gehele provincie. Deze cijfers, gepubliceerd in de jaarlijkse uitgaven "De loop der bevolking in Nederland", leren ons, dat zich in dit tijdvak 54.320 personen uit andere provincies in Limburg vestigen en 72.578 personen vanuit het buitenland een verblijf zoeken in Limburg. Uit de koloniën komen 1.056 personen, terwijl de binnenprovinciale migratie 167.562 personen be-

draagt. In percenten berekend is het aandeel van de binnenprovinciale migratie in het totaal van de vestigingen over deze periode 56.7%; het aandeel van de interprovinciale migratie is 18.4% en dat van de buitenlandse migratie, inbegrepen de koloniën, 24.9%. Deze percentages komen overeen met die van de periode 1865-1875, zodat de herkomst van de vestigingsstroom dus ongeveer gelijk blijft.

Uit het bovenstaande valt te concluderen, dat de buitenlandse vestiging vóór 1900 reeds zeer aanzienlijk was. Dit wordt bevestigd, wanneer we de buitenlandse migratie van Limburg in deze jaren vergelijken met die van het Rijk; van de 283.443 normaal-geregistreerde vestigingen van buitenlanders in Nederland vond 25.6% plaats in Limburg! In tegenstelling tot de vrij geringe interprovinciale migratie staat dus een zeer aanzienlijke migratie vanuit het buitenland.

Aan de hand van de tabellen betreffende de geboorteplaats van de bevolking der Limburgse gemeenten kunnen we iets naders mededelen over de immigratie in de verschillende streken en grotere gemeenten. Daartoe is opgesteld tabel 23, die een nader inzicht geeft over de herkomst van de personen, die zich in het laatste kwart van de vorige eeuw in Limburg vestigen.

Uit de verschuivingen, die zich bij de achtereenvolgende tienjaarlijkse volkstellingen manifesteren, blijkt, dat het migratieverkeer in de hele provincie toeneemt, vooral in Noord-Limburg.

De binnenprovinciale migratie, die over het geheel genomen vrij constant is, neemt in Noord-Limburg toe; veel inwoners verhuizen daar naar een andere gemeente in de provincie.

Ook het migratieverkeer met de andere provincies neemt na 1890 in betekenis toe; vooral Noord-Limburg kent een belangrijke interprovinciale migratie, die al van iets oudere datum is. De vestiging vanuit andere provincies in Zuid-Limburg is geringer.

De buitenlandse migratie is vrij omvangrijk in Zuid-Limburg, vooral na 1870; vanaf die tijd wordt deze

ook in Noord-Limburg van steeds meer betekenis. Trachten we deze conclusies nader te localiseren, dan blijkt het volgende:

Wat de binnenprovinciale migratie betreft merken we op, dat er in betrekkelijk grote omvang personen uit andere Limburgse gemeenten woonachtig zijn in de gemeente Tegelen, in de streek rondom Roermond (de economisch-geografische gebieden Roermond en Beegden), in de stad Roermond zelf, in de tegenwoordige oostelijke mijnstreek, vooral in het centrum Heerlen en in het zuidelijkste deel van Zuid-Limburg. Opvallend laag is de binnenprovinciale vestiging in het gebied Bergen-Gennep en in de steden Venlo, Weert en Maastricht.

De vestiging vanuit andere provincies naar Limburg is, zoals gezegd, gering, met name in Zuid-Limburg. Enkel te Maastricht (in afnemende mate) en te Sittard (in toenemende mate) heeft enige vestiging vanuit overig Nederland plaats. In Noord- en Midden-Limburg is de vestiging vanuit andere provincies van iets meer betekenis, vooral in het gebied Bergen-Gennep en in de steden Venlo, Roermond en Weert.

De vestiging vanuit het buitenland neemt in de jaren 1875-1900 nog toe. Van oudsher wonen veel buitenlanders in Kerkrade, Maastricht, Sittard en Roermond. In deze steden blijft het buitenlands element vrijwel stabiel met uitzondering van Maastricht, waar het percentage van de bevolking, dat in het buitenland is geboren, daalt van 9% in 1860 tot 6% in 1900. In Venlo stijgt het aantal buitenlanders in deze jaren van 6% tot 10%, in Heerlen van 5% tot 9%, in Geleen van 2% tot 11% en in Tegelen van 8% tot niet minder dan 25% (veel kloosterbevolking). In de tegenwoordige oostelijke mijnstreek en in het zuidelijkste gebied van Zuid-Limburg is eveneens in 1900 het aandeel van de buitenlanders in de totale bevolking tot ruim 10% gestegen. Betrekkelijk weinig buitenlanders zijn in deze periode woonachtig in de economisch-geografische gebieden Venray-Horst, Helden e. o., Weert e. o. en Beegden e. o.

Tot nu toe hebben we heel in het algemeen gesproken over het buitenland. Aan de hand van de indeling van de vreemdelingen naar de geboorteplaats is echter ook na te gaan, uit welke landen deze buitenlanders afkomstig zijn.

Veruit het merendeel van de buitenlandse vestiging betreft immigranten uit Duitsland en België; tussen 1880 en 1890 vestigen zich ook betrekkelijk veel personen uit andere landen in Limburg en niet alleen zoals vroeger in de steden, maar vooral ook op het Zuid-Limburgse platteland. Deze verlaten echter voor een deel omstreeks 1900 weer dit gewest.

In 1860 wonen 6.509 Duitsers in Limburg; na de kerkvervolging in Duitsland onder Bismarck wijken veel kloosterlingen naar Limburg uit, waardoor in 1880 het aantal Duitsers is gestegen tot 10.689 personen; in 1890 bedraagt het aantal Duitsers 8.003 en in 1900, als bij de beginnende steenkoolexploitatie betrekkelijk veel Duitsers worden tewerkgesteld, is hun aantal 10.538 personen. Meer dan de helft van de Duitse immigranten woont in Zuid-Limburg. Van de Duitsers in Noord-Limburg is 20 à 25% woonachtig in Venlo; van de Duitsers in Midden-Limburg woont 40 à 50% in Roermond.

In 1860 zijn 5.129 personen - in Limburg woonachtig - geboren in België; in 1870 wonen 5.199 Belgen in onze provincie; in 1880 nog 4.868 personen; in 1890 is dit aantal gedaald tot 3.373 en in 1900 bedraagt het aantal inwoners, geboren in België, 3.625. Deze daling manifesteert zich vooral in Zuid-Limburg, waar meer dan driekwart van het totaal aantal Belgen woont. In Zuid-Limburg loopt het aantal met ruim 35% terug; in Maastricht, vanouds een centrum van Belgische immigranten, met ruim 45%. In Noord-Limburg is het aantal in België geboren inwoners vrij onbetekenend; in Midden-Limburg, met name in Roermond, wonen relatief meer Belgen, ofschoon ook dit aantal terugloopt.

#### De periode 1900-1930

In de periode 1900 tot 1930 bereikt de vestiging van-

uit andere provincies en vanuit het buitenland naar Limburg haar grootste omvang. Tussen deze jaren komen in totaal 221.644 personen uit de overige Nederlandse provincies naar Limburg; uit het buitenland zijn afkomstig 268.943 personen. In totaal bedraagt de vestiging in Limburg van elders 521.494 personen, met inbegrip van de vestiging vanuit de koloniën en de ambtshalve inschrijvingen <sup>1)</sup>. Het totaal der vestigingen vanuit een Limburgse gemeente naar een andere gemeente binnen de provincie bedraagt 669.452 personen. In percenten uitgedrukt is het aandeel van de binnenprovinciale migratie in het totaal der vestigingen 57.7%, het aandeel van de interprovinciale migratie 19.1% en het aandeel der buitenlandse migratie 23.2%. In vergelijking met de vorige eeuw is de samenstelling van de stroom migranten naar herkomst dus relatief weinig veranderd, doch die stroom is aanzienlijk groter dan vroeger en zal ook blijken anders van samenstelling te zijn.

De gevolgen van deze grote vestigingsstroom komen onmiddellijk tot uiting in de samenstelling van de bevolking, hetgeen is af te lezen uit het volgend overzicht van de geboorteplaats van de Limburgse bevolking:

jaar	geboren in de woonge- meente	geboren in andere L. gemeenten	geboren in een andere provincie	geboren in het buiten- land
1899	68.6	19.6	4.8	7.0
1909	66.6	16.9	7.8	8.7
1920	59.8	19.5	10.0	10.7
1930	56.4	21.1	9.4	13.0

Over de binnenprovinciale migratie zijn er voor de afzonderlijke gebieden geen cijfers beschikbaar.

1) Statistiek van de loop der Bevolking in Nederland, uitgave van het Centraal Bureau voor de Statistiek, 1900-1930.

Bij de bespreking van de migratieresultante is echter reeds gebleken, dat Noord-Limburg een vertrek-surplus heeft van 1.976 personen, dat Midden-Limburg een vertrek-surplus heeft van niet minder dan 9.392 personen, terwijl Zuid-Limburg, en voornamelijk dan de Mijnstreek, zich als een voornaam concentratiegebied manifesteert met een vestigingsoverschot van 68.413 personen. De conclusie ligt voor de hand, dat binnen de provincie een trek heeft plaatsgehad van Noord- en Midden-Limburg naar de Mijnstreek.

Ook de interprovinciale migratie neemt in absolute zin sterk in omvang toe, waardoor het relatieve cijfer van het aantal personen, dat in 1930 geboren is in andere provincies, zo goed als verdubbeld is ten opzichte van dertig jaren geleden. De snelle groei van de mijnindustrie brengt een grote toevloed van arbeiders uit andere provincies, waarbij sterk op de voorgrond treden de provincies Gelderland, Noord-Brabant, Drente en Friesland. In de mijnen zijn in 1919 werkzaam 6.417 personen uit andere provincies (d.i. 27.8% van het totaal der mijnwerkersbevolking); in 1930 zijn er 9.246 personen uit andere provincies (24.7% van de mijnwerkersbevolking) <sup>1)</sup>.

De buitenlandse migratie is in de periode 1900-1930 zeer groot; gemiddeld vestigen zich jaarlijks 9.000 buitenlanders in Limburg. Terwijl het percentuele aandeel van de buitenlanders in de totale bevolking buiten de Mijnstreek enigszins daalt (hoewel het absolute cijfer nog wel toeneemt), vertoont vooral de Mijnstreek een zeer sterke aanwas van het aantal vreemdelingen.

In Heerlen neemt het aandeel van de buitenlanders in de totale bevolking toe van 9% in 1900 tot 26% in 1930; in Kerkrade van 15 tot 25%. Ook de gemeenten Brunssum en Hoensbroek en in mindere mate Amstenrade, Schaesberg, Nieuwenhagen, Eijgelshoven en Ubach over Worms vertonen dezelfde tendens. In

1) Jaarverslagen A. M. F.

1905 bestaat ruim 16% van het aantal mijnwerkers uit vreemdelingen, vooral Duitsers; in 1930 is bijna 32% van de mijnwerkersbevolking van buitenlandse nationaliteit; in absolute cijfers neemt in deze jaren het aantal vreemde mijnwerkers toe van 429 tot 11.969 personen. Behalve de Duitsers, die het grootste contingent uitmaken (tussen de 60 en 80%) treft men er aan, eerst vrij veel Oostenrijkers en Belgen, en later Polen, Slovenen en andere nationaliteiten 1).

In deze periode zijn bijna 75% van de buitenlanders, die zich in Limburg vestigen, Duitsers en ongeveer 20% Belgen. Het percentage uit de overige landen is over vele nationaliteiten verdeeld. Van de Duitsers verblijft het overgrote deel in de Mijnstreek; van de Belgen woont ruim de helft in de grotere gemeenten en vooral in Maastricht (30%). De overige nationaliteiten vindt men bijna uitsluitend in het Mijngedied.

We willen hier nog de aandacht vestigen op enkele bijzondere omstandigheden, die de buitenlandse migratie naar Limburg hebben beïnvloed. Vooreerst neemt ons gewest tijdens de eerste wereldoorlog een belangrijk aantal Belgische vluchtelingen op, waarvan er een aantal werk vinden in de mijnen. Daartegenover staat, dat veel Duitsers in de mijnstreek woonachtig, Limburg moeten verlaten om dienst te nemen in het Duitse leger. Anderzijds zoekt een groep Duitse dienstweigeraars een toevlucht in ons gewest.

#### De periode vóór 1939

In de omvangrijke migratie vanuit het buitenland komt sedert 1930 een ommekeer; de inter-provinciale migratie neemt dan echter nog toe. Van 1930 tot en met 1940 vestigen zich 83.593 personen vanuit andere provincies in Limburg; uit het buitenland zijn afkomstig 50.724 personen. Voor het eerst is in deze periode de inter-provinciale migratie groter

1) Jaarverslagen A. M. F.



dan de buitenlandse migratie. Het totaal aantal niet Limburgse vestigingen (inclusief die uit de koloniën en de ambtshalve inschrijvingen) bedraagt 139.334 personen <sup>1)</sup>. Het totaal aantal vestigingen bedraagt 422.732, zodat de binnenprovinciale migratie gesteld kan worden op 288.415 personen. In procenten betekent dit een aandeel van de binnenprovinciale migratie van 67%, van de interprovinciale migratie van 19.8% en van de buitenlandse migratie van 12%.

Een nadere aanduiding van de herkomst van de migranten uit andere provincies vinden wij in de tabellen 24a en 24b. Deze tabellen zijn samengesteld door vergelijking van de gegevens, zoals deze in de volkstelling van 31 mei 1947 zijn opgenomen, betreffende de verdeling van de bevolking naar de geboorteplaats en naar de woonplaats in augustus 1939 <sup>2)</sup>. Uit deze gegevens kan men afleiden, hoeveel personen in de jaren tussen 1939 en 1947 vanuit andere provincies naar Limburg komen en hoeveel personen vóór 1939 uit andere provincies naar Limburg verhuizen. Deze laatste categorie omvat dan het aantal in andere provincies geboren personen, dat overblijft, wanneer we daarvan aftrekken het aantal personen, die uit andere provincies naar Limburg verhuizen na 1939.

Dit laatste cijfer geeft dus uitdrukkelijk niet aan, het aantal vestigingen vanuit andere provincies; velen immers zijn vóór 1947 weer vertrokken of zijn vóór die datum overleden. Aangezien echter niet verondersteld kan worden, dat er grote relatieve verschillen zijn opgetreden in de terugkeer naar de provincie van herkomst of in het sterftcijfer van de migranten uit andere provincies, kan aan de vermelde cijfers enige betekenis niet worden ontzegd. De weergegeven tabellen geven een benade-

- 1) Statistiek van de loop der bevolking in Nederland.
- 2) Uitkomsten van de Volks- en Beroepstelling van 31 mei 1947, van de provincie Limburg en per gemeente.

rend beeld van de interprovinciale vestigingsstroom en van het uiteindelijk resultaat hiervan in de jaren vóór 1939. Rekening houdend met genoemd voorbehoud kunnen we berekenen, dat uit de tien overige provincies van Nederland in de jaren vóór 1939 naar Limburg zijn verhuisd:

uit Groningen	1.730 personen	( 4.5 %)
uit Friesland	2.851	" ( 7.4 %)
uit Drente	2.843	" ( 7.4 %)
uit Overijssel	2.010	" ( 5.2 %)
uit Gelderland	6.975	" (18.2 %)
uit Utrecht	1.590	" ( 4.1 %)
uit Noord-Holland	3.149	" ( 8.2 %)
uit Zuid-Holland	4.091	" (10.7 %)
uit Zeeland	1.204	" ( 3.1 %)
en uit Noord-Brabant	11.947	" (31.1 %)

De meeste migranten uit de andere provincies komen derhalve uit de aangrenzende provincies Noord-Brabant en Gelderland. Uit de noordelijke provincies komt 19.3% van het totaal; uit de randstad Holland 23%, uit de oostelijke provincies 23.4% en uit het zuiden 34.2%.

In Zuid-Limburg stemt de samenstelling van de migranten naar de provincie van herkomst nagenoeg overeen met de percentages van de provincie Limburg als geheel; in Midden-Limburg vestigen zich meer migranten uit het westen en het zuiden van het land dan gemiddeld in Limburg; naar Noord-Limburg komen meer migranten uit het zuiden en het oosten van het land.

In de Mijnstreek, vooral in het oostelijk gebied van de Mijnstreek, zijn migranten uit alle provincies vrij belangrijk geconcentreerd, evenals in de steden Maastricht en Venlo. Op het Zuid-Limburgse platteland, geheel Zuid-Limburg behalve de centra, wonen vrij veel Hollanders, Utrechtenaren en Zeeuwen; in de streek rondom Roermond en Venlo telt men eveneens vrij veel inwoners uit Noord- en Zuid-Holland. Migranten uit de provincie Noord-Brabant worden in geheel Limburg aangetroffen, waarvan meer dan de

helft in Zuid-Limburg.

Een zelfde berekening kunnen we opstellen om na te gaan, uit welke landen de buitenlandse migranten afkomstig zijn, hetgeen is geschied in tabel 25. Hieruit blijkt, dat vóór 1940 het overgrote deel der migranten Duitsers zijn, die zich vooral in de Mijnstreek vestigen en in de streek rondom Venlo en Roermond. De trek vanuit België naar deze provincie (op zich niet meer van grote betekenis) richt zich op het zuidelijke grensgebied van Zuid-Limburg; op Maastricht, de Mijnstreek en de streek van Venlo en Roermond.

De migratie vanuit de overige landen is voornamelijk geconcentreerd in de oostelijke Mijnstreek met als centrum Heerlen en in mindere mate ook in de rest van Zuid-Limburg en rond Venlo.

#### De periode 1939-1947

De uitkomsten van de volkstelling van 1947 stellen ons in staat met nauwkeurigheid de herkomst vast te stellen van de migranten in de periode 1939-1947. Aangezien in deze jaren buitengewone factoren de migratie hebben beïnvloed, zullen wij niet zeer uitvoerig op deze jaren ingaan, hoewel het materiaal zich daartoe wel kan lenen.

De binnenprovinciale vestiging en de migratie vanuit andere provincies naar Limburg bedraagt volgens de jaarcijfers 323.161 personen en de migratie van het buitenland naar Limburg 23.494 personen, respectievelijk 93.2% en 6.8% van het totaal aantal vestigingen.

De interprovinciale en buitenlandse vestiging in deze jaren hebben wij aan de hand van de "Uitkomsten van de volkstelling van 31 mei 1947" nader aangegeven voor Noord-, Midden- en Zuid-Limburg in tabel 26. Het resultaat van de migratoire beweging per 31 mei 1947 vindt men weergegeven in tabel 27, die een indeling geeft van de bevolking van de economisch-geografische gebieden en grotere gemeenten naar de geboorteplaats. Hieruit blijkt, dat de gemeenten Heerlen, Brunssum, Hoensbroek en Geleen en voorts tal

van gemeenten in de "Oude Mijnstreek" de sterkste bevolkingsverschuivingen hebben gekend en een omvangrijk getal niet-autochtone inwoners tellen onder hun bevolking. Om de resultaten van de migratie op langere termijn te kunnen beoordelen, worden opgenomen de tabellen 28a, b, c en d, die een vergelijking mogelijk maken van de binnenprovinciale, de interprovinciale ende buitenlandse vestiging in de jaren 1859, 1899 en 1947.

De volkstelling 1947 stelt ons ook in staat een verdeling te geven naar de werkkring van de personen, die zich uit andere provincies in Limburg vestigen en van de Limburgers, die naar andere provincies vertrekken.

Gesplitst naar geslacht bestaat de emigranten-groep uit rond 48% mannen en 52% vrouwen. Bij de immigranten is deze verhouding omgekeerd.

In beide groepen eist de categorie "zonder beroep", waartoe de huisvrouwen en kinderen behoren, het grootste aandeel op.

De belangrijkste beroepsgroep blijkt te zijn: "overheidsdienst, vrije beroepen, enz.". Van de emigranten behoren hiertoe 21% (waarvan bijna 57% mannen en ruim 43% vrouwen), terwijl van de immigranten ruim 17% (65% mannen en ruim 35% vrouwen) tot deze beroepsgroep behoort.

Daarop volgt de beroepsgroep "Nijverheid" en wel bij de emigranten met ruim 12% - waarvan 83.5% mannen - en bij de immigranten met bijna 17%, waarvan 95% mannen.

In de beroepsgroep "Nijverheid" merken wij een beduidend contingent op voor Gelderland, Noord- en Zuid-Holland en vooral Noord-Brabant, waarbij de immigrantenstroom in alle gevallen sterk overheerst.

Het aantal emigranten, dat dagonderwijs geniet, bedraagt 12% van het totaal aantal emigranten, waarvan rond 79% jongens en 21% meisjes. Bij de immigranten treft men van deze beroepsgroep ook rond 12% aan met rond 74% jongens en 26% meisjes.

Er blijkt, dat een beduidend aantal dagonderwijs ge-

nietende Limburgers naar de provincies Gelderland, Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland en vooral Noord-Brabant trekken, blijkbaar om aan de aldaar gevestigde universiteiten en hogescholen hun studies te voltooien. Zulks is te meer aannemelijk, omdat wederkerig met de immigranten eenzelfde stroom in ongeveer dezelfde verhouding naar Limburg terugkeert. Zelfs de provincie Groningen met zijn universiteit laat dit op zeer bescheiden wijze zien.

"Handel en verkeer" hebben een aandeel van ruim 8% in het totaal der emigranten en van bijna 7% in het totaal der immigranten. Het beroep "Huiselijke diensten" is bij de emigranten vertegenwoordigd met 5.5% en bij de immigranten met 2.5%; bij beiden bijna uitsluitend vrouwen.

Tenslotte neemt de "Landbouw" bij de emigranten zowel als bij de immigranten een percentage van 2.5% van het totaal in.

Wij dienen nog op te merken, dat het niet allen Limburgers zijn, die naar andere provincies trekken, maar ook personen, die kortere of langere tijd in Limburg hebben gewoond en wederom terugkeren naar hun oorspronkelijke woonprovincie. Dit zelfde geldt eveneens voor van huis uit Limburgers, die zich in een andere provincie gevestigd hebben en wederom naar Limburg terugkeren.

### De periode 1948-1955

In deze periode bedraagt de binnenprovinciale vestiging 47.099 personen; de vestiging vanuit andere provincies is groot 25.168 personen en vanuit het buitenland 33.789 personen. Het aandeel van de binnenprovinciale migranten in het totaal der vestigingen bedraagt in deze periode derhalve 44.4%; het aandeel van de interprovinciale migranten is 23.7% en het aandeel van de buitenlandse migranten 31.9%. Voor de periode van 1948 tot 1956 beschikken wij over belangrijk cijfermateriaal, bewerkt in een uitgave van de Provinciale Planologische Dienst in

Limburg 1).

Hieruit blijkt, dat de migratie binnen de provincie, in vergelijking met andere provincies, zeer groot is.

Een analyse van de binnenprovinciale migratie geeft als resultaat, dat vooral de Mijnstreek optreedt als een concentratiegebied ten opzichte van alle overige Limburgse gebieden. Venlo, en in geringere mate Roermond, trekt vooral bevolking aan uit Noord- en Midden-Limburg; Maastricht uit Midden- en Zuid-Limburg; Weert is een absorptiegebied voor de omliggende streek; de jonge industriekern Venray trekt bevolking aan uit geheel Limburg, wat waarschijnlijk ook voor een deel is te verklaren uit zijn gestichtsbevolking.

In het algemeen openbaart zich een voortgezette trek van het platteland naar de stad en eveneens naar de jongere, sterk groeiende industriegemeenten.

De migratoire relaties van Limburg met de overige Nederlandse provincies zijn door de excentrische ligging van het gewest vrij gering in vergelijking met de rest van het land. Limburg in zijn geheel is een expulsiegebied ten opzichte van de beide Hollanden en een instromingsgebied voor alle andere provincies, Noord-Brabant levert daarbij het belangrijkste contingent immigranten en daarnaast Gelderland en in mindere mate de noordelijke provincies. Verder blijkt uit genoemde publicatie, dat Limburg in de jaren 1948-1956 een vestigingsoverschot heeft ten opzichte van overig Nederland van 6.162 personen, terwijl de provincie een vertrekoverschot heeft van 1.138 personen ten opzichte van het buitenland. Wat de buitenlandse migratie betreft, verdient vermelding, dat het aandeel van België en Duitsland in het totale contingent buitenlandse immigranten belangrijk is verminderd. Van 1948 tot 1953 vestigen zich 16.196 personen uit het buitenland in Limburg;

1) Analyse van de binnenlandse migratie 1948-1955. Bijdragen tot de ruimtelijke ontwikkeling van Limburg, nr. 2; Maastricht, augustus 1957.

hiervan komen er 3.249 uit België en Luxemburg (20.1%), 3.546 uit Duitsland (21.9%) en 9.401 uit andere landen (58%). Onder deze immigranten uit andere landen bevinden zich alle Indonesische gerepatriëerden, wat dit grote aantal verklaart. Onder de immigranten uit andere landen dan Indonesië bevinden zich eveneens een belangrijk aantal repatrianten. De buitenlandse migratie betreft immers niet alleen vreemdelingen, maar voor een deel ook Nederlanders, die uit den vreemde naar eigen land terugkeren <sup>1)</sup>.

#### De richting van vertrek uit de provincie Limburg

Na de ontleding van de herkomst van de migranten trachten wij thans nadere gegevens te vinden omtrent de richting en de bestemming van de migranten, die uit Limburg vertrekken. Voor de provincie in zijn geheel kunnen wij met behulp van de reeds eerder genoemde bronnen een globale verdeling maken van het binnenprovinciale vertrek, van het vertrek naar andere provincies en van het vertrek naar het buitenland. Deze verdeling vindt men in de volgende tabel:

1) Statistiek van de buitenlandse migratie; 1948-1949, 1950-1952; uitgave van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Het vertrek vanuit een Limburgse gemeente naar een andere gemeente binnen de provincie, het vertrek naar een Nederlandse gemeente in een andere provincie en het vertrek naar het buitenland over de jaren 1865-1955, in absolute cijfers en in procenten.

Periode	Binnenprovinciaal		Interprovinciaal		Buitenland <sup>1)</sup>	
	absoluut	in %	absoluut	in %	absoluut	in %
1865-1875	53.729	56.6	15.486	16.3	25.779	27.1
1876-1899	167.562	54.3	55.186	17.9	86.068	27.8
1900-1930	669.452	62.1	212.696	19.7	195.869	18.2
1931-1940	289.292	64.0	88.023	19.5	74.434	16.5
1939-1947	318.765 (89.8%)				36.281	10.2
1948-1955	72.267	55.2	23.917	18.3	34.702	26.5

1) met inbegrip van het vertrek naar de koloniën.

Uit deze tabel blijkt, dat het vertrek vanuit een Limburgse gemeente naar een andere gemeente binnen de provincie zeer groot is en steeds meer dan de helft van het geheel van alle vertrek bedraagt; het vertrek naar andere provincies van het land neemt geleidelijk toe, maar blijft sedert de oorlog constant; de migratie naar het buitenland is zeer omvangrijk in de vorige eeuw, maar vertoont sindsdien een geleidelijke daling, met uitzondering van de naoorlogse periode, toen betrekkelijk velen naar landen overzee zijn geëmigreerd.

#### De periode vóór 1900

Gegevens per gemeente staan ter beschikking omtrent de richting van het vertrek voor de jaren 1865-1875.

In tabel 29 hebben wij voor deze periode de binnenprovinciale migratie, het vertrek naar andere provincies en naar het buitenland nader gesplitst per gebiedsdeel en naar de grotere gemeenten. Het vertrek naar andere gemeenten binnen de provincie blijkt sterk in Zuid-Limburg, met name te



Maastricht en in de streek rondom Roermond. Uit Noord-Limburg en vooral uit het gebied Venlo trekken velen naar andere provincies; ook in Maastricht zijn velen, die naar overig Nederland verhuizen. Naar het buitenland is er een sterke trek vanuit oostelijk Zuid-Limburg en vanuit Maastricht.

Bij vergelijking met de overeenkomstige tabel betreffende de vestiging (zie tabel 22) blijkt, dat Noord-Limburg gedurende deze periode ongeveer gelijke binnenprovinciale en interprovinciale vestigings- en vertrekcijfers heeft, maar een aanmerkelijk vertrek-overschot vertoont met het buitenland.

In Midden-Limburg vertoont de stad Roermond ten aanzien van het migratie-verkeer met de overige provincies een vestigingssurplus, terwijl het overig gebied van Midden-Limburg een vertrek-saldo heeft. De interprovinciale migratie-balans is in Midden-Limburg ongeveer in evenwicht; in de streek rond Weert overheerst echter het vertrek naar andere provincies; in de streek rond Roermond, met name in Roermond zelf, is er een vestigingssurplus ten opzichte van de andere provincies. Ten opzichte van het buitenland lijdt Midden-Limburg een aanzienlijk verlies, waarin door alle gebieden wordt bijgedragen.

Op het Zuid-Limburgse platteland is een vertrekoverschot naar andere gemeenten te constateren. Het binnenprovinciaal migratie-verkeer openbaart hiër de toenemende trek naar de stad. De centra van betekenis, Maastricht, Sittard, Heerlen en Kerkrade, vertonen een vestigingssurplus en zijn absorptiegebied ten aanzien van de andere Limburgse gemeenten, vooral ten aanzien van het platteland van Zuid-Limburg. In het interprovinciaal migratieverkeer ontlopen vestiging en vertrek elkaar weinig.

De vestiging uit- en het vertrek naar andere provincies is in Zuid-Limburg gering, behalve te Maastricht, Sittard en Kerkrade (Rolduc!), die een bescheiden overschot vertonen. Het migratieverkeer met het buitenland is in Zuid-Limburg daarentegen zeer groot; het hele gebied vertoont een vertreksaldo

ten opzichte van het buitenland, behalve de gemeenten Kerkrade en Brunssum. Voor Kerkrade is het buitenlands vestigingssurplus grotendeels te verklaren uit de aantrekkingskracht van de Domaniale Mijn, de enige steenkolenmijn in deze tijd in Limburg. Het buitenlands vestigingssurplus van Brunssum moet waarschijnlijk toegeschreven worden aan het ter plaatse aanwezige klooster en het pensioonaat van de zusters Franciscanessen. De gemeenten Maastricht en Sittard hebben ook een vertrekoverschot met het buitenland.

Voor de periode 1876-1899 zijn geen cijfers per gemeente beschikbaar; voor dit tijdvak zijn wij aangewezen op de jaarlijkse uitgave van de "Loop der bevolking in Nederland", die alleen cijfers geeft voor de provincie als geheel. Deze hebben we opgenomen in tabel 30. In vergelijking met de vestigingscijfers volgt hieruit, dat Limburg zowel voor wat betreft de interprovinciale als voor de buitenlandse migratie in dit tijdvak een vertreksurplus heeft van tezamen 13.757 personen, waarvan 93% met bestemming buitenland. Daarenboven kan nog een derde vertrekoverschot worden berekend, namelijk de ambtshalve in- resp. afgeschreven bevolking, ter grootte van 1222 personen. Onder de ambtshalve in- of afschrijvingen wordt dan verstaan de vestiging of het vertrek van personen naar of uit Limburg, waarvan de vroegere of latere woonplaats onbekend is.

Het grote vertreksaldo met het buitenland in deze jaren vraagt bijzondere aandacht, vooral de massale trek naar België en Duitsland.

Voor een deel spreekt dit reeds uit de geografische ligging van Limburg langs de Duitse en de Belgische grens; immers twee-derde van de provinciale grenzen zijn tevens Rijksgrenzen. Bovendien was de Limburgse bevolking van oudsher meer en beter georiënteerd op de Duitse en Belgische buurgebieden dan op overig Nederland, wat uit verschillende punten blijkt: In het begin van deze eeuw trouwde ruim 2.5% van alle Limburgse mannen met buitenlandse vrouwen en huwde 6% van alle Limburgse vrouwen

met een buitenlandse man<sup>1)</sup>. Men mag aannemen, dat deze cijfers bij benadering ook voor de vorige eeuw gelden. Tal van jongens en meisjes - ook uit de agrarische milieus - bezoeken na de lagere school een tijd lang een pensionaat in het buitenland voor verdere opleiding of algemene ontwikkeling. Hogere studies doen de meesten in het buitenland. Een vakman wordt eerst bekwaam geacht na een leertijd in het buitenland. Economisch, sociaal en cultureel is men in dit excentrisch gelegen gewest bijna geheel op het buitenland aangewezen, hetgeen op de migratie naar het buitenland uiteraard zijn invloed heeft. De huwelijken met buitenlanders, de dienstbodentrek over de grens, de wisseling in de gestichtsbevolking en de economische omstandigheden in de vorige eeuw zijn de voornaamste verklaringsgronden voor de migratie naar het buitenland. Vooral de economische toestand van Limburg in de vorige eeuw is een voornamelijk factor ter verklaring van de hoge buitenlandse migratie; de hevige landbouwcrisis, die in de twee laatste decennia van de vorige eeuw het agrarische Limburg tot armoede brengt, heeft tot gevolg, dat velen van het platteland wegtrekken. De grote industriële opbloei in het naburige Duitsland en de hoge lonen, die daar verdiend worden, lokken veel arbeiders van het platteland naar de industriegebieden. Er ontstaat een langzame maar permanente migratie vanuit geheel Limburg naar de Duitse en Belgische industriecentra, waardoor het jaarlijks terugkerend vertrekoverschot structureel wordt. Naast deze migratie merkt men in deze jaren op een sterk ontwikkeld pendelverkeer met de buitenlandse buurgebieden. Uit de grensgemeenten vertrekken dagelijks arbeiderstreinen, die grote aantallen ongehuwde losse arbeiders in de gelegenheid stellen in de Belgische en Duitse industrie werk te vinden. Uit tal van plat-

1) Statistiek v. d. loop v. d. bevolking in Nederland, 1903.

telandsgemeenten, met name van Zuid-Limburg trekken bovendien jaarlijks een groot aantal personen gedurende het gehele zomerseizoen naar Duitsland, waar zij voornamelijk werk vinden in de steenfabrieken en bij de oogstwerkzaamheden. Deze pendel is ongetwijfeld voor velen een rechtstreekse voorbereiding tot een blijvende vestiging in de buitenlandse werkgemeente 1).

De omvangrijke trek naar het buitenland is voor het grootste deel afkomstig uit Zuid-Limburg, waar niet alleen de bewoners van de grotere gemeenten Maastricht, Kerkrade en Sittard, maar in toenemende mate ook de bewoners van het agrarische platteland aan deze migratie naar het buitenland deelnemen. Ook vanuit Roermond en Venlo is een vrij grote vertrekstroom op Duitsland en België gericht, die waarschijnlijk voor een aanzienlijk deel bestaat uit vroegere plattelandsbewoners, die al eerder naar deze plaatsen zijn verhuisd.

In het interprovinciaal migratieverkeer speelt bijna uitsluitend Noord-Limburg een rol van betekenis; het gebied benoorden Venlo is vanouds sterk georiënteerd op het aangrenzende Brabant en Gelderland en op de stad Nijmegen. De overige migratie met Noord-Brabant komt eerst later tot ontwikkeling en stoot in deze periode nog op de geografische barrière van de vrij ontoegankelijke Peel.

Binnenprovinciaal openbaart zich een sterke trek naar de stad en zijn onmiddellijke omgeving. In Noord-Limburg worden het handels- en tuinbouwcentrum Venlo en het industrieel snel groeiende Tegelen belangrijke concentratiegebieden, terwijl ook de landontginningen veel kolonisten aantrekken; in Mid-

1) Illustratief voor oostelijk Zuid-Limburg is bijvoorbeeld een geschrift van F. X. Schobben: "Groenstraat en de Groenstraters in vroeger dagen", Geleen 1950. Zie ook de jaarverslagen van de Limburgse R. K. Werkliedenbond over deze jaren.

den-Limburg is de trek gericht op Roermond en Weert; in Zuid-Limburg op het industrie- en bestuurscentrum Maastricht en op oostelijk Zuid-Limburg.

### De periode van 1900-1930

Deze periode vertoont een geheel ander beeld dan het voorafgaande tijdperk. In tegenstelling tot het laatste kwart van de vorige eeuw - toener een vertrekoverschot was te constateren in het migratieverkeer met het buitenland - leveren de eerste twee decennia van deze eeuw een vestigingssurplus op ten opzichte van de andere provincies van 8.948 personen en ten opzichte van het buitenland van 75.293 personen. Dit grote vestigingssurplus hangt bijna geheel samen met de fenomenale opkomst van de mijnindustrie, waardoor de mijnstreek een belangrijk concentratiegebied wordt van niet-Limburgse bevolking. De binnenprovinciale migratiebeweging heeft hetzelfde effect; terwijl volgens de migratieresultante (zie tabel 11c) Noord- en Midden-Limburg een vertrek-surplus hebben, noteert Zuid-Limburg een belangrijk vestigings-surplus.

De richting van het vertrek uit de provincie wordt in deze jaren voor een groot deel bepaald door de immigranten, die Limburg na enige tijd weer verlaten en naar huis terugkeren; de richting van het vertrek is in belangrijke mate een afhankelijke variabele van het gebied van herkomst van de in Limburg gevestigde migranten. Dit geldt zeker voor de Mijnstreek en in het algemeen voor alle gebieden met een vestigings-overschot. Bij de migratie is er nooit sprake van éénrichtingsverkeer; de komende (immigratie) stroom roept steeds een gaande (emigratie) stroom op en omgekeerd. De motieven tot migratie, gelegen in woonsituatie, de werkgelegenheid en het verblijf in instituten en gestichten van allerlei aard, leiden zowel tot vestiging als tot vertrek; de mogelijkheden tot werkgelegenheid zijn soms bij uitstek gunstig in eigen streek en trekken bevolking aan; dan weer zijn het de bestaansmogelijkheden elders, die de eigen

bevolking tot vertrek nopen. Bij een industrie-vestiging op grote schaal, zoals bij de opkomst van de mijnindustrie in Zuid-Limburg, heeft een omvangrijke vestiging plaats van vreemde arbeidskrachten, echter deze migranten zijn niet allen "blijvers"; om persoonlijke redenen of uit oorzaken van sociaal-economische aard trekt een grote categorie na kortere of langere tijd weer weg. Overplaatsing van arbeidskrachten door overheidslichamen of grootbedrijven heeft zowel vertrek als vestiging tot gevolg.

Evenzo kunnen huwelijken met personen uit andere gemeenten, andere provincies of met buitenlanders tot vestiging leiden dan wel tot vertrek. De dienstboden-trek kan eveneens de richting van de migratie naar 2 zijden beïnvloeden. Het duidelijkst spreekt dit nog bij een wisselende gestichtsbevolking (onderwijs-internaten, seminaria, psychiatrische inrichtingen, sanatoria, enz.), waar regelmatig vestiging en vertrek plaats heeft. Bij de interdependentie van vestiging en vertrek speelt de werkgelegenheids-factor een niet onbelangrijke rol. Uit dien hoofde kunnen we in deze jaren een vertrek constateren naar Noord-Brabant, Gelderland, Overijssel en de drie noordelijke provincies en naar Duitsland, Costenrijk en België.

Onafhankelijk hiervan ontwikkelt zich bovendien een vertrekstroom naar de grote steden in het westen van het land, die ook vanuit Limburg immigranten aantrekken. Ook Noord-Brabant (Eindhoven), Gelderland (Arnhem en Nijmegen) en Overijssel (Twente) oefenen een steeds grotere aantrekkingskracht uit op de Limburgse migranten. De grotere vrijheid en sociale mobiliteit in de stad wordt als begerenswaardig genoeg ervaren om de grote overgang te wagen.

Overigens geschiedt de migratie doorgaans over beperkte afstand; behalve een wassende stroom van personen, die zich in de verstedelijkte gebieden van Limburg gaan vestigen, verklaart deze tendens tot migratie over beperkte afstand ook de trek, die vóór 1914 plaats heeft, naar de onmiddellijk aangrenzende Duitse en Belgische gebieden. Vanuit Zuid-Lim-

burg is er een trek naar het Luikse bekken en het industriegebied van Aken; vanuit het oostelijk van de Maas gelegen Midden-Limburg naar de agglomeraties van München-Gladbach en vanuit Noord-Limburg naar de industrieën in Viersen (textiel), Kreïeld (suiker), Gogh (de margarinefabriek Jurgens) en Kleef (de margarinefabriek van den Bergh). Dit migratieverkeer wordt veroorzaakt door de massale pendel, die naar die industriegebieden plaats heeft. Na het uitbreken van de eerste wereldoorlog en vooral na de devaluatie van de Duitse mark is de trek naar Duitsland voorbij en beginnen Duitse arbeidskrachten en dienstboden Limburg in grote aantallen binnen te stromen. Aangezien over deze jaren geen gegevens ter beschikking staan betreffende richting en samenstelling van het vertrek per gemeente, moeten wij met deze globale aanduiding volstaan.

#### De periode vóór 1939

Voor de jaren 1931-1940 is de richting van het vertrek weer voor een belangrijk deel af te leiden uit de provincie of het land van herkomst, waarvandaan de weer vertrekkende migranten afkomstig zijn. Deze crisisjaren dwingen veel buitenlandse arbeidskrachten tot vertrek, terwijl ook het interprovinciaal vertrek toeneemt. Dientengevolge noteren de dertiger jaren vrij grote vertrek-overschotten. Ten opzichte van de overige provincies is er een vertrek-overschot van 4.930 personen en ten opzichte van het buitenland van 21.573 personen. Dit belangrijk buitenlands vertreksaldo, dat vooral de Mijnstreek betreft, correspondeert met het buitenlands vestigings-surplus uit vroegere jaren. Aangezien in de voorafgaande periode een hoog buitenlands vestigings-surplus werd genoteerd, was te verwachten, dat bij een gevoelige economische terugslag de buitenlandse migratie in een hoog vertrek-overschot zou resulteren. We zien dan ook in deze jaren zeer hoge vertrekcijfers in de gemeenten van Zuid-Limburg (vooral van de oostelijke Mijnstreek) naar

Duitsland, België en overige landen; vrij groot is ook het vertrek vanuit het gebied Maastricht en Venlo en omgeving en in mindere mate vanuit Roermond en Weert.

Over het vertrek naar andere provincies kunnen we nadere gegevens vinden, indien we bij de "Uitkomsten van de volkstelling 1947 per provincie" het aantal in Limburg geboren, maar in andere provincies wonende personen verminderen met het aantal personen, dat tussen 1939 en 1947 naar een andere provincie verhuisd is. Dan vinden we voor het vertrek vanuit Limburg naar andere Nederlandse provincies in de jaren vóór 1939 de volgende cijfers:

<u>vertrokken naar</u>	<u>absoluut</u>	<u>in percenten</u>
Groningen	304	0.9
Friesland	185	0.6
Drente	212	0.7
Overijssel	728	2.2
Gelderland	3.807	11.7
Utrecht	1.865	5.7
Noord-Holland	5.221	16.0
Zuid-Holland	5.816	17.8
Zeeland	237	0.7
Noord-Brabant	14.271	43.7
	32.646	100.0

=====  
 Uit deze tabel blijkt, dat 39.5% van het totaal aantal vertrokken personen naar de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht gaat en 43.7% naar Noord-Brabant. Het zijn deze provincies met name, die het vertrek-overschot van Limburg met de andere provincies vooral veroorzaken.

Bij deze cijfers geldt hetzelfde voorbehoud, dat we bij de soortgelijke opstelling betreffende de vestiging in Limburg vanuit andere provincies maakten; deze cijfers geven niet aan het totaal van het vertrek naar een andere provincie, maar enkel het resultaat van het vooroorlogse vertrek naar andere provincies per 31 mei 1947.



Ten aanzien van de migratie in deze vooroorlogse jaren kunnen we uiteindelijk tot het volgende besluiten: Ten dele trekt het bevolkings-overschot van Limburg naar de Mijnen en blijft dus in eigen provincie; ten dele trekt men naar het Eindhovense industriegebied, de randstad Holland en Twente; ten dele naar Duitsland en België. Ook de industriecentra Maastricht, Venlo en Tegelen, Weert en Roermond ontvangen uit het dichtbevolkte plattelandsg gebied toevoer van arbeidskrachten <sup>1)</sup>.

Illustratief is tenslotte ook het overzicht, opgenomen in tabel 30, dat een beeld geeft van de migratie van Limburg naar het buitenland in vergelijking met het Rijk. Daarbij blijkt, dat van 1876 tot 1940 het aandeel van Limburg in de landelijke buitenlandse migratie schommelt tussen 20% en 30%, wel een bewijs, dat de Limburgse bevolking niet zo honkvast schijnt, als dikwijls wordt verondersteld.

#### De periode 1939-1947.

In de jaren 1939-1947 heeft Limburg een binnenlands vestigings-overschot van 4.396 personen en een buitenlands vertrek-surplus van 12.787 personen. Van het totale vertrek naar andere provincies ging volgens de uitkomsten van de volkstelling 42.7% naar de randstad Holland, 33.5% naar Noord-Brabant, 14.6% naar Gelderland en 8% naar de vier noordelijke provincies. Het buitenlands vertrekoverschot kan niet nader worden onderverdeeld, maar is grotendeels aan de buitengewone omstandigheden tijdens de oorlogsjaren te wijten.

1) Deze conclusie bleek uit een onderzoek, ingesteld in een Noord-Limburgs vertrekgebied (gebied Bergen-Gennep) met betrekking tot de periode 1920-1939.

Cfr. Nota betr. de demografische en industriële ontwikkeling van de provincie Limburg, in verband met de stichting van een Technische Hogeschool in het zuiden, Maart-October 1948.

### De periode 1948-1955

Over de laatste periode 1948-1955 noteren we tenslotte een gering buitenlands vertrek-overschot van 913 personen en een klein interprovinciaal migratie-surplus van 1251 personen. Het buitenlands vertrek is in de jaren 1948-1952 gericht op België en Luxemburg (28.9%), op Duitsland (14%), maar met name op de overige landen (57.1%), waaronder de emigratielanden overzee <sup>1</sup>). In het interprovinciaal migratieverkeer heeft Limburg een vertrek-overschot met de provincies Noord- en Zuid-Holland en een vestigings-surplus met de overige provincies. Binnen de provincie is er een sterke migratie naar de Mijnstreek, terwijl door het grillig verloop van de gemeentegrenzen ook in de Mijnstreek zelf een z.g. pseudo-migratie optreedt. De overige gebieden met uitzondering van de grote industriegemeenten blijken nog voortdurend expulsief <sup>2</sup>).

### Buitenlandse emigratie

Tot slot geven we thans nog een afzonderlijke beschouwing over de Limburgse emigratie naar het buitenland. We besteden daarbij bijzondere aandacht aan de "landverhuizing". Onder "landverhuizers" worden verstaan zij, die naar het buitenland vertrekken om zich daar definitief te vestigen.

De cijfers in de betreffende tabellen 31a en b zijn ontleend aan de "Verslagen van het Hertogdom Limburg" voor de periode 1862-1877 en voor de volgende jaren aan de uitgave "Statistiek van de loop der Bevolking van Nederland", van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Beide tabellen zijn enigszins ver-

- 1) Statistiek v. d. buitenlandse migratie 1948-1949, 1950-1952, uitgave van het Centraal Bureau voor de Statistiek.
- 2) Analyse v. d. binnenlandse migratie (in Limburg) 1948-1955, passim

schillend, omdat vanaf 1901 t/m 1920 door het C. B. S. ook afzonderlijke cijfers gepubliceerd worden over de landverhuizing naar met name genoemde Europese landen. Voor 1901 ontbreken deze cijfers, terwijl ze ook na 1920 niet meer gepubliceerd worden. Hieruit volgt, dat in tabel 31a slechts het aantal landverhuizers naar landen overzee gegeven kan worden, terwijl in tabel 31b tevens is vermeld het aantal landverhuizers naar de diverse Europese landen. Bovendien kon in tabel 31b onderscheid gemaakt worden tussen het totaal aantal naar de koloniën vertrekenden, naar de landen overzee en landverhuizers van beide categorieën. Alvorens beide tabellen te bespreken, willen we nog opmerken, dat de ambtshalve afschrijvingen niet zijn opgenomen, omdat omtrent de plaats van vestiging van deze categorie personen niets bekend is, terwijl bovendien tot deze ambtshalve afschrijvingen ook gerekend moeten worden de woonplaatsveranderingen, in eigen en naar andere provincies van ons land, van personen, waarvan de vroegere of latere woongemeente onbekend is.

In de periode 1862-1900 vertrekken 126.839 Limburgers naar het buitenland. Hiervan vestigen zich 123.227 personen of ruim 97% in een der Europese landen en 3.612 personen of bijna 3% trekken naar landen overzee.

Het merendeel van deze laatste groep (76%) vestigt zich in Amerika, met name in de Verenigde Staten; 23.5% zoekt een bestaan in de koloniën, terwijl de trek naar de overige landen overzee miniem is; pro mille van de bevolking schommelt het emigratiecijfer naar landen overzee ongeveer tussen 0.1 en 0.6; het blijft daarbij beduidend onder het landelijk niveau.

Enige perioden evenwel geven een opmerkelijke emigratie te zien, zoals de jaren 1862-1863, 1869-1870, 1873 en 1880-1883.

In de jaren 1852-1863 vertrekken uit Limburg 876 emigranten overzee, waarvan 862 naar de Verenigde Staten; in 1869-1870 vertrekken 285 personen, waar-

van 234 naar Amerika: in 1873 zijn het 172 personen, waarvan 142 naar de V. S. ; van 1880 tot en met 1883 570 emigranten, waarvan 524 naar de States.

"Het blijkt, dat er twee verschillende gebieden zijn, waar de emigratie bijzonder sterk is opgetreden. Het ene gebied ligt in Noord-Limburg en omvat de gemeenten Venray, Horst, Sevenum, Wanssum, Meerlo, Broekhuizen, Grubbenvorst en Maasbree. Het tweede gebied ligt op de scheiding tussen Zuid- en Midden-Limburg en omvat de gemeenten Montfort, Echt, Roosteren, Susteren, Obbicht en Papenhoven, Grevenbicht, Born, Nieuwstadt, Limbricht, Sittard en Munstergeleen."

Het is moeilijk een reden op te geven, waarom juist uit de twee bovengenoemde gebieden de emigratie zo bijzonder sterk is geweest. Men zou hier kunnen denken aan het succes van enkele voortrekkers, die een sterke stimulans op anderen hebben uitgeoefend. Verder is nog opvallend het grote verschil tussen Zuid-Limburg enerzijds en Midden- en Noord-Limburg anderzijds. In Zuid-Limburg is het aantal trekkers zeer gering."

"Heel merkwaardig is het, dat de jaren 1862 t/m 1867, waarin de emigratie uit Limburg het sterkst was, samenvallen met de Amerikaanse Burgeroorlog (1861-1865)" 1).

Wellicht is de verklaring voor een gedeelte te zoeken in de Amerikaanse kolonisatiewet van 1862 en 1873. In de Verenigde Staten van Noord-Amerika had men sedert de 50er jaren vele spoorwegen aangelegd, welke het binnenland met de zeehavens aan de oostkust in verbinding brachten en waardoor uitgestrekte landstreken met vruchtbare maagdelijke grond plotseling voor de cultuur ontsloten werden. Die

1) Dr. H. C. W. Roemen: "Vertrek uit de provincie Limburg naar overzeesche gewesten in de jaren 1851-1877. Overdruk uit het Tijdschrift voor economische geographie, 37e jg. no. 12, 1946.

"gronden langs de spoorwegen gelegen werden nu "door de spoorwegmaatschappijen en immigratiemaatschappijen tegen voordelige voorwaarden aan "de kolonisten aangeboden. En ook door het Gouvernemenent werden prairie en andere gronden uit het "Staatsdomein, krachtens de koloniatiewetten van "1862 en 1873 bijna kosteloos aan kolonisten in eigendom afgestaan" 1).

Een sterke stroom van landverhuizers verliet dus Europa om zich in de Nieuwe Wereld te vestigen. Waarschijnlijk heeft dit aanlokkelijke aanbod ook in sommige Limburgse gemeenten een zekere emigratiekoorts veroorzaakt, die deed besluiten alle risico's te nemen.

Volgens Dr. Roemen heeft het overgrote deel van de trek naar Noord-Amerika "bestaan uit boeren en nijveren vooral uit de mingevoede klasse. Zondert men de personen uit, die naar de missie vertrokken, dan kan men aannemen, dat bij vrijwel alle andere trekkers economische motieven tot emigratie hebben geleid" 2).

In de periode 1901-1920 vertrekken vanuit Limburg in totaal 125.896 personen naar het buitenland. Hier van blijven in Europa 124.112 personen of 98.6%, terwijl 1.784 personen of 1.4% naar landen overzee trekken. Het totaal aantal landverhuizers in de jaren na 1900 bedraagt 8.416 personen, d. i. 6.7% van het totaal aantal personen, die zich in het buitenland vestigen. Van deze landverhuizers blijven er 88.7% in Europa. Van het aantal landverhuizers naar Europese landen vestigen zich 64.4% in Duitsland en 28.6% in België en 7% in overige Europese landen. Van de landverhuizers, die in de periode 1901-1920 overzee trekken, vestigen zich ruim 75% in Amerika, 14.4% in de koloniën en 10.5% in andere landen overzee.

1) "De Ned. Landbouw 1813-1913," uitg. van de Directie van de Landbouw, 's-Gravenhage, 1913, blz. 19 en 20.

2) Dr. Roemen, o. c.

Betreffende de periode 1921-1930 ontbreken de cijfers inzake Limburgse landverhuizers. Na 1930 is de trek naar Amerika voorbij, omdat het aantal immigranten daar door een quota-systeem wordt gelimiteerd. Wel kunnen we nog vermelden, dat in de twintiger jaren de totale buitenlandse emigratie 65.152 personen omvat, waarvan 1.9% zich vestigt in de koloniën. In de periode 1931-1940 vertrekken 74.434 personen naar het buitenland. Hiervan gaan naar de koloniën 2.8%. In de jaren van de Tweede Wereldoorlog is de emigratie uiteraard niet normaal; de emigratie, dalend van 1931 tot 1941, stijgt in 1942 en 1943 en overtreft in laatstgenoemd jaar zelfs het vooroorlogse peil. Deze stijging is het gevolg van de deportatie-maatregelen van de bezetter en heeft dus een abnormaal karakter.

Na 1945 wordt het peil van de emigratie beduidend hoger in vergelijking met vóór de oorlog; tot 1950 bedraagt de emigratie naar landen buiten Europa en naar de koloniën gemiddeld 1.5 per duizend van de gemiddelde bevolking; na 1950 echter neemt de emigratie met rasse schreden toe en bereikt zij een omvang van bijna 2.5 per mille van de bevolking.

In absolute cijfers is het aantal jaarlijks emigreren-den aanmerkelijk groter dan vroeger; in 1948 overschrijdt het aantal jaarlijkse emigranten naar landen over zee voor het eerst de 1.000; in 1955 zijn er al meer dan 2000 personen, die ieder jaar emigreren.

Deze stijgende tendens wordt enigszins onderbroken door de gunstige economische situatie, die dan aanbreekt, maar het aantal emigranten vormt nog steeds een behoorlijk getal.

Tot 1950 is de emigratie naar de koloniën nog van betekenis en bedraagt het vertrek naar Indië, Suriname en de Nederlandse Antillen gemiddeld 600 à 800 personen per jaar, exclusief de personen, die in militair verband naar Indië vertrekken. Na de soevereiniteitsoverdracht aan Indonesië wordt de omvang van de emigratie naar de koloniën van geringe betekenis.

In diezelfde periode komt de emigratie naar landen buiten Europa, dank zij een goed voorbereide organisatie eerst goed op gang. De cijfers van de achtereenvolgende jaren zijn in dit opzicht instructief; in 1948: 147; in 1949: 356; in 1950: 708; in 1951: 1.358; in 1952: 1.825; in 1953: 1.792; in 1954: 1.936 en in 1955: ruim 2.000. De voornaamste landen van bestemming waren Australië en Nieuw-Zeeland (vaak meer dan de helft), Canada, de Ver. Staten, Zuid-Afrika en de landen van Zuid-Amerika. Niet minder dan twee-derde der emigranten is afkomstig uit de Mijnstreek: uit Noord- en Midden-Limburg komen naar verhouding minder emigranten <sup>1)</sup>). In het algemeen is de animo voor emigratie onder de agrariërs gering. Een tekort aan bestaansmiddelen, het ontbreken van voldoende werkgelegenheid op het platteland, leidt niet automatisch tot emigratie; historisch blijkt alleen emigratie op groter schaal op te treden, wanneer de armoede volkomen ondraaglijk wordt. In de Noord- en Midden-Limburgse gebieden met weinig emigratie-activiteit is waarschijnlijk de starre maatschappelijke structuur en de angst voor een ander sociaal-cultureel klimaat de verklaring voor de geringe bereidheid tot emigratie <sup>2)</sup>.

In totaal kan men de na-oorlogse emigratie voor de jaren 1945-1955 stellen op circa 15.000. Dit moge een respectabel getal lijken, toch blijft Limburg in de totale emigratie uit Nederland ten achter; de emigratie uit deze provincie bedroeg in genoemde periode slechts 3 à 5% van het landelijke totaal.

- 1) Statistiek van de buitenlandse migratie, 1948-1949, 1950-1952 en 1953-1955.
- 2) Drs. W.J.J. Kusters en Drs. Jos. F. van Campen, "De emigratie uit Nederland in de perioden 1947 tot en met 1953 in Sociaal Kompas", 3e jg., 1955-1956, no. 5-6, blz. 196-207.

## HOOFDSTUK V

### Samenvatting en conclusies

Omtrent de migratie in Limburg in het verleden is nog zeer weinig bekend. Tot voor kort volstonden de meeste publicaties met de vermelding van de ingekomen en vertrokken personen per gemeente. Deze studies baseerden zich daarbij meestal op de beschikbare cijfers van vestiging en vertrek, zoals deze sedert 1900 vrij gemakkelijk bereikbaar zijn. De onderhavige studie heeft getracht om de gebrekige kennis over de migratie in de provincie Limburg op meerdere punten aan te vullen. Vooreerst strekken de cijfers over de vestiging en het vertrek zich in deze studie uit over de laatste honderd jaren. Verder werd de provincie onderscheiden in een elftal economisch-geografische gebieden, waarvan elk onderverdeeld in de centra en het platteland. Voor deze gebieden werden relatieve vestigings- en vertrekcijfers berekend voor alle achtereenvolgende vijfjaarlijkse perioden. Daaraan vooraf gaat een beschouwing over de mobiliteit van de verschillende streken in Limburg. Het effect op de bevolkingsgroei is weergegeven in een, voor elk gebied opgestelde migratieresultante, die de winst of het verlies laat zien van het positieve of negatieve migratie-overschot op meerdere momenten. Tenslotte werd getracht een nader inzicht te krijgen in de richting van de migratie, zowel wat betreft de herkomst van de migranten als wat betreft de richting van het vertrek.

Om een aaneensluitend geheel te verkrijgen moest worden gebruik gemaakt van diverse uiteenlopende bronnen, waardoor de exactheid der cijfers wellicht niet geheel voldoende is. Deze onnauwkeurigheden doen echter aan de conclusies geen afbreuk. De bronnen, die alle fragmentarisch van karakter zijn, hebben ons niettemin in staat gesteld een overzicht te geven van het migratie-patroon der laatste eeuw, voor zover dit thans nog is te achterhalen.



Samenvattend blijkt uit deze studie het volgende: Hoewel de omvang van de migratie in Limburg zeer aanzienlijk is, bedraagt de bevolkingsaanwas ingevolge de migratie in 1955 slechts 1.5% ten opzichte van het bevolkingsaantal van 1.865; ten aanzien van 1900, dat doorgaans als eenzijdig uitgangspunt wordt genomen, is deze bevolkingsgroei door migratie in 1955 groot 13.9%.

Ofschoon derhalve de provincie Limburg als geheel bijna geen winst boekt, heeft Zuid-Limburg in 1955 door migratie een bevolkingswinst van 30% ten opzichte van 1865 en van 42.7% ten opzichte van 1900. Noord-Limburg heeft in 1955 ten opzichte van 1865 een verlies van 28.7% en ten aanzien van 1900 een verlies van 20.4%. Voor Midden-Limburg bedragen deze verliezen resp. 35.1% en 22.8%.

In 1859 bedraagt het aandeel van de niet-Limburgse bevolking reeds 9.5% van de totale bevolking. Op 31 mei 1947 is de autochtoniteit van de Limburgse bevolking met 10% gedaald in vergelijking met 1859. Vanaf 1865 tot 1900 is de provincie Limburg een uitgesproken expulsiegebied. De mobiliteitscijfers liggen dan zowel in Noord-, Midden- als Zuid-Limburg beneden 100 per mille. Limburg verliest in deze periode 24.310 inwoners, d.i. 10.9% van de bevolking van 1865. Zuid-Limburg neemt hierin met 10.731 personen het grootste aandeel. Relatief echter lijdt Midden-Limburg met een vertrek-surplus van 17.8% van zijn bevolking van 1865 het grootste verlies, terwijl Noord-Limburg vóór 1900 een vertreksaldo heeft van 10.4% van de bevolking van 1865.

De binnenprovinciale migratie eist vóór 1900 met rond 58% van de totale migratie het leeuwenaandeel op. Er openbaart zich een sterke trek naar de stad en naar de opkomende industriecentra, met name naar Venlo, Tegelen, Maastricht, Sittard, Heerlen en Kerkrade.

In het interprovinciaal migratieverkeer speelt vóór 1900 bijna uitsluitend Noord-Limburg een rol van betekenis, vooral het gebied benoorden Venlo, dat

van oudsher relaties onderhoudt met de aangrenzende provincies Noord-Brabant en Gelderland.

Het migratieverkeer met het buitenland levert voor Limburg in de jaren vóór 1900 een vertrekoverschot op van 21.967 personen, d.w.z. 90% van het vermelde totale Limburgse verlies door migratie van 24.310 personen. We constateren in dit tijdvak een massale trek naar België en Duitsland, waarbij de migratie naar België regelmatig minder wordt, terwijl die naar Duitsland aanzienlijk stijgt.

Vanaf 1900 tot het uitbreken van de grote economische crisis in de dertiger jaren manifesteert zich Zuid-Limburg, met name de Mijnstreek, als een voornaam concentratiegebied. Vanuit Noord- en Midden-Limburg trekken velen naar het dynamische industriegebied in Zuid-Limburg. Ook de andere provincies brengen een grote toevloed van arbeiders, vooral de provincies Gelderland, Noord-Brabant, Drente en Friesland, evenals het buitenland. Tot 1914 bewoog de migratie naar het buitenland zich nog op een vrij hoog niveau. Na 1918 is de resultante van de buitenlandse migratie omgekeerd gericht. Buitenlandse arbeiders, waarvan het grootste percentage Duitsers, stromen naar Limburg. Het aandeel van de niet-Limburgse bevolking is in 1930 opgelopen tot 22.4% van de totale bevolking. De mobiliteit in de Mijnstreek is extravagant hoog; Brunssum spant in dit opzicht de kroon met 834.6 per mille in de jaren 1916-1920.

Tengevolge van de crisisperiode 1930-1940 gaat de migratiewinst bijna geheel verloren. Alleen Venlo en in bescheidener mate Maastricht boeken merkwaardigerwijze dan nog enige winst. In de vooroorlogse jaren trekt de eigen Limburgse bevolking naar de mijnen, ten dele ook naar het Eindhovense industriegebied, de randstad Holland en Twente en naar Duitsland en België. Ook de industrie centra Maastricht, Venlo en Tegelen krijgen toevoer van arbeidskrachten van het dichtbevolkte platteland.

In de jaren 1939-1947 heeft Limburg een binnenlands vestigingsoverschot en een aanzienlijk buiten-

lands vertrek-surplus, grotendeels te wijten aan de buitengewone omstandigheden tijdens de oorlogsjaren.

In de naoorlogse periode is de migratoire beweging in Limburg sterk verzwakt. De mobiliteit is dan gedaald tot 100-150 per mille, in Noord-Limburg zelfs tot beneden 100 pro mille.

De cijfers inzake landverhuizing liggen in Limburg voortdurend beneden het landelijk gemiddelde. Het aandeel van Limburg echter in de Nederlandse emigratie naar Europese landen is daarentegen bijzonder hoog.

Uit de analyse van het verloop van de migratie kunnen nog enige opmerkelijke conclusies geformuleerd worden.

Er bestaat een duidelijke positieve correlatie tussen de vestigings- en vertrekcijfers. Na uitschakeling van incidentele factoren gaan hogere of lagere vestigingscijfers nagenoeg steeds gepaard met overeenkomstige vertrekcijfers. Deze conclusie geldt zowel voor het Limburgse platteland als voor de steden, die beide deze tendens te zien geven.

De hoogte van de mobiliteit correleert meestal in sterke mate met de industriële ontwikkeling van een streek. Echter de aanwezigheid van een voornamelijk industrie, evenmin als de grootte van de gemeente, is op zichzelf beslissend voor een hoge mobiliteit ter plaatse.

Er bestaat, indien men de storende factoren elimineert, een niveauverschil in mobiliteit tussen stad en platteland. De verklaring van dit verschijnsel zal men moeten zoeken in de economische en in de sociaal-psychologische sfeer. De gebondenheid aan werk- en woonomgeving van de stedeling is veelal geringer dan die van de industrieel minder geschoolde plattelandsbevolking. Opmerkelijk is, dat de mobiliteit in de randgemeenten van de steden meer tendert naar het hogere mobiliteitsniveau van de stad. Sedert de bevrijding wordt de mobiliteit in de stad geremd door de heersende woningnood en door de uitbreiding van het pendelverkeer (uitgestelde migra-

tie).

Men constateert in de binnenlandse migratie van Limburg een groot verschil met overig Nederland; de interprovinciale migratie is in Limburg geringer dan gemiddeld in Nederland, doch de binnenprovinciale migratie is er hoger. De buitenlandse migratie wijkt eveneens af van het gemiddelde beeld, dat ons land te zien geeft. Terwijl de emigratie naar landen over zee steeds beneden het landelijk gemiddelde ligt, is de emigratie naar landen in Europa bijzonder hoog. Het aandeel van Limburg in de Nederlandse emigratie naar Europese landen bedraagt in de periode 1865-1940 gemiddeld 20 à 30% van het landelijk totaal. De vaak geuite veronderstelling, dat de Limburgse bevolking bijzonder honkvast zou zijn, moeten we op grond van deze gegevens derhalve tegenspreken.

Ongetwijfeld laat deze studie over de migratie nog tal van vragen open; vragen omtrent richting en afstand van de migratie, omtrent het beroep, de godsdienst en de gezinssamenstelling van de migranten, omtrent de motieven, die tot migratie hebben geleid en de aanpassing van de migranten in hun nieuwe omgeving. Al deze vragen, die sociaal-historisch zonder twijfel van veel belang zijn, kunnen achteraf echter zeer moeilijk worden beantwoord.

Omtrent sommige van deze vragen zou een nader onderzoek wellicht meer licht kunnen verschaffen. Een belangrijke methode hiertoe is gegeven in een nauwgezette bestudering van de aanwezige genealogieën, hoewel deze tot heden het bezwaar hebben, dat daarin niet alle sociale categorieën zijn vertegenwoordigd. We hopen echter voor of na dit onderzoek te kunnen ondernemen en de resultaten in een opstel mede te delen.

J. Wachelder.

T A B E L I.  
 Migratiescijfers per 1000 inwoners van de gemiddelde bevolking voor NOORD-, MIDDEN-, ZUID- en  
 TOTAAL LIMBURG, in VIJFJAARLIJKE PERIODEN.

P E R I O D E	NOORD-LIMBURG		MIDDEN-LIMBURG		ZUID-LIMBURG		PROVINCE LIMBURG		
	Vest.	Vertr.	Vest.	Vertr.	Vest.	Vertr.	Vest.	Vertr.	
1866 - 1870	49,9	53,7	- 3,8	43,0	- 3,5	36,5	38,2	41,8	- 3,6
1871 - 1875	44,6	46,9	- 2,3	44,4	- 3,6	36,2	37,9	40,5	- 2,6
1876 - 1880	45,8	49,4	- 3,6	44,4	- 1,3	34,0	38,5	40,5	- 2,0
1881 - 1885	43,2	44,4	- 1,2	46,6	- 1,7	44,2	44,2	44,6	- 0,4
1886 - 1890	48,4	54,4	- 6,0	43,7	- 9,9	46,6	46,3	52,3	- 6,0
1891 - 1895	50,5	48,8	+ 1,7	43,8	+ 0,4	49,1	48,1	48,0	+ 0,1
1896 - 1900	61,1	63,9	- 2,8	55,2	- 8,1	57,0	57,5	62,2	- 4,7
1901 - 1905	71,7	65,9	+ 5,8	59,7	- 0,1	70,5	68,3	63,9	+ 4,4
1906 - 1910	73,9	76,0	- 2,1	65,0	- 4,7	87,6	79,3	79,5	- 0,2
1911 - 1915	77,7	71,1	+ 6,6	63,5	+ 1,5	113,3	94,4	83,8	+10,6
1916 - 1920	90,4	96,7	- 6,3	81,2	- 2,3	139,9	117,2	109,2	+ 8,0
1921 - 1925	76,4	78,8	- 2,4	67,8	- 8,1	110,3	94,5	91,6	+ 2,9
1926 - 1930	77,5	80,6	- 3,1	70,5	- 8,1	123,1	104,6	102,3	+ 2,3
1931 - 1935	67,1	66,1	+ 1,0	65,0	- 1,1	85,0	78,0	81,9	- 3,9
1936 - 1940	64,1	68,4	- 4,3	67,2	- 4,5	65,5	65,5	71,3	- 5,8
1941 - 1945	58,6	60,0	- 1,4	64,9	+ 2,5	59,4	55,7	54,9	+ 0,8
1946 - 1950	51,8	52,7	- 0,9	62,4	+ 0,2	57,5	57,3	58,4	- 1,1
1951 - 1955	44,9	48,8	- 3,9	58,2	+ 0,7	54,0	52,8	52,7	+ 0,1

Vest. = Vestiging, Vertr. = Vertrek, 0 = Overschot, + = Vest. Overschot, - = Vertr. Overschot.

TABEL 2.

Migratiecijfers per 1000 inwoners in de geografische gebieden van Noord-Limburg, in VIJFJAARLIJKE PERIODEN.

PERIODE	Geb. Bergen-Gennep			Geb. Venray-Horst			Gebied Helden			Gebied Venlo		
	Vest.	Vertr.	0	Vest.	Vertr.	0	Vest.	Vertr.	0	Vest.	Vertr.	0
1866 - 1870	42,2	45,5	- 3,3	51,7	58,2	- 6,5	37,7	40,0	- 2,3	61,7	64,3	- 2,6
1871 - 1875	48,3	51,1	- 2,8	41,6	47,5	- 5,5	31,0	31,8	- 0,8	55,5	55,0	+ 0,5
1876 - 1880	52,5	61,9	- 9,4	41,2	46,0	- 4,8	31,4	30,6	+ 0,8	56,9	58,8	- 1,9
1881 - 1885	58,7	70,2	-11,5	43,3	45,5	- 2,2	32,3	35,2	- 2,9	65,3	58,6	+ 6,7
1886 - 1890	53,8	65,2	-11,4	42,5	51,4	- 8,9	31,2	40,6	- 9,4	61,9	61,0	+ 0,9
1891 - 1895	43,3	50,2	- 6,9	43,1	43,7	- 0,6	35,6	33,8	+ 1,8	69,1	61,4	+ 7,7
1896 - 1900	55,4	65,7	-10,3	48,6	60,0	-11,4	45,2	45,7	- 0,5	82,2	76,5	+ 5,7
1901 - 1905	64,5	53,4	+11,1	52,3	55,1	- 2,8	54,4	56,4	- 2,0	97,1	83,4	+13,7
1906 - 1910	58,1	67,0	- 8,9	73,3	62,3	+11,0	57,7	60,5	- 2,8	89,6	97,3	- 7,7
1911 - 1915	58,5	53,3	+ 5,2	70,1	64,7	+ 5,4	71,6	65,2	+ 6,4	93,7	86,1	+ 7,6
1916 - 1920	86,2	103,7	-17,5	86,8	83,4	+ 3,4	73,9	81,7	- 7,8	103,0	110,8	- 7,8
1921 - 1925	78,6	92,4	-13,8	71,1	71,3	- 0,2	55,0	67,3	- 2,3	83,5	84,4	- 0,9
1926 - 1930	74,1	89,1	-15,0	69,3	73,1	- 3,8	70,8	77,0	- 6,2	87,9	85,2	+ 2,7
1931 - 1935	69,3	71,8	- 2,5	60,6	59,8	+ 0,8	58,6	59,0	- 0,4	75,3	72,2	+ 3,1
1936 - 1940	77,3	85,5	- 8,2	58,2	63,5	- 5,3	59,2	63,5	- 4,3	66,4	69,3	- 2,9
1941 - 1945	74,5	79,6	- 5,1	68,5	65,7	+ 2,8	48,1	47,9	+ 0,2	51,9	55,2	- 3,3
1946 - 1950	68,1	65,6	+ 2,5	46,5	50,6	- 4,1	39,5	45,8	- 6,3	54,3	52,6	+ 1,7
1951 - 1955	55,6	63,3	- 7,7	43,0	48,5	- 5,5	32,2	43,0	-10,8	47,6	47,8	- 0,2

TABEL 3.

Migratiecijfers per 1000 inwoners in de gemeenten VENLO - TEGELEN, en in de rest van het geografisch gebied Venlo - in VIJFJAARLIJKSE PERIODEN.

PERIODEN	Gemeente VENLO			Gemeente TEGELEN			Geb. Venlo- zonder gemeenten Venlo en Tegelen		
	Vest.	Vertr.	0	Vest.	Vertr.	0	Vest.	Vertr.	0
1866 - 1870	69,1	76,4	- 7,3	49,6	42,5	+ 7,1	52,7	50,5	+ 2,2
1871 - 1875	68,3	67,5	+ 0,8	43,8	38,8	+ 5,0	36,4	38,9	- 2,5
1876 - 1880	69,5	71,4	- 1,9	41,5	27,2	+ 14,3	40,3	51,4	- 11,1
1881 - 1885	90,7	79,3	+ 11,4	26,1	24,3	+ 1,8	36,4	36,2	+ 0,2
1886 - 1890	77,7	75,5	+ 2,2	43,7	21,8	+ 21,9	38,2	54,7	- 16,5
1891 - 1895	88,5	75,0	+ 13,5	29,6	29,8	- 0,2	49,6	50,7	- 1,1
1896 - 1900	83,9	85,9	- 2,0	100,0	64,1	+ 35,9	61,0	61,1	- 0,1
1901 - 1905	105,0	94,4	+ 10,6	106,4	80,3	+ 26,1	64,4	54,1	+ 10,3
1906 - 1910	93,2	104,7	- 11,5	108,9	113,5	- 4,6	58,6	58,8	- 0,2
1911 - 1915	95,3	88,9	+ 6,4	118,8	104,0	+ 14,8	62,6	59,1	+ 3,5
1916 - 1920	105,0	113,7	- 8,7	123,1	133,9	- 10,8	83,3	86,2	- 2,9
1921 - 1925	77,4	83,1	- 5,7	108,3	97,5	+ 10,8	73,7	73,8	- 0,1
1926 - 1930	87,2	84,8	+ 2,4	98,8	90,5	+ 8,3	77,7	80,6	- 2,9
1931 - 1935	74,0	70,6	+ 3,4	86,1	79,7	+ 6,4	66,2	67,9	- 1,7
1936 - 1940	65,6	65,4	+ 0,2	70,9	78,8	- 7,9	63,4	69,8	- 6,4
1941 - 1945	50,0	55,2	- 5,2	58,5	56,2	+ 2,3	51,8	54,1	- 2,3
1946 - 1950	52,5	51,4	+ 1,1	61,1	61,0	+ 0,1	52,8	47,2	+ 5,6
1951 - 1955	46,5	45,8	+ 0,7	53,1	54,3	- 1,2	45,3	47,4	- 2,1

T A B E L 4.

Migratiecijfers per 1000 inwoners in de Geografische gebieden van MIDDEN - LINBURG,  
in VIJFJAARLIJKE PERIODEN.

P E R I O D E	Gebied ROERMOND		0	Gebied ECHT		0	Gebied BERGEM		0	Gebied WEERT		0
	Vest.	Vertr.		Vest.	Vertr.		Vest.	Vertr.		Vest.	Vertr.	
1866 - 1870	47,3	53,1	- 5,8	26,7	27,9	- 1,2	47,2	47,9	- 0,7	30,5	34,6	- 4,1
1871 - 1875	42,8	46,2	- 3,4	31,3	36,2	- 4,9	51,3	55,4	- 4,1	34,7	37,4	- 2,7
1876 - 1880	48,5	47,3	+ 1,2	22,4	24,7	- 2,3	53,8	55,9	- 2,1	36,9	40,2	- 3,3
1881 - 1885	51,7	50,8	+ 0,9	27,0	30,9	- 3,9	51,0	51,6	- 0,6	40,0	45,1	- 5,1
1886 - 1890	44,0	57,3	-13,3	26,0	35,8	- 9,8	56,4	67,4	-10,7	42,8	47,3	- 4,5
1891 - 1895	48,1	44,5	+ 3,6	28,8	28,4	+ 0,4	55,1	57,3	- 2,2	36,9	39,2	- 2,3
1896 - 1900	69,6	78,0	- 8,4	33,3	38,1	- 4,8	68,2	80,1	-11,9	35,4	42,0	- 6,6
1901 - 1905	72,6	73,6	- 1,0	40,1	42,0	- 1,9	71,9	71,0	+ 0,9	43,3	41,7	+ 1,6
1906 - 1910	78,5	85,1	- 6,6	55,4	57,9	- 2,5	79,1	83,0	- 3,9	41,5	45,4	- 3,9
1911 - 1915	72,2	73,0	- 0,8	52,3	46,3	+ 6,0	79,3	75,8	+ 3,5	47,8	47,0	+ 0,8
1916 - 1920	92,7	90,3	+ 2,4	68,6	76,4	- 7,8	99,7	103,7	- 4,0	61,5	66,6	- 5,1
1921 - 1925	74,7	81,9	- 7,2	53,9	64,2	-10,3	90,7	96,3	- 5,6	51,9	62,2	-10,3
1926 - 1930	75,3	87,9	-12,6	65,9	72,8	- 6,9	93,5	97,0	- 3,5	53,1	59,5	- 6,4
1931 - 1935	73,5	75,5	- 2,0	53,1	52,7	+ 0,4	83,4	84,0	- 0,6	50,8	51,6	- 0,8
1936 - 1940	77,1	81,1	- 4,0	50,6	57,9	- 7,3	89,2	92,6	- 3,4	52,4	57,4	- 4,9
1941 - 1945	68,6	66,2	+ 2,4	51,1	48,9	+ 2,2	91,7	88,1	+ 3,6	52,5	50,4	+ 2,1
1946 - 1950	70,1	69,0	+ 1,1	54,0	53,1	+ 0,9	84,5	81,7	+ 2,8	46,6	50,2	- 3,6
1951 - 1955	63,3	60,7	+ 2,6	47,0	42,8	+ 4,2	71,5	74,9	- 3,4	52,7	54,1	- 1,4



T A B E L 5.

Migratiecijfers per 1000 inwoners in de gemeenten ROERMOND, WEERT, en in de respectievelijke resten van de beide gelijknamige gebieden, in VIJFJAARLIJKE PERIODEN.

P E R I O D E	Gen. ROERMOND		Rest geb. Roermond		Gemeente WEERT		Rest geb. Weert	
	Ves.	Vertr.	Ves.	Vertr.	Ves.	Vertr.	Ves.	Vertr.
1866 - 1870	60,0	61,3	36,0	45,6	31,6	37,6	29,5	32,3
1871 - 1875	60,1	58,9	27,1	34,7	34,5	38,7	35,0	36,7
1876 - 1880	66,2	60,6	32,4	35,1	38,1	41,2	35,8	39,4
1881 - 1885	69,8	64,1	34,2	38,0	42,0	42,5	38,1	47,6
1886 - 1890	53,7	65,3	36,0	49,6	43,3	45,5	42,3	49,1
1891 - 1895	62,8	55,4	33,8	33,8	35,2	36,4	37,7	40,9
1896 - 1900	98,0	103,9	41,8	52,5	34,2	36,8	36,7	47,4
1901 - 1905	99,3	100,5	47,0	47,8	45,8	42,3	40,6	41,1
1906 - 1910	105,8	105,5	52,6	65,7	45,1	46,9	37,5	43,8
1911 - 1915	87,0	94,4	58,2	52,9	53,0	49,2	41,8	44,4
1916 - 1920	115,6	106,7	72,1	75,5	70,7	74,7	50,4	56,8
1921 - 1925	86,2	97,2	64,1	68,0	55,5	64,9	47,5	58,8
1926 - 1930	88,2	98,6	64,0	78,5	62,1	63,5	41,9	54,6
1931 - 1935	81,6	87,7	66,5	65,0	57,2	55,3	42,4	46,7
1936 - 1940	91,1	94,5	64,6	69,2	59,0	60,7	43,4	52,7
1941 - 1945	88,2	81,0	50,6	52,6	61,2	53,7	40,2	45,8
1946 - 1950	84,1	83,4	57,0	54,6	56,4	55,7	31,6	41,9
1951 - 1955	81,1	76,7	46,3	45,4	66,4	62,4	30,0	40,2

Migratiecijfers per 1000 inwoners in de Geografische Gebieden van ZUID - LIMBURG  
 in VIJFJAARLIJKE PERIODEN

P E R I O D E	OUD E M I J N S T R E E K			N I E D W E M I J N S T R E E K			O V E R I G Z U I D - L I M B U R G		
	Vest.	Vertr.	0	Vest.	Vertr.	0	Vest.	Vertr.	0
1866 - 1870	30,9	32,9	- 2,0	25,6	28,7	- 3,1	37,1	41,4	- 4,3
1871 - 1875	35,1	35,3	- 0,2	24,2	26,2	- 2,0	37,3	40,8	- 3,5
1876 - 1880	43,2	43,3	- 0,1	26,4	30,4	- 4,0	43,2	45,2	- 2,0
1881 - 1885	46,1	46,6	- 0,5	28,4	35,0	- 6,6	49,9	48,0	+ 1,9
1886 - 1890	48,4	56,9	- 8,5	30,5	37,9	- 7,4	52,3	52,9	- 0,6
1891 - 1895	48,7	47,3	+ 1,4	32,6	36,2	- 3,6	55,7	55,9	- 0,2
1896 - 1900	63,6	59,6	+ 4,0	45,2	50,6	- 5,4	58,7	65,7	- 7,0
1901 - 1905	90,2	75,0	+ 15,2	52,8	51,6	+ 1,2	67,5	64,8	+ 2,7
1906 - 1910	128,9	106,4	+ 22,5	60,5	63,1	- 2,6	74,6	81,4	- 6,8
1911 - 1915	199,9	154,6	+ 45,3	66,8	61,3	+ 5,5	69,6	70,8	- 1,2
1916 - 1920	215,1	176,0	+ 39,1	110,5	102,6	+ 7,9	78,0	78,6	- 0,6
1921 - 1925	148,9	130,6	+ 18,3	96,2	81,4	+ 14,8	72,4	76,4	- 4,0
1926 - 1930	157,0	144,5	+ 12,5	130,4	114,0	+ 16,4	74,4	78,9	- 4,5
1931 - 1935	90,1	105,0	- 14,8	96,7	9,3	+ 1,4	71,4	69,6	+ 1,8
1936 - 1940	66,8	76,1	- 9,3	70,4	72,5	- 2,1	61,0	66,8	- 5,8
1941 - 1945	51,5	50,4	+ 1,1	58,8	58,3	+ 0,5	49,5	48,2	+ 1,3
1946 - 1950	59,2	62,9	- 3,7	62,2	60,0	+ 2,2	52,8	53,6	- 0,8
1951 - 1955	54,1	53,6	+ 0,5	60,5	52,3	+ 8,2	49,7	51,7	- 2,0

T A B E L 7. Migratiecijfers per 1000 inwoners in de VIER VOORNAAMSTE GEMEENTEN van de OUDE MIJNSTREEK, en van de rest van de OUDE MIJNSTREEK (zonder deze 4 gemeenten), in VIJFJAARLIJKE PERIODEN.

PERIODE	HEERLEN		KERKRADE		HOENSBROEK		BRUNSSUM		REST O. MIJNSTREEK						
	Vest.	Vertr.	Vest.	Vertr.	Vest.	Vertr.	Vest.	Vertr.	Vest.	Vertr.					
	0		0		0		0		0						
1866-1870	19,0	11,7	+ 7,3	45,2	41,2	+ 4,0	30,1	32,8	- 2,7	75,9	67,7	+ 8,2	27,7	34,9	- 7,2
1871-1875	28,1	29,4	- 1,3	43,9	39,3	+ 4,6	39,0	37,3	- 9,3	70,3	54,8	+15,5	32,6	34,3	- 1,7
1876-1880	35,7	30,5	+ 5,2	44,0	39,1	+ 4,9	60,1	55,7	+ 4,4	75,9	63,5	+12,4	41,8	44,7	- 2,9
1881-1885	53,0	42,0	+11,0	46,8	49,8	- 3,0	32,9	41,8	- 8,8	75,8	74,5	+ 1,3	42,6	45,4	- 2,8
1886-1890	53,5	74,2	-20,7	56,0	51,5	+ 4,5	38,7	53,8	-15,1	72,0	94,1	-22,1	43,1	51,4	- 8,3
1891-1895	56,9	61,9	- 5,0	58,2	52,5	+ 5,7	36,2	42,2	- 6,0	61,3	62,3	- 1,0	42,6	40,4	+ 2,2
1896-1900	102,8	79,3	+23,5	71,9	57,8	+14,1	45,6	61,3	-15,6	51,9	58,6	- 6,7	50,1	54,6	- 4,5
1901-1905	156,7	124,0	+32,7	100,9	72,1	+28,8	76,3	77,4	- 1,1	76,4	75,5	+ 0,9	62,2	58,7	+ 3,5
1906-1910	213,5	171,1	+42,4	126,9	97,6	+29,3	106,3	88,4	+17,9	75,6	67,1	+ 8,5	98,0	87,2	+10,8
1911-1915	274,7	214,3	+60,4	151,4	109,1	+42,3	300,8	135,6	+165,2	151,1	81,7	+69,4	187,8	160,7	+27,1
1916-1920	291,2	212,1	+79,1	118,5	119,8	- 1,3	315,7	266,7	+84,9	529,8	304,8	+222,0	157,8	154,7	+ 3,1
1921-1925	159,8	146,3	+13,5	100,2	85,8	+14,4	233,3	189,3	+44,0	220,7	190,3	+30,4	131,1	115,5	+15,6
1926-1930	163,8	151,7	+12,1	101,6	85,1	+16,5	218,7	215,0	+ 3,7	183,9	174,1	+ 9,8	164,9	151,6	+13,3
1931-1935	93,0	100,1	- 7,1	59,5	72,5	-13,0	115,8	138,2	-22,4	75,1	105,2	-30,1	106,5	123,1	-16,6
1936-1940	66,0	76,6	-10,6	46,0	56,3	-10,3	81,5	95,1	-13,6	62,2	70,8	- 8,6	79,6	86,2	- 6,6
1941-1945	61,2	59,1	+ 2,1	38,3	38,6	- 0,3	63,1	66,4	- 3,3	51,0	45,1	+ 5,9	57,0	56,0	+ 1,0
1946-1950	64,7	67,0	- 2,3	44,3	50,4	- 6,1	75,5	71,1	+ 4,4	66,0	68,4	- 2,4	57,7	63,7	- 6,0
1951-1955	53,5	57,6	- 4,1	35,4	35,6	- 0,2	77,1	68,1	+ 9,0	67,5	68,3	- 0,8	56,0	52,7	+ 3,3

T A B E L 8a.

Magnæctificers per 1000 timmers in drie SECUNDÄIRE WILDEWAGEN  
in VIJFTIENDE PERIODE.

P E R I O D E	AMSTELRADE			NIEUWENAGEN			SCHANSBERG		
	Vest.	Vertr.	0	Vest.	Vertr.	0	Vest.	Vertr.	0
1866 - 1870	45,8	50,9	- 5,1	20,9	23,9	- 3,0	27,7	24,1	+ 3,6
1871 - 1875	70,0	72,6	- 2,6	12,8	15,8	- 3,0	27,4	30,7	- 3,3
1876 - 1880	73,1	83,0	- 9,9	20,6	29,3	- 8,7	26,9	30,9	- 4,0
1881 - 1885	82,5	60,6	+ 21,9	20,6	24,9	- 4,3	35,9	48,7	- 12,8
1886 - 1890	66,6	93,7	- 27,1	26,2	34,8	- 8,6	37,9	44,8	- 6,9
1891 - 1895	54,4	55,2	- 0,8	28,6	26,4	+ 2,2	48,6	40,6	+ 8,0
1896 - 1900	62,1	73,0	- 10,9	36,5	40,0	- 3,5	56,8	57,6	- 0,8
1901 - 1905	62,6	70,1	- 7,5	61,9	50,6	+ 11,3	86,6	64,8	+ 21,8
1906 - 1910	57,0	81,1	- 14,1	135,5	94,3	+ 41,2	230,2	134,9	+ 95,3
1911 - 1915	108,0	66,0	+ 42,0	199,8	131,3	+ 28,5	345,2	268,0	+ 77,2
1916 - 1920	173,5	151,8	+ 21,7	131,5	157,9	- 26,4	245,5	239,6	+ 5,9
1921 - 1925	207,2	153,7	+ 53,5	190,2	147,3	+ 42,9	138,0	138,2	- 0,2
1926 - 1930	201,9	190,7	+ 11,2	202,7	193,3	+ 9,4	173,4	165,3	+ 8,1
1931 - 1935	182,3	139,1	+ 43,2	129,9	167,3	- 37,4	102,2	133,2	- 31,0
1936 - 1940	112,6	104,3	+ 8,3	86,3	87,5	- 1,2	69,7	89,5	- 19,8
1941 - 1945	86,9	72,9	+ 14,0	55,6	60,2	- 4,6	54,4	53,4	+ 1,0
1946 - 1950	63,2	78,8	- 15,6	50,6	52,5	- 1,9	69,9	65,4	+ 4,5
1951 - 1955	71,1	59,5	+ 11,6	66,1	49,0	+ 17,1	70,1	47,3	+ 22,8

T A B E L 86.

Multiplicatiecijfers per 1000 inwoners in twee SECUNDAIRE MIJNSTREKEN en van de rest van de OUDE MIJNSTREEK zonder nepen voornaamste gemeenten, in VIJFJAARLIJKE PERIODEN.

P E R I O D E	UBACH over WORMS			EIJVELSHOVEN			OUDE MIJNSTREEK zonder 9 gemeenten.		
	Vest.	Vertr.	0	Vest.	Vertr.	0	Vest.	Vertr.	0
	1866 - 1870	21,2	27,1	- 5,9	36,2	54,7	- 18,5	29,4	38,9
1871 - 1875	23,7	24,6	- 0,9	53,3	53,3	-----	36,1	38,3	- 2,2
1876 - 1880	27,6	34,3	- 6,7	62,2	57,2	+ 5,8	47,7	49,4	- 1,7
1881 - 1885	39,2	48,7	- 9,5	45,5	34,2	+ 11,3	43,0	44,8	- 1,9
1886 - 1890	35,2	37,0	- 1,8	74,1	76,2	- 1,8	43,0	53,2	- 10,2
1891 - 1895	22,2	20,0	+ 2,2	54,5	56,5	- 2,0	42,9	40,9	+ 2,0
1896 - 1900	21,0	31,7	- 10,7	195,7	89,0	+ 16,7	48,2	53,7	- 5,5
1901 - 1905	51,4	69,7	- 18,3	140,9	104,2	+ 36,7	52,8	51,6	+ 1,2
1906 - 1910	100,9	68,6	+ 32,3	260,9	201,9	+ 59,0	60,6	69,2	- 8,6
1911 - 1915	115,7	99,0	+ 16,7	290,4	217,8	+ 72,6	152,3	140,0	+ 12,3
1916 - 1920	118,3	114,8	+ 3,5	260,6	259,7	+ 0,9	123,0	113,9	+ 9,1
1921 - 1925	135,9	101,3	+ 34,6	169,8	168,9	+ 0,9	113,2	97,6	+ 15,6
1926 - 1930	233,6	150,9	+ 82,7	295,1	253,7	+ 41,4	126,1	126,9	- 0,8
1931 - 1935	108,6	142,5	- 33,9	152,3	169,6	- 17,3	96,2	100,5	- 4,3
1936 - 1940	87,5	80,6	+ 6,9	94,0	101,3	- 7,3	77,7	83,5	- 5,8
1941 - 1945	50,7	52,0	- 1,3	84,4	76,8	+ 7,6	55,6	53,5	+ 2,1
1946 - 1950	52,5	64,0	- 11,5	110,3	108,4	+ 1,9	73,8	58,4	- 15,6
1951 - 1955	47,6	47,6	-----	96,8	96,4	+ 0,4	76,4	70,0	- 3,6

TABEL 9.

Migratiecijfers per 1000 inwoners in de gemeenten SITTARD, GELEEN en in de rest van het gebied " De Nieuwe Mijnstreek " -  
- in VIJFJAARLIJKE PERIODEN.

P E R I O D E	S I T T A R D			G E L E E N			Rest " Nieuwe Mijnstreek "		
	Vest.	Vertr.	0	Vest.	Vertr.	0	Vest.	Vertr.	0
1866 - 1870	29,3	35,9	- 6,6	12,3	20,2	- 7,9	26,1	28,0	- 1,9
1871 - 1875	44,9	44,9	---	16,0	19,3	- 3,3	20,3	22,6	- 2,3
1876 - 1880	37,6	34,7	+ 2,9	23,0	22,1	+ 0,9	23,6	30,3	- 6,7
1881 - 1885	41,5	37,7	+ 3,8	19,5	19,2	+ 0,3	26,1	29,7	- 3,6
1886 - 1890	43,1	50,6	- 7,5	21,3	24,4	- 3,1	27,7	35,7	- 8,0
1891 - 1895	51,4	52,9	- 1,5	20,5	19,4	+ 1,1	28,4	33,2	- 4,8
1896 - 1900	68,6	73,4	- 4,8	49,0	56,5	- 7,5	37,5	42,7	- 5,2
1901 - 1905	80,1	71,4	+ 8,7	67,3	72,8	- 5,5	42,4	42,8	- 0,4
1906 - 1910	104,0	95,4	+ 8,6	71,5	58,3	+ 13,2	44,6	52,7	- 8,1
1911 - 1915	119,3	106,9	+ 12,4	60,2	55,2	+ 5,0	48,7	45,5	+ 3,2
1916 - 1920	178,8	163,6	+ 15,2	154,0	118,8	+ 35,2	77,1	76,0	+ 1,1
1921 - 1925	138,3	111,9	+ 26,4	166,1	114,4	+ 51,7	66,2	62,7	+ 3,5
1926 - 1930	153,5	153,8	- 0,3	271,4	178,1	+ 93,3	78,6	77,1	+ 1,5
1931 - 1935	115,9	117,5	- 1,6	120,0	118,3	+ 1,7	79,8	77,1	+ 2,7
1936 - 1940	87,0	93,5	- 6,5	78,2	74,5	+ 3,7	60,5	62,9	- 2,4
1941 - 1945	78,4	76,5	+ 1,8	62,7	57,7	+ 5,0	49,5	51,2	- 1,7
1946 - 1950	95,4	86,5	+ 8,9	72,9	62,4	+ 10,5	44,2	48,1	- 3,9
1951 - 1955	94,9	68,9	+ 26,0	60,8	52,0	+ 8,8	44,7	44,8	- 0,1

TABEL 10.

Migratiecijfers per 1000 inwoners in MAASTRICHT en de rest van OVERIG ZUID-LIMBURG  
in VIJFJAARLIJKE PERIODEN.

PERIODE	M A A S T R I C H T			Rest OVERIG ZUID - LIMBURG		
	Vest.	Vertr.	0	Vest.	Vertr.	0
1866 - 1870	46,5	51,9	- 5,4	37,1	41,4	- 4,3
1871 - 1875	44,3	46,7	- 2,4	37,3	40,8	- 3,5
1876 - 1880	48,1	52,0	- 3,9	43,2	45,2	- 2,0
1881 - 1885	53,0	50,8	+ 2,2	49,9	48,0	+ 1,9
1886 - 1890	53,8	54,6	- 0,8	52,3	52,9	- 0,6
1891 - 1895	57,5	58,0	- 0,5	55,7	55,9	- 0,2
1896 - 1900	61,0	68,7	- 7,7	58,7	65,7	- 7,0
1901 - 1905	71,4	68,8	+ 2,6	67,5	64,8	+ 2,7
1906 - 1910	78,9	85,6	- 6,7	74,6	81,4	- 6,8
1911 - 1915	73,2	74,8	- 1,6	69,6	70,8	- 1,2
1916 - 1920	82,8	83,0	- 0,2	78,0	78,6	- 0,6
1921 - 1925	58,8	61,1	- 2,3	72,4	76,4	- 4,0
1926 - 1930	59,1	63,3	- 4,2	74,4	78,9	- 4,5
1931 - 1935	55,9	51,3	+ 4,6	71,4	69,6	+ 1,8
1936 - 1940	48,3	52,2	- 3,9	61,0	66,8	- 5,8
1941 - 1945	39,4	39,0	+ 0,4	49,7	48,2	+ 1,3
1946 - 1950	46,7	46,3	+ 0,4	52,8	53,6	- 0,8
1951 - 1955	41,3	40,5	+ 0,8	49,7	51,7	- 2,0

TABEL 11a.

Migratieresultanten van NOORD-, MIDDEN-, ZUID- en TOTAAL LIMBURG in  
ABSOLUTE CIJFERS, berekend voor de jaren 1900, 1930, 1940 en 1955

Jaar	De toename, resp. vermindering van de bevolking tengevolge van migratie in			
	NOORD-LIMBURG	MIDDEN-LIMBURG	ZUID-LIMBURG	PROVINCIE LIMBURG
1865	47860	53892	120136	221888
1900	42887	45286	109405	197578
1930	40911	35894	177818	254623
1940	38774	33032	154100	225906
1955	34135	34971	156124	225230

TABEL 11b.

Winst en verlies in ABSOLUTE CIJFERS

Jaar	NOORD-LIMBURG		MIDDEN-LIMBURG		ZUID-LIMBURG		PROVINCIE LIMBURG	
	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies
ten opzichte van 1865								
1900		4973		3606		10731		24310
1930		6949		17998		57682		32735
1940		9086		20860		33964		4018
1955		13725		18921		35988		3342
ten opzichte van 1900								
1930		1976		9392		68413		57045
1940		4113		12254		44695		28328
1955		8752		10315		46719		27652
ten opzichte van 1930								
1940		2137		2862		23718		28717
1955		6776		923		21694		29393
ten opzichte van 1940								
1955		4639	1939		2024			676



T A B E L 11c.

Migratiereultaten van NOORD-, MIDDEN-, ZUID- en TOTAAL LIMBURG volgens indexcijfers berekend voor de jaren 1900, 1930, 1940 en 1955.

Jaar	NOORD-LIMBURG				MIDDEN-LIMBURG				ZUID-LIMBURG				TOTAAL LIMBURG				
	t.o.v.	t.o.v.	t.o.v.	t.o.v.	t.o.v.	t.o.v.	t.o.v.	t.o.v.	t.o.v.	t.o.v.	t.o.v.	t.o.v.	t.o.v.	t.o.v.	t.o.v.	t.o.v.	
	1865	1900	1930	1940	1865	1900	1930	1940	1865	1900	1930	1940	1865	1900	1930	1940	
1865	100				100				100				100				
1900	89,6	100			82,2	100			91,0	100			89,1	100			
1930	85,5	95,4	100		66,4	79,3	100		148,0	162,6	100		114,7	128,8	100		
1940	81,0	90,4	94,2	100	61,1	72,9	92,0	100	128,3	140,8	86,6	100	101,8	114,3	88,8	100	
1955	71,3	79,6	83,5	88	64,9	77,2	97,4	105,9	130,0	142,7	87,8	101,3	101,5	113,9	88,5	99,7	

TABEL 12a.

Migratieresultanten in ABSOLUTE CIJFERS voor NOORD-LIMBURG en zijn  
GEOGRAPHISCHE GEBIEDEN

Jaar	BERGEN	VENRAY-HORST	HELDEN	VENLO	STAD VENLO	TEGELEN	RESTGEBIED VENLO
1865	9152	14877	9976	13855	8068	1914	3873
1900	6381	11608	9191	15707	9079	3417	3211
1930	3563	13066	7674	16608	8282	4968	3357
1940	2856	12322	7069	16527	8753	4848	2925
1955	1932	10880	5333	15990	8090	4881	3000

T A B E L 12b.

## WINST en VERLIES in ABSOLUTE CIJFERS

Jaar	BERGEN		VENRAY-HORST		HELDEN		VENLO		STAD VENLO		TEGELEN		RESTGEBIED VENLO	
	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies
ten opzichte van 1865														
1900		2771		3269		785	1852		1011		1503			662
1930		5589		1811		2302	2753		214		3054			516
1940		6296		2555		2907	2672		685		2934			948
1955		7220		3997		4643	2135		22		2967			873
ten opzichte van 1900														
1930		2818	1458			1517	901			797	1551		146	
1940		3525	714			2122	820			326	1431			286
1955		4449		728		3858	283			989	1464			211
ten opzichte van 1930														
1940		707		744		605		81	471			120		432
1955		1431		2186		2331		618		192		87		357
ten opzichte van 1940														
1955		924		1442		1736		537		663	33		75	

T A B E L 120.

Migratiere resultaten van de GEBIEDEN VAN NOORD-LIMBURG volgens Indexcijfers berekend voor de jaren 1900, 1930, 1940 en 1955.

Jaar	BERKEN				VERBRAT-GENNEP				HELIEN				VENLO			
	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940
1865	100				100				100				100			
1900	69,7	100			78,0	100			92,1	100			113,4	100		
1930	38,9	55,8	100		87,8	112,6	100		76,9	83,5	100		119,9	105,7	100	
1940	31,2	44,8	80,2	100	82,8	106,1	94,3	100	70,9	76,9	92,1	100	119,3	105,2	99,5	100
1955	21,1	30,3	54,2	47,6	73,1	93,7	83,3	88,3	53,5	58,0	69,5	75,4	115,4	101,8	96,3	96,7
	STAD VENLO				TIEGELN				RESTGEBIED VENLO							
1865	100				100				100							
1900	112,5	100			180,6	100			82,9	100						
1930	102,7	91,2	100		259,6	145,4	100		86,7	104,5	100					
1940	108,5	96,4	105,7	100	253,3	141,9	97,6	100	75,5	91,1	87,1	100				
1955	100,3	98,1	97,7	92,4	255,0	142,8	98,2	100,7	77,4	93,4	89,4	102,6				

TABEL 13a.

Migratieresultanten van MIDDEN-LIMBURG en de GEOGRAFISCHE GEBIEDEN daarvan  
in ABSOLUTE CIJFERS, berekend voor de jaren 1900, 1930, 1940 en 1955

Jaar	GEBIEDEN			
	ROERMOND	ECHT	BEEGDEN	WEERT
1865	19170	7515	12686	14521
1900	16301	6327	10401	12257
1930	12050	4875	9365	9604
1940	10906	4332	8992	8801
1955	12406	5051	9260	8254

TABEL 13b.

Winst en verlies in ABSOLUTE CIJFERS

Jaar	ROERMOND		ECHT		BEEGDEN		WEERT	
	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies
ten opzichte van 1865								
1900		2869		1188		2285		2264
1930		7120		2640		3321		4917
1940		8264		3183		3693		5720
1955		6764		2464		3426		6267
ten opzichte van 1900								
1930		4251		1452		1036		2653
1940		5395		1995		1408		3456
1955		3895		1276		1141		4003
ten opzichte van 1930								
1940		1144		543		372		803
1955	356		176			105		1350
ten opzichte van 1940								
1955	1500		719		267			547

T A B E L 13c.

Migratiesultaten van de GEBIEDEN VAN MIDDEN-Limburg volgens Indexcijfers  
berekend voor de jaren 1900, 1930, 1940 en 1955

Jaar	G E B I E D E N															
	ROERMOND				ECHT				BERGLEN				WERT			
	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940
1865	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1900	85,0	100	84,2	100	82,0	100	82,0	100	84,4	100	84,4	100	84,4	100	84,4	100
1930	62,9	73,9	100	64,9	77,1	100	73,8	90,0	66,1	78,4	100	66,1	78,4	100	66,1	78,4
1940	56,9	66,9	90,5	100	57,6	68,5	88,9	100	70,9	86,5	96,0	100	60,6	71,8	91,6	100
1955	64,7	76,1	103,0	113,8	67,2	79,8	103,6	116,6	73,0	89,0	98,9	103,0	56,8	67,3	85,9	93,8
	STAD ROERMOND				RESTGEBIED ROERMOND				STAD WERT				RESTGEBIED WERT			
1865	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1900	99,8	100	100	71,9	100	89,4	100	89,4	100	89,4	100	89,4	100	89,4	100	89,4
1930	81,5	81,6	100	46,3	64,4	79,9	89,3	100	54,1	68,6	100	54,1	68,6	100	54,1	68,6
1940	72,3	72,4	88,7	43,3	60,1	80,0	89,5	100,1	43,6	54,5	100	43,6	54,5	80,6	100	80,6
1955	86,9	87,1	106,6	45,1	62,6	98,6	110,3	123,5	20,2	25,2	37,3	46,3	20,2	25,2	37,3	46,3

T A B E L 14a.

Migratiereultanten van de GEMEENTEN ROERMOND en WEERT en van de BEIDE respectievelijke RESTGEBIEDEN in ABSOLUTE CIJFERS, berekend voor de jaren 1900, 1930, 1940 en 1955

Jaar	STAD ROERMOND	RESTGEBIED ROERMOND	STAD WEERT	RESTGEBIED WEERT
1865	9008	10162	6788	7733
1900	8990	7311	6068	6189
1930	7340	4710	5421	4183
1940	6509	4397	5429	3372
1955	7828	4578	6694	1560

T A B E L 14b.

## Winst en verlies in ABSOLUTE CIJFERS

Jaar	STAD ROERMOND		RESTGEBIED ROERMOND		STAD WEERT		RESTGEBIED WEERT	
	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies
ten opzichte van 1865								
1900		18		2851		720		1544
1930		1668		5452		1367		3550
1940		2499		5765		1359		4361
1955		1180		5584		94		6173
ten opzichte van 1900								
1930		1650		2601		647		2006
1940		2481		2914		639		2817
1955		1162		2733	1265			4629
ten opzichte van 1930								
1940		831		313	8			811
1955	488			132	1273			2623
ten opzichte van 1940								
1955	1319		181		1265			1812

TABEL 15a.

Migratieresultanten van de GEBIEDEN van ZUID-LIMBURG in ABSOLUTE  
CIJFERS, berekend voor de jaren 1900, 1930, 1940 en 1955

Jaar	OUDE MIJNSTREEK	NIEUWE MIJNSTREEK	OVERIG ZUID-LIMBURG
1865	28612	27272	64252
1900	27722	23167	58516
1930	93197	33903	50718
1940	72345	33626	48129
1955	70285	38967	46672

TABEL 15b.

Winst en verlies in ABSOLUTE CIJFERS

Jaar	OUDE MIJNSTREEK		NIEUWE MIJNSTREEK		OVERIG ZUID-LIMBURG	
	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies
ten opzichte van 1865						
1900		890		4105		5736
1930	64585		6631			13534
1940	43733		6354			16123
1955	41673		11695			17380
ten opzichte van 1900						
1930	65475		10736			7798
1940	44623		10459			10387
1955	42563		15800			11644
ten opzichte van 1930						
1940		20852		277		2589
1955		22912	5064			3846
ten opzichte van 1940						
1955		2060	5341			1257

TABEL 15c.

Migratieresultanten volgens indexcijfers, berekend voor de jaren  
1900, 1930, 1940 en 1955

Jaar	OUDE MIJNSTREEK				NIEUWE MIJNSTREEK				OVERIG ZUID-LIMBURG			
	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940
1865	100				100				100			
1900	96,9	100			84,9	100			91,1	100		
1930	325,7	336,2	100		124,3	146,3	100		78,9	86,7	100	
1940	252,8	261,0	77,6	100	123,3	145,1	99,2	100	74,9	82,2	94,9	100
1955	245,6	253,5	75,4	97,2	142,9	168,2	114,9	115,9	73,0	80,1	92,4	97,4



TABEL 16a.

Migratieresultaten van de GEMEENTEN HEERLEN, KERKRADE, HOENSBROEK,  
BRUNSSUM en de REST van de OUDE MIJNSTREEK in ABSOLUTE CIJFERS.

Jaar	HEERLEN	KERKRADE	HOENSBROEK	BRUNSSUM	REST OUDE MIJNSTREEK
1865	5103	4980	1210	977	16342
1900	5688	6246	878	1003	14577
1930	29041	18737	8265	10705	27099
1940	24614	14339	5759	7557	21726
1955	23207	12965	6746	7756	21261

TABEL 16b.

Winst en verlies in ABSOLUTE CIJFERS

Jaar	HEERLEN		KERKRADE		HOENSBROEK		BRUNSSUM		REST OUDE MIJNSTREEK	
	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies
ten opzichte van 1865										
1900	585		1266		332	26				1765
1930	23938		13757		7055	9728			10757	
1940	19511		9359		4549	6580			5384	
1955	18104		7985		5536	6779			4919	
ten opzichte van 1900										
1930	23353		12491		7387	9702			12522	
1940	18926		8093		4881	6554			7149	
1955	17519		6719		5868	6753			6684	
ten opzichte van 1930										
1940		4427		4398		2506		3148		5373
1955		5834		5772		1519		2949		5838
ten opzichte van 1940										
1955		1407		1374	987		199			465

TABEL 16c.

Migratieresultanten van de GEMEENTEN HEERLEN, KERKRADE, HOENSBROEK, BRUNSSUM  
en de REST van de OUDE MIJNSTREEK volgens indexcijfers, berekend voor de  
jaren 1900, 1930, 1940 en 1955

Jaar	HEERLEN				KERKRADE				HOENSBROEK			
	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940
1865	100				100				100			
1900	111,1	100			125,4	100			72,6	100		
1930	569,1	512,4	100		376,2	300,0	100		683,1	941,3	100	
1940	482,3	434,3	84,8	100	287,9	229,6	76,5	100	476,0	655,9	69,7	100
1955	454,7	409,4	79,9	94,3	260,3	207,6	69,2	90,4	557,5	768,3	81,6	117,1
	BRUNSSUM				REST OUDE MIJNSTREEK							
1865	100				100							
1900	102,7	100			89,2	100						
1930	1095,7	1067,3	100		165,8	185,9	100					
1940	773,5	753,4	70,7	100	132,9	149,0	80,2	100				
1955	793,9	773,3	72,5	102,6	130,1	145,9	78,5	97,9				

TABEL 17a.

Migratierelevanten van de GEMEENTEN SITTARD en GELEEN en de REST van de NIEUWE MIJNSTREEK in ABSOLUTE CIJFERS, berekend voor de jaren 1900, 1930, 1940 en 1955

Jaar	SITTARD	GELEEN	REST NIEUWE MIJNSTREEK
1865	4813	2225	20234
1900	4387	1993	16787
1930	8030	8773	17100
1940	7352	9167	17107
1955	11532	11674	15761

TABEL 17b.

Winst en verlies in ABSOLUTE CIJFERS

Jaar	SITTARD		GELEEN		REST NIEUWE MIJNSTREEK	
	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies
ten opzichte van 1865						
1900		426		232		3447
1930	3217		6548			3134
1940	2539		6942			3127
1955	6719		9449			4473
ten opzichte van 1900						
1930	3643		6780		313	
1940	2965		7174		320	
1955	7145		9681			1026
ten opzichte van 1930						
1940		678	394		7	
1955	3502		2901			1339
ten opzichte van 1940						
1955	4180		2507			1346

TABEL 17c.

Migratierelevanten volgens indexcijfers, berekend voor de jaren 1900, 1930, 1940 en 1955

Jaar	SITTARD				GELEEN				REST NIEUWE MIJNSTREEK			
	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940
1865	100				100				100			
1900	91,1	100			89,6	100			82,5	100		
1930	166,8	183,1	100		394,3	440,2	100		84,5	101,9	100	
1940	152,8	167,6	91,6	100	412,0	460,0	104,5	100	84,5	101,9	100	100
1955	239,6	262,9	143,6	156,9	524,7	585,8	133,1	127,2	77,9	93,9	92,2	92,1

T A B E L 18a.

Migratieresultanten van de GEMEENTE MAASTRICHT en de REST van  
OVERIG ZUID-LIMBURG in ABSOLUTE CIJFERS, berekend voor de  
Jaren 1900, 1930, 1940 en 1955

Jaar	MAASTRICHT	REST OVERIG ZUID-LIMBURG
1865	28719	35533
1900	25738	32778
1930	22491	28227
1940	22656	25473
1955	23277	23595

T A B E L 18b.

Winst en verlies in ABSOLUTE CIJFERS

Jaar	MAASTRICHT		REST OVERIG ZUID-LIMBURG	
	Winst	Verlies	Winst	Verlies
ten opzichte van 1865				
1900		2981		2755
1930		6228		7306
1940		6063		10060
1955		5442		11932
ten opzichte van 1900				
1930		3247		4551
1940		3082		7305
1955		2461		9183
ten opzichte van 1930				
1940	165			2754
1955	786			4632
ten opzichte van 1940				
1955	621			1878

T A B E L 18c.

Migratieresultanten volgens indexcijfers, berekend voor de jaren  
1900, 1930, 1940 en 1955

Jaar	G E B I E D E N							
	MAASTRICHT				REST OVERIG ZUID-LIMBURG			
	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940	t.o.v. 1865	t.o.v. 1900	t.o.v. 1930	t.o.v. 1940
1865	100				100			
1900	89,6	100			92,2	100		
1930	78,3	87,4	100		79,4	86,1	100	
1940	78,9	88,0	100,7	100	71,7	77,7	90,2	100
1955	81,1	90,4	103,5	102,7	66,4	72,0	83,6	92,6

Verdeling van de bevolking naar de geboorteplaats in de woongemeente  
in procenten van de totale bevolking 1).

Jaar	Provincie Limburg	Noord-Limburg	Midden-Limburg	Zuid-Limburg
1859	71,8	73,8	72,5	70,6
1869	71,6	73,3	72,0	70,6
1879	71,0	71,5	71,7	70,6
1889	69,8	69,7	70,7	69,5
1899	68,6	67,0	70,4	68,5
1909	66,6	-	-	-
1920	59,8	-	-	-
1930	56,4	-	-	-
1947	61,5	68,7	66,5	56,5

1) Aangezien over de jaren 1909, 1920 en 1930 geen cijfers per gemeente bekend zijn, is het niet mogelijk, het percentage van de bevolking, geboren in de woongemeente, voor Noord-, Midden- en Zuid-Limburg op te geven.

TABEL 20

Percentage van de woonbevolking van de provincie Limburg,  
verdeeld naar haar geboorteplaats, resp.:

Jaar	Geboren in een andere Limburgse gemeente	Geboren in de overige Nederl. provincies	Geboren in het buitenland
1859	18,7	3,9	5,6
1869	19,2	3,4	5,8
1879	18,7	3,7	6,6
1889	19,1	4,0	7,1
1899	19,6	4,8	7,0
1909	16,9	7,8	8,7
1920	19,5	10,0	10,7
1930	21,2	9,4	13,0
1947	22,2	9,8	6,5

TABEL 21

Vestiging in Limburg in de periode 1865-1875

	Vanuit een Limb. gem. naar een gemeente in:	Vanuit een andere Nederl. prov. naar een gemeente in:	Vanuit de koloniën naar een gemeente in:	Vanuit het buitenland naar een gemeente in:
Noord - Limburg	13.391	6.710	12	3.239
Midden - Limburg	15.258	3.634	34	3.369
Zuid - Limburg	26.022	5.014	329	10.694

TABEL 22

De vestiging in Limburg in de economisch-geografische gebieden  
en in de grotere gemeenten in de periode 1865-1875, verdeeld  
naar de herkomst

Economisch-geografische gebieden	Binnen-provinciaal	Buiten-provinciaal	Vanuit het buitenland
Bergen-Cenep	1403	1705	1050
Venray-Horst	4980	1378	920
Helden en omgeving	2982	388	208
Venlo en omgeving zonder Venlo en Tegelen	1254	89	459
Roermond en omgeving zonder Roermond	2572	103	589
Beegden en omgeving	5084	541	1019
Weert en omgeving zonder Weert	1570	211	394
Echt en omgeving	1602	130	532
Oostelijke Mijnstreek, zonder de 4 grootste gemeenten	4013	51	1296
Westelijke Mijnstreek, zonder de 2 grootste gemeenten	3698	155	911
Overig Zuid-Limburg, zonder Maastricht	7788	525	2830
S t e d e n .			
Venlo	2106	2994	452
Tegelen	666	116	170
Roermond	3086	2021	501
Weert	1344	628	334
Heerlen	938	44	228
Kerkrade	1077	227	1053
Brunssum	386	9	365
Hoensbroek	261	2	51
Sittard	1105	417	428
Geleen	289	3	18
Maastricht	5467	3581	3471

TABEL 23

Verdeling van de bevolking naar de geboorteplaats buiten de woongemeente voor de jaren  
1859, 1869, 1879, 1889 en 1899, in procenten van de totale bevolking

	Geboren in een andere Limburgse gemeente					Geboren in een andere Nederlandse provincie					Geboren in het buitenland				
	1859	1869	1879	1889	1899	1859	1869	1879	1889	1899	1859	1869	1879	1889	1899
Noord-Limburg	16	17	17	17	18	6	6	7	7	8	4	4	5	6	7
Midden-Limburg	20	20	19	20	19	4	4	4	4	5	4	4	5	5	5
Zuid-Limburg	19	20	19	20	19	3	3	2	3	3	7	7	9	8	9
Provincie Limburg	19	19	19	19	19	4	4	4	4	5	6	5	7	7	8



T A B E L 24a.

De interprovinciale vestiging in Limburg in de jaren  
vóór 1939, naar de provincies van herkomst.

Gebied	Noorden: Groningen Friesland en Drente		Oosten: Overijssel Gelderland		Westen: Nrd.-Holland Zd.-Holland en Utrecht		Zuiden: Zeeland en Nrd.-Brabant	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
Noord-Limburg	580	7,7	2061	27,4	1306	17,4	3563	47,5
Midden-Limburg	460	9,8	827	17,8	1274	27,4	2092	45,0
Zuid-Limburg	6383	24,3	6109	23,3	6248	23,8	7490	28,6
Provincie Limburg	7423	19,3	8997	23,4	8828	23,0	13145	34,3

T A B E L 26.

De interprovinciale en buitenlandse migratie naar Limburg  
in de jaren 1939 - 1947, per gebiedsdeel.

Migratie vanuit:	Noord- Limburg	Midden- Limburg	Zuid- Limburg
de noordelijke provincies (Groningen, Friesland, Drente)	250	241	1319
de oostelijke provincies (Overijssel en Gelderland)	1211	855	3131
de westelijke provincies (Nrd.- en Zd.-Holland en Utrecht)	2320	2186	7632
de zuidelijke provincies (Nrd.-Brabant en Zeeland)	2666	2154	4177
	6447	5436	16259
Duitsland	555	311	1804
België	125	300	1736
Overige landen	425	322	1645
	1105	933	5185

TABEL 24b.

De interprovinciale vestiging in de gebieden en grotere gemeenten van Limburg in de jaren vóór 1939, naar de provincies van herkomst.

Gedieden	Groningen Friesland Drente	Overijssel	Gelderland	Utrecht	Noord-Holland	Zuid-Holland	Zeeland	Noord-Brabant
Bergen-Gennep	95	53	605	52	60	57	11	525
Venray-Horst	93	41	432	39	99	90	38	1030
Venlo en omg.	377	185	713	132	309	386	99	1657
Helden	15	17	15	-	39	43	7	196
Weert en omg.	69	30	52	57	101	92	15	510
Beegden en omg.	54	52	172	76	199	199	13	613
Roermond en omg.	297	102	332	27	144	338	63	706
Echt en omg.	40	6	71	-	40	1	10	162
Oostel. Mijustr.	4771	992	3092	733	1135	1530	530	3644
Westel. Mijustr.	998	256	735	204	354	403	209	1248
Overig Zd. Limb.	614	276	758	275	664	950	212	1647
Grotere Gemeenten								
Venlo	271	165	583	124	225	336	76	1381
Roermond	177	82	259	21	119	241	46	521
Weert	51	26	48	51	75	62	11	417
Heerlen	1595	462	1457	405	633	913	251	1561
Kerkrade	705	114	292	73	122	145	48	322
Sittard	230	91	206	85	137	108	47	388
Geleen	579	119	224	72	119	160	92	404
Maastricht	407	209	608	187	419	694	128	1268

TABEL 25

De buitenlandse vestiging in de economisch-geografische gebieden  
en de grotere gemeenten in de jaren vóór 1939, naar het land  
van herkomst

Gebieden	Duitsland	België	Overige gebieden
Bergen-Gennen	659	6	55
Venray-Horst	590	38	10
Venlo en omgeving	3245	100	177
Helden	198	8	6
Roermond en omgeving	1146	162	80
Beegden en omgeving	371	96	23
Weert en omgeving	346	240	20
Echt en omgeving	563	90	17
Oostelijke Mijnstreek	15995	936	2199
Westelijke Mijnstreek	3211	420	370
Overig Zuid-Limburg	3306	1701	324
Grotere gemeenten			
Venlo	1748	70	82
Tegelen	1041	26	85
Roermond	588	108	40
Weert	280	110	12
Heerlen	4398	350	862
Kerkrade	4318	251	246
Brunssum	1922	54	327
Hoensbroek	1301	49	220
Sittard	1005	116	72
Geleen	938	75	202
Maastricht	1071	944	177
Noord-Limburg	4692	152	248
Midden-Limburg	2426	588	140
Zuid-Limburg	22512	3057	2893
Provincie Limburg	29630	3797	3281

Indeling van de bevolking naar de geboorteplaats  
op 31 mei 1947, in procenten van het totaal.

	Geboren in de woongemeente	Geboren in een andere gemeen- te binnen de provincie	Geboren in een andere provincie	Geboren in het buitenland
Noord-Limburg	68,7	16,6	9,8	4,9
Midden-Limburg	66,5	20,6	8,4	4,5
Zuid-Limburg	56,6	24,2	10,0	9,2
Provincie Limburg	61,5	22,2	9,8	6,5
<b>Gebieden</b>				
Bergen-Gennep	69,0	10,8	14,5	5,7
Venray-Horst	70,4	18,0	9,5	2,1
Venlo en omgeving	65,8	17,5	10,5	6,2
Helden en omgeving	76,5	17,7	4,5	1,3
Roermond en omgeving	61,2	24,5	10,1	4,2
Beegden en omgeving	61,5	26,8	9,0	2,7
Weert en omgeving	75,2	14,7	7,6	2,5
Echt en omgeving	74,2	16,0	5,4	4,4
Oude Mijnstreek	50,5	26,1	12,3	11,1
Nieuwe Mijnstreek	59,0	26,5	8,9	5,6
Overig Zuid-Limburg	65,7	21,2	7,9	5,2
<b>Grotere gemeenten</b>				
Venlo	66,4	15,1	13,0	5,5
Tegelen	62,5	20,1	7,6	9,8
Roermond	55,0	25,4	14,8	4,8
Weert	75,1	14,6	7,3	3,0
Heerlen	47,2	23,8	17,9	11,1
Kerkrade	59,2	20,4	7,4	13,0
Brunssum	44,6	25,3	16,8	13,3
Hoensbroek	42,8	29,2	17,2	10,8
Sittard	53,9	25,0	12,8	8,3
Geleen	44,1	34,7	14,0	7,2
Maastricht	69,9	15,7	9,7	4,7

T A B E L 28a

Verdeling van de bevolking van Limburg in 1859, 1899 en 1947 naar de geboorteplaats, respectievelijk in percenten van het totaal.

	Woongemeente			Andere gemeenten in de prov. Limburg			Andere Nederlandse provincies			Buitenland		
	1859	1899	1947	1859	1899	1947	1859	1899	1947	1859	1899	1947
Noord-Limburg	74	67	69	16	18	17	6	8	10	4	7	4
Midden-Limburg	73	70	67	20	19	21	4	5	9	4	5	3
Zuid-Limburg	71	69	57	19	19	25	3	3	10	7	9	8
Provincie Limburg	72	69	61	19	19	22	4	5	10	6	8	6

1) Onder buitenland is ook begrepen "geboren in de koloniën".

De categorie, waarvan de geboorteplaats onbekend is, bleef buiten beschouwing.

Verdeling van de bevolking van de economisch-geografische gebieden en  
 grotere gemeenten van NOORD-LIMBURG in 1859, 1899 en 1947 naar de ge-  
 boorteplaats, in percenten van het totaal

	Geboren in woon- gemeenten			In andere gemeenten binnen de provincie			In andere Nederlan- se provincies			In het buitenland		
	1859	1899	1947	1859	1899	1947	1859	1899	1947	1859	1899	1947
Noord-Limburg	74	67	69	16	18	17	6	8	10	4	7	4
Gebied: Bergen-Gemep	71	70	69	10	9	11	10	13	15	8	8	6
Gebied: Venray-Horst	75	72	71	18	19	18	5	7	10	2	2	2
Gebied: Helden en omgeving	79	71	77	18	21	18	2	5	5	1	3	1
Gebied: Venlo en omgeving	70	60	66	17	19	18	7	9	11	6	12	6
Gemeente Venlo	70	61	66	13	17	15	10	12	13	6	10	6
Gemeente Tegelen	68	52	63	23	19	20	2	4	8	8	25	10

T A B E L 28c

Verdeling van de bevolking van de economisch-geografische gebieden en  
 grotere gemeenten van MIDDEN-LIMBURG in 1859, 1899 en 1947, naar  
 de geboorteplaats in percenten van het totaal.

	Geboren in woon- gemeente			In andere gemeenten binnen de provincie			In andere Nederland- se provincies			In het buitenland		
	1859	1899	1947	1859	1899	1947	1859	1899	1947	1859	1899	1947
Midden-Limburg	73	70	67	20	19	21	4	5	9	4	5	3
Gebied Beegden	69	68	62	26	24	27	3	5	9	2	4	3
Gebied Echt	80	75	74	15	15	16	1	3	5	4	7	5
Gebied Weert	76	76	75	16	16	15	5	4	8	3	3	2
Gemeente Weert	75	77	75	15	13	15	7	6	7	3	3	3
Gebied Roermond	69	67	61	21	21	25	4	7	10	6	6	4
Gemeente Roermond	63	57	55	21	22	25	7	12	15	9	9	5

Verdeling van de bevolking van de economisch-geografische gebieden en  
 grotere gemeenten van ZUID-LIMBURG in 1859, 1899 en 1947, naar de ge-  
 boortplaats, in procenten van het totaal.

	Geboren in woon- gemeente			In andere gemeenten binnen de provincie			In andere Nederland- se provincies			In het buitenland		
	1859	1899	1947	1859	1899	1947	1859	1899	1947	1859	1899	1947
Zuid-Limburg	71	69	57	19	19	25	3	3	10	7	9	8
Oostelijke Mijner.	71	67	51	22	21	26	1	2	12	6	11	11
Gemeente Heerlen	72	64	47	22	24	24	1	3	18	5	9	11
Gemeente Kerkrade	69	68	59	17	14	20	-	3	7	13	15	13
Westelijke Mijner.	78	74	59	17	17	27	1	2	9	4	7	6
Gemeente Sittard	73	62	54	18	19	25	2	6	13	8	13	8
Gemeente Geleen	83	75	44	15	13	35	-	1	14	2	11	7
Oerig Zuid-Limburg	67	67	66	19	20	21	6	4	8	8	9	5
Gemeente Maasricht	65	73	70	14	14	16	12	7	10	9	6	5
Oerig Zuid-Limburg, behalve Maasricht	70	63	61	22	24	27	1	2	6	7	11	7



TABEL 29

Vertrek van personen naar een andere gemeente binnen de provincie,  
naar andere provincies en naar het buitenland in de jaren 1865 - 1875.

Gebieden	Binnen-provinciaal	Interprovinciaal	Buitenland
Bergen-Gennep	1377	1690	1421
Venray-Horat	4965	1401	1499
Venlo en omgeving	3806	3162	1553
Helden en omgeving	2945	368	415
Noord-Limburg	13093	6621	4888
Roermond en omgeving	5395	2055	2664
Beegden en omgeving	5123	436	1072
Weert en omgeving	3125	946	1288
Echt en omgeving	1654	135	745
Midden-Limburg	15297	3572	5769
Oostelijke Mijnstreek	6721	341	3111
Westelijke Mijnstreek	5375	573	1977
Overig Zuid-Limburg	13232	4549	10098
Zuid-Limburg	25339	5293	15122
Grotere gemeenten			
Maastricht	4348	4004	5787
Sittard	1031	404	755
Heerlen	751	67	232
Kerkrade	818	199	934
Roermond	2312	1894	1441
Weert	1334	715	599
Venlo	2048	2974	793

TABEL 30

De buitenlandse emigratie van Limburg, gedurende de periode 1876 - 1940, zonder de trek naar de koloniën, in vergelijking met die van het Rijk, in vijfjaarlijkse perioden.

Periode	R i j k	L I M B U R G	
		Absolute cijfers	In % van het Rijk
1876 - 1880	43214	13639	31,6
1881 - 1885	69949	15703	22,4
1886 - 1890	78465	17377	22,1
1891 - 1895	82970	17627	21,2
1896 - 1900	106889	27322	25,6
1901 - 1905	110486	27655	25,0
1906 - 1910	153838	35364	23,0
1911 - 1915	138110	37391	27,1
1916 - 1920	99858	24128	24,2
1921 - 1925	149724	29462	19,7
1926 - 1930	157435	34435	21,9
1931 - 1935	155316	39714	25,6
1936 - 1940	144701	30136	20,8

TABEL 31a

Limburgse migratie naar het buitenland  
in de periode van 1862 - 1900.

Jaar	Totaal ver- trek n. h. buitenland.	Waarvan naar:		Waarvan naar:		
		Europese Landen	Landen over zee	Koloniën	Amerika	Overige Landen overzee
1862	1953	1670	288	5	283	-
1863	2351	1763	588	9	579	-
1864	2003	1908	95	11	82	2
1865	2025	1983	52	33	19	-
1866	1991	1955	36	12	17	1
1867	1978	1936	42	24	18	-
1868	2175	2100	75	6	69	-
1869	3576	3403	173	27	146	-
1870	2557	2445	112	24	88	-
1871	3450	3396	54	13	41	-
1872	3244	3166	78	18	60	-
1873	3398	3226	172	30	142	-
1874	2458	2421	37	17	20	-
1875	2348	2322	26	11	15	-
1876	2303	2245	58	45	13	-
1877	2203	2145	49	24	25	-
1878	2581	2480	101	21	80	-
1879	3300	3199	101	23	78	-
1880	3376	3234	142	11	131	-
1881	3095	2942	153	5	148	-
1882	3376	3222	154	16	138	-
1883	3302	3181	121	14	107	-
1884	3195	3114	81	7	74	-
1885	2799	2751	48	22	20	6
1886	2906	2869	37	19	18	-
1887	3261	3173	88	30	57	1
1888	3348	3292	56	40	16	-
1889	4070	3964	56	19	37	-
1890	3578	3929	49	18	28	3
1891	3939	3891	48	29	19	-
1892	3266	3161	105	25	80	-
1893	3361	3276	85	21	64	-
1894	3584	3497	87	81	6	-
1895	3680	3667	13	9	4	-
1896	4325	4281	44	28	16	-
1897	4593	4557	36	29	4	3
1898	5020	4996	24	22	1	1
1899	7286	7252	34	32	1	1
1900	5220	5206	14	11	3	-
	126839	123227	3612	847	2747	18

Limburgse emigratie naar het buitenland in de periode 1901 - 1920.

Jaar	Totaal ver- trek naar 't buitenland	W A A R V A N H A A R :											Totaal aantal landver- huizers
		Waart. Landverhuizers n.			Landen over zee		Waarvan naar:			Overige Landen			
		Europeese Landen	Duits- Land	Belgie	Overig Europa	Totaal	Land- ver- huiz.	Totaal	Landver- huizers	Amerika	Overige Landen		
1901	4911	4866	127	90	6	45	18	43	16	2	-	241	
1902	5578	5538	91	79	5	40	11	35	6	5	-	186	
1903	5590	5496	294	99	11	94	24	76	6	10	8	428	
1904	5702	5664	244	130	11	38	20	22	4	15	1	405	
1905	6082	5999	295	114	12	83	55	32	4	36	15	476	
1906	6473	6384	326	97	21	89	52	41	4	38	10	496	
1907	6807	6725	225	113	16	82	64	18	4	52	12	418	
1908	7106	6991	205	93	6	115	67	57	9	47	11	371	
1909	7835	7680	204	116	28	155	126	32	3	104	19	474	
1910	7326	7248	194	99	41	78	43	35	3	40	3	377	
1911	7956	7878	230	136	18	78	27	54	-	19	5	411	
1912	8475	8359	278	134	35	116	62	57	3	51	8	509	
1913	8995	8820	356	110	31	175	108	79	12	91	5	605	
1914	8293	8206	208	62	67	87	39	39	12	48	-	397	
1915	3921	3887	127	19	29	34	14	20	7	14	-	189	
1916	2717	2659	61	3	30	58	16	49	6	9	4	110	
1917	2410	2378	56	2	15	32	10	28	6	-	-	83	
1918	4103	4052	133	39	8	61	13	46	8	5	-	193	
1919	8286	8225	496	310	62	61	13	57	3	4	-	875	
1920	7330	7057	657	288	69	273	158	138	23	127	-	1172	
	125896	124112	4807	2133	521	1784	955	958	129	717	109	8416	

## JAARVERSLAG

Sociaal Historisch Centrum voor Limburg over 1957.Bestuur

De jaarvergadering van het Algemeen Bestuur werd gehouden op 15 februari 1957 in de fraaie raadszaal van de gemeente Heerlen, daartoe welwillend beschikbaar gesteld door het gemeentebestuur. Op deze vergadering waren behalve het bestuur ook aanwezig een aantal belangstellenden uit velerlei kring.

Na voorlezing en goedkeuring der notulen bracht de kas-commissie verslag uit over de gehouden controle; het financieel beheer werd geheel in orde bevonden en de penningmeester werd onder dankzegging gedechargeerd.

Op voorstel van het Dagelijks Bestuur werd in de vacature in het Algemeen Bestuur, ontstaan door het aftreden van Dr. A. A. Thiadens, voorzien door de benoeming van de heer T. le Grand te Heerlen, die deze benoeming inmiddels heeft aanvaard.

Nadat de Voorzitter de financiële situatie van het Centrum had toegelicht, daarbij de hoop uitsprekend dat de vereiste middelen zouden kunnen worden gevonden om in de toekomst de exploitatierekeningen zonder te groot nadelig saldo te kunnen afsluiten, werden na korte bespreking de exploitatierekening 1955 en de exploitatiebegroting 1957 door de vergadering goedgekeurd.

Vervolgens hield de Voorzitter ir. C. E. P. M. Raedts een inleiding over enige economisch-historische aspecten van de ontwikkeling van steenkool. Deze belangwekkende voordracht werd door de aanwezigen met grote belangstelling beluisterd en was aanleiding tot een geanimeerde gedachtenwisseling.

Het Dagelijks Bestuur kwam enige malen in vergadering bijeen; o.m. werd besproken de financiële toestand en de aanstelling van een archivist. In de loop van het jaar werd door de directeur meermalen zowel schriftelijk als mondeling contact opgenomen met de leden van het Bestuur, met name met de se-

cretaris en penningmeester ter behandeling van lopende vraagstukken. De waardevolle adviezen en de belangrijke regelmatige steun van de secretaris, pater drs. Remigius Dieteren O. F. M., mogen met erkentelijkheid worden gememoreerd.

### Bureau

In overleg met het Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen volgde een onzer medewerkers de cursus aan de Rijksarchiefschool te 's-Gravenhage om zich te bekwamen tot wetenschappelijk archiefambtenaar, zulks als voorbereiding voor een latere benoeming tot archivist bij het Sociaal Historisch Centrum. Tot onze spijt heeft bedoelde candidaat wegens ziekte zijn studie moeten opgeven. Het mocht ons bovendien niet gelukken een voor ons doel geschikte gediplomeerde kracht aan te stellen. Zodoende bleven de archivistische werkzaamheden in een impasse-toestand en waren wij gedwongen de ordening der archieven aan een niet terzake geschoolde medewerker op te dragen.

Het Bureau van het Sociaal Historisch Centrum bestond in het afgelopen jaar uit twee vaste medewerkers, nl. drs. R. Philips als directeur en de heer J. Wachelder als assistent. Met erkentelijkheid jegens het gemeentebestuur van Maastricht en het hoofd van de Sociale Dienst van deze stad, maken wij wederom gewag van de medewerking van meerdere werkloze hoofdarbeiders, die in het kader van de betrokken Rijksregeling bij het Centrum waren tewerk gesteld. Zonder deze medewerking zou de ontwikkeling van het Centrum ten zeerste zijn geremd en zou de huidige opzet zelfs, gezien de beperkte middelen, niet kunnen worden gehandhaafd. Over de plichtsbetrachting en toewijding waarmee deze medewerkers in onderling goede verstandhouding hun taak vervullen, spreekt het Bestuur niet anders dan met lof. Op 1 januari 1957 waren er elf personen bij het Centrum werkzaam; op 31 december was dit aantal tot negen gedaald.

### Huisvesting

De preciaire huisvestingsmoeilijkheden, waarin het Sociaal Historisch Centrum zich bevindt, baren het Bestuur grote zorg. Door het treffen van enkele noodvoorzieningen kon nog enige beperkte ruimte worden vrijgemaakt om de nieuwe aanwinsten op te bergen. Deze reserve-capaciteit is thans bijna geheel door nieuwe boeken in beslag genomen, zodat er naar andere opbergplaatsen zal moeten worden omgezien. Ook het inrichten van een vertrek tot leeszaal moest wederom worden uitgesteld.

Nu de plannen voor een gezamenlijke huisvesting van Stadsarchief en -bibliotheek, van Openbare Leeszaal en -bibliotheek en van het Sociaal Historisch Centrum in de naaste toekomst geen doorgang schijnen te vinden, acht het Bestuur zich verplicht om naar andere mogelijkheden uit te zien om de groeiende bronnenverzameling van het Centrum een geschikte plaatsruimte te verschaffen. Aangezien het Centrum echter helaas niet over de financiële middelen beschikt om in deze onhoudbare toestand verbetering te brengen, ziet het Bestuur vooralsnog geen oplossing voor het dringende huisvestingsprobleem.

### Financiële toestand

Het verheugt het Bestuur te kunnen mededelen, dat de jaarlijkse financiële bijdragen ondanks de ongunstige tijdsomstandigheden op gelijk niveau konden worden gehandhaafd; slechts in weinige gevallen was de bestedingsbeperking aanleiding om het jaarlijkse subsidie aan het Centrum op te schorten. Dit vormt voor ons een bewijs dat het werk van het Sociaal Historisch Centrum onverminderd waardering blijft ondervinden. Desondanks is de financiële toestand zeer zorgelijk.

Ondanks de niet geringe stijging der inkomsten sedert de afgelopen zeven jaar (135%), namen ook de kosten toe en helaas in nog sterkere mate dan de ontvangsten; de salarissen en sociale lasten stegen met 173%, de uitgaven voor huur, licht, verwarming

en onderhoud stegen met 344% en de overige exploitatiekosten met 169%. Door de sterke kostenstijging der afgelopen jaren werd het steeds moeilijker om het evenwicht in de exploitatierekening te handhaven. Door de uiterste zuinigheid kon het nadelig saldo aanvankelijk nog worden beperkt; echter de noodzakelijke verhoging van sommige uitgavenposten had tot gevolg dat blijkens de momenteel ter beschikking staande gegevens op de rekening 1956 en 1957 een totaal nadelig saldo resulteert, zelfs na uiterst nauwgezette besnoeiingen, van ruim f 2.900.--.

In het afgelopen jaar ontving het Bestuur subsidies van het Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen, van het Provinciaal Bestuur van Limburg en van 78 Limburgse gemeenten. Verder ontving het Centrum belangrijke financiële steun van de Gezamenlijke Steenkolenmijnen, van stands- en vakorganisaties, van de gezamenlijke Kamers van Koophandel en van tal van ondernemingen en instellingen. Tenslotte werd een niet onbelangrijk bedrag verkregen uit de persoonlijke sfeer van particulieren die als contribuanten onze stichting een jaarlijkse bijdrage toezegden. Aan het slot van dit jaarverslag is een overzicht opgenomen van de begunstigers en contribuanten.

Het is het bestuur een behoefte om alle schenkers oprecht dank te betuigen voor de financiële steun die het Sociaal Historisch Centrum in het afgelopen jaar van hen mocht ontvangen. Dat het Centrum bij de vervulling van zijn doelstelling tal van mogelijkheden kon realiseren waar andere gewesten Limburg terecht om benijden, zou zonder twijfel niet mogelijk zijn geweest indien onze instelling zich niet van zulke veelzijdige en grote belangstelling verzekerd wist.



WERKZAAMHEDENin het Jaar 1957

In de activiteit van het Sociaal Historisch Centrum kan men tweeërlei werkzaamheden onderscheiden: Interne werkzaamheden die rechtstreeks samenhangen met het primaire doel van het instituut en externe werkzaamheden die uit de interne taak voortvloeien, de studie van het sociale leven in Limburg in zijn verscheidene historische aspecten.

Interne werkzaamheden

Tot de interne werkzaamheden behoren het aanwerpen en inventariseren van archieven en bijeenbrengen, ordenen, catalogiseren en samenstellen van sociaal-economische bronnenverzamelingen. Onder de interne werkzaamheden worden gerangschikt de afdelingen archief, bibliotheek, tijdschriften, statistiek en documentatie.

Archivalia

Door het feit dat niet systematisch het gehele jaar aandacht kon worden gewijd aan het opsporen van - ongetwijfeld nog in ruime mate aanwezige - belangrijke particuliere archieven van sociale of economische aard, was de uitbreiding van het aantal archivalia zeer beperkt. Bovendien bleken er nog vaak weerstanden te overwinnen, vóór men bereid is schriftelijke stukken over te dragen. Onderhandelingen over overdracht van archieven leidden niet steeds tot resultaat. Het vooruitzicht bestaat echter, dat in het komende jaar een aantal waardevolle archieven bij het Centrum zullen worden gedeponerd. Ook in het afgelopen jaar werd het bezit aan archieven vermeerderd met enkele bescheiden schenkingen.

Een aantal, voorlopig niet toegankelijke archiefstukken, werd ons ter beschikking gesteld door bemiddeling van de secretaris drs. Remigius Dieteren O. F. M. Voorts werd het in 1956 verkregen archief van de Werknemende Middenstand te Maastricht door

een nieuwe overdracht belangrijk aangevuld. Eveneens werd door ons ontvangen een verdere aanvulling van het archief van de R. K. Studentenclub St. Servatius en van de Stichting Centrale Caritas. De archiefstukken over dr. Poels werden in de loop van het jaar door de biograaf, de Zeereerwaarde Heer J. P. Colsen C. M. wederom aan het Sociaal Historisch Centrum overgedragen.

Aan allen die ons instituut ter wille waren door het ter beschikking stellen van archiefstukken, betuigt het Bestuur zijn oprechte dank.

### Bibliotheek

In het afgelopen jaar kon onze bibliotheek weer aanmerkelijk worden uitgebreid, eensdeels door aankoop op beperkte schaal en anderdeels door een groot aantal schenkingen. De bibliotheek omvat thans ruim 12 duizend nummers, hetgeen geraamd mag worden op ca. 15.000 delen. Ook de afdelingen tijdschriften en statistiek ondergingen een flinke uitbreiding; een getal van bijna duizend tijdschriften en statistische uitgaven is thans in ons bezit.

Het is verheugend, dat het Centrum steeds weer door een groot aantal schenkingen uit verschillende kring zijn verzameling kan uitbreiden. Belangrijke schenkingen ontvingen wij in het afgelopen jaar met name van de Hoogedelgestrengste Heer Jos Maenen en van het Centraal Bureau voor de Statistiek, die wij met erkentelijkheid memoreren.

De rijke bronnenverzameling over het sociaal-economisch leven van Limburg die het Centrum thans reeds bezit, is uniek in haar soort. Zonder uiter-aard op volledigheid te kunnen bogen, werd niettemin in korte tijd zeer veel documentatiemateriaal over tal van onderwerpen en problemen bijeengebracht, waaronder zeer zeldzame exemplaren. Van de uitleen werd ruimschoots gebruik gemaakt. Desondanks verdient deze bronnenverzameling nog in veel ruimere kring bekendheid. Het frappeert telkens weer, dat nieuwe bezoekers hun verbazing uiten over datgene wat het Centrum kan bieden.

In 1957 ontving het Sociaal Historisch Centrum in totaal van de volgende 163 personen en instellingen schenkingen:

Oranje-Nassau Mijnen	Heerlen
Nederlands Economisch Cultureel Archief	Amsterdam
Provinciaal Opbouworgaan Limburg	Roermond
Gemeentebestuur	Maastricht
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Maastricht en Omstreken	Maastricht
Provinciaal Bestuur van Limburg	Maastricht
Pater Drs. Remigius Dieteren OFM	Maastricht
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noord-Limburg	Venlo
R. K. Centraal Bureau voor Onderwijs en Opvoeding	's-Gravenhage
Stichting Kath. Gezinszorg voor het Dekenaat Gennep	Gennep
Bedrijfschap voor de Steenkolenmijnindustrie	Heerlen
Gemeente-Spaarbank	Venlo
Prov. Limb. Districtsbureau voor de Arbeidsvoorziening in de Provincie Limburg	Maastricht
Commissie Sociale Planning ontwikkelingsgebied Noordelijk Limburg	Roermond
Drs. J. H. A. E. Cornips	Maastricht
Bierbrouwerij "De Leeuw"	Valkenburg
Heemkunde Vereniging "Gaöl"	Geulle
Ministerie van Maatschappelijk Werk	's-Gravenhage
Diocesane Stichting voor Mater-Amabilis-Scholen in Limburg	Maastricht
Zuid-Limburgs Drankweeercomité	Heerlen
Geologische Stichting	Heerlen
Drs. J. van Meegeren	Maastricht
J. J. L. Marquet	Geleen
Doctor Poelsstichting	Heerlen
P. Chambille-de Beaumont	Maastricht
R. K. Koloniehuis "Overbunde"	Bunde
Kath. Arbeidersbeweging Limburg	Heerlen

Volkshogeschool "Geerlingshof"	Valkenburg- Houthem
Restauratie-stichting Limburg	Maastricht
G. Crollaer	Maastricht
J. Knols	Maastricht
Keuringsdienst voor Waren, gebied Maastricht	Maastricht
Prov. Planologische Dienst	Maastricht
"Katholiek Maastricht"	Maastricht
Zuid-Nederlandsche Hypotheekbank	Maastricht
Openbare Werken	Maastricht
Centraal Bureau voor de Statistiek	's-Gravenhage
Jos. H. Maenen	Heerlen
Sociale Raad	Maastricht
Coöperatieve Vereniging "Ons Dagelijks Brood"	Heerlen
Economisch Technologisch Instituut Limburg	Maastricht
Stichting Bijzondere Sociale Zorg Limburg	Maastricht
Vereniging van Sociaal Wetenschap- pelijke Onderzoekers	's-Gravenhage
Katholiek Onderwijzers-Verbond	's-Gravenhage
Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis	Amsterdam
Trichtsche Bank, N. V.	Maastricht
Spaarbank St. Pancratius	Heerlen
Bataafse Rubberindustrie N. V.	Maastricht
Limb. Scheepvaart Vereniging	Maastricht
Kamer van Koophandel en Fabrie- ken voor Midden-Limburg	Roermond
Katholieke Arbeiders-Vrouwen- beweging Limburg	Heerlen
Venlose Bouwvereniging	Venlo
Nederl. Kath. Mijnwerkersbond	Heerlen
Provinciale Waterstaat in Limburg	Maastricht
Gemeenschapsdienst	Kerkrade
Onderlinge Verzekeringsmaat- schappij van de L. L. T. B. en K. A. B. in Limburg	Roermond
Raad van Arbeid	Maastricht

J. Kerbusch	Maastricht
Nederlandsche Middenstandsbank N. V.	Maastricht
Limb. Federatie van Verenigingen voor Vreemdelingenverkeer	Valkenburg- Houthem
Sociale Raad	Heerlen
R. K. School voor Maatschappelijk Werk	Sittard
Nederlandse Spoorwegen	Utrecht
Woningbouwvereniging "St. Mathias"	Maastricht
Gemeentebestuur	Kerkrade
Stichting Bijzondere Sociale Zorg Maastricht	Maastricht
Beweging van Europese Federalisten	's-Gravenhage
Nederlandse Katholieke Werkgevers- vereniging	's-Gravenhage
R. Dittrich	Maastricht
Ned. Katholieke Arbeidersbeweging	Utrecht
Algemeen Mijnwerkersfonds voor de Steenkolenmijnen in Limburg	Heerlen
Vroom & Dreesmann N. V.	Maastricht
Coöp. Roermondse Eiermijn G. A.	Roermond
Gemeentelijke Dienst voor Maat- schappelijke Zorg	Kerkrade
Centrale Volksbank	Utrecht
Mater Amabilis-Scholen voor Gennep en Omstreken	Gennep
Maastrichtse Stichting voor Volks- crediet	Maastricht
Prov. Limb. Electriciteits Maatschappij	Maastricht
Emile van Oppen	Maastricht
Jan Maenen	Heerlen
Psychologisch Instituut Limburg	Maastricht
Stichting Borgstellingsfonds voor de Middenstand, district Maastricht	Maastricht
Benelux-Comité	Maastricht
Oberstadtdirektor Dr. Bernhard Heun	Krefeld
Stichting "Centrale Caritas"	Maastricht
Stichting "Werk en Vreugde"	Heerlen

Werknemende Middenstand	Heerlen
Stadsarchief en Bibliotheek	Maastricht
Pater H. Hoefnagels S. J.	Parijs
Algemeen Centraal Ziekenfonds in het Bisdóm Roermond	Sittard
Drs. Fr. Maenen	Maastricht
P. Clerdent, Gouverneur de la Province de Liège	Luik
N. V. Porselein en Tegelfabriek "Mosa"	Maastricht
Mevr. H. van Oppen-Dankelman	Maastricht
Gemeentelijke Sociale Dienst	Hoensbroek
Limb. Maatschappij voor Gas- distributie N. V.	Heerlen
R. K. Stichting Zwakzinnigenzorg	Maastricht
Gemeentebedrijven	Heerlen
Diocesaan Sociaal Charitatief Centrum	Roermond
Mater Amabilisschool	Maastricht
Coöp. Verkoopcentrale voor Eieren G. A.	Roermond
N. V. Intern. Exploitatie- en Handelsonderneming "Mosam"	Maastricht
Stichting "Helpend Limburg"	Heerlen
J. A. H. Cremers	Maastricht
Kamer van Koophandel en Fabrie- ken voor de Mijnstreek	Heerlen
N. V. Waterleidingmaatschappij voor Midden- en Noord-Limburg	Venlo
Dr. H. P. J. Koenen	Maastricht
Limburgse Land- en Tuinbouwbond	Roermond
Limburgse Katholieke Werkgevers- vereniging	's-Gravenhage
Fonds van de Sociale Instellingen van de Staatsmijnen in Limburg	Heerlen
R. K. Ziekenhuis "St. Jozef"	Heerlen
Historische Kring "Het Land van Herle"	Heerlen
Centraal Bureau Sobriëtas	Utrecht
Centraal Comité voor de R. K. Universiteit	Nijmegen

Maastrichts Mannenkoor	Maastricht
Katholieke Centrale voor Lectuur- voorziening in Limburg	Roermond
Katholieke Bond voor het Gezin	Amsterdam
Katholieke Emigratiestichting	's-Gravenhage
Ned. R. K. Bond van Administratief, Verkopend en Verzekeringspersoneel	Amsterdam
"St. Franciscus van Assisië"	
Katholieke Bond van Overheidsper- soneel	's-Gravenhage
Christelijk Nationaal Vakverbond	Utrecht
Thymgenootschap	Utrecht
R. K. Vrouwengilde	Maastricht
Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen	's-Gravenhage
Wesly & Cie N. V.	Maastricht
Algemene Nederlandse Mijner- kersbond	Heerlen
Koninklijke Nederlandsche Papier- fabriek N. V.	Maastricht
Algemene Bond van Werkers in het Mijnbedrijf	Heerlen
Katholieke Arbeidersjeugd Limburg	Heerlen
Protestants Christelijke Vereniging van Mijnbeambten	Heerlen
Protestants Christelijke Mijnerkers- bond	Heerlen
Diocesane Commissie van Samen- werking	Roermond
Limburgse Diocesane Bond "Credo Pugno"	Heerlen
Katholieke Vereniging van Mijnbe- ambten	Heerlen
R. K. Limburgse Middenstandsbond	Venlo
Bataafse Rubberindustrie N. V.	Maastricht
Bouwvereniging "St. Servatius"	Maastricht
Katholiek Nationaal Bureau voor Geestelijke Volksgezondheid	Utrecht
Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting	's-Gravenhage

Gebr. Vermeulen	Weert
Gemeente-politie	Heerlen
N. V. Kistal-, Glas- en Aardewerk- fabriek "De Sphinx"	Maastricht
Staatsmijnen in Limburg	Heerlen
"De Zuid-Limburger"	Kerkrade
Katholieke Jeugdbeweging	's-Gravenhage
Vereniging Consultatiebureau voor Alcoholisme	Maastricht
Katholieke Economische Hogeschool	Tilburg
Pastoor P. F. J. H. Goossens, em.	Heer
Rijksdienst voor het Nationale Plan	's-Gravenhage
C. Vogels	Maastricht
Algemeen Ziekenfonds Zuid-Limburg	Sittard
Stichting Borgstellingsfonds voor de Middenstand, district Noord-Lim- burg	Venlo
P. Th. J. Kuyer	Schiedam
Sint Adelbertvereniging	Utrecht
N. V. Staalwerken "De Maas"	Maastricht
Ministerie van Sociale Zaken	's-Gravenhage
Rijksarchief in Limburg	Maastricht
Vereniging voor Vreemdelingen- verkeer "Het Geuldal"	Valkenburg
Secretariaat Katholieke Volks- partij	's-Gravenhage
Maastreechter Fanfaar "St. Joe- zep"	Maastricht
N. V. Spijker- en Draadnagel- fabriek v/h Th. Regout & Co.	Maastricht
Hollandsche Bank Unie N. V.	Amsterdam
Minderbroeders Conventuelen	Urmond
Prof. Dr. F. Feron	Roermond
Limburgs Geschied- en Oudheid- kundig Genootschap	Maastricht
R. K. Vereniging "Het Lim- burgse Groene Kruis"	Sittard



Sociaal Economische Raad  
 Steenkolenmijnen Laura en Julia  
 Nederlandse Steenkolenmijnen  
 "Willem-Sophia"

's-Gravenhage  
 Eijgelshoven

Spekholzerheide

Het Bestuur betuigt gaarne alle gevers hartelijk dank voor de waardevolle bijdragen die het Centrum in het afgelopen jaar van hen mocht ontvangen.

### Documentatie

Dank zij de medewerking van enige op ons bureau werkzame hoofdarbeiders, kon de opbouw van het documentatiesysteem verder worden voortgezet. Deze documentatie bestaande uit het bijeenlezen, knippen, opplakken, ficheren en systematisch rangschikken van artikelen uit dag- en weekbladen, is zeer omvangrijk en vereist veel tijdrovende arbeid. Zij is echter een zeer waardevolle bron voor de studie van de verschillende aspecten van de Limburgse samenleving in haar ontwikkeling en actualiteit. Naast de berichtgeving die sinds de oprichting in 1949 werd verzameld, bevat de documentatie ook een groot aantal sociaal-economische artikelen uit vroegere perioden. Het behoeft geen betoog dat een dergelijke documentatie vooral in de naaste toekomst van onschatbare waarde zal zijn.

De uitgave "Spiegel van Limburg" - een 14-daagse dagblad- en tijdschriftendocumentatie, waarin wordt opgenomen een selectie van belangrijke feiten en gebeurtenissen op sociaal en economisch gebied - mag zich nog steeds in een grote belangstelling verheugen. Het blad, dat tegen kostprijs aan inschrijvers wordt verstrekt, heeft een redelijke verspreiding. Het aantal abonnees kon bij het ingaan van het derde jaar worden gehandhaafd. Van meerdere zijden ontmoette de documentatie-uitgave grote waardering. De z.g. "langzaam-aan-actie" in de mijnen gaf aanleiding tot de uitgave van een extra-nummer van de "Spiegel van Limburg", inhoudende een objectieve weergave van de diverse persuitingen van deze actie en de nasleep daarvan.

## Externe werkzaamheden

De externe werkzaamheden - die in het algemeen tot doel hebben de sociaal-historische studie van de Limburgse samenleving te bevorderen - bevatten o.m. het bewerken van historische gegevens in het belang van wetenschappelijk of praktisch onderzoek, het medewerken aan studies die de gewestelijke problematiek tot onderwerp hebben en het zelfstandig verrichten van historisch-sociografisch onderzoek. Tot de externe werkzaamheden behoren de hierna volgende rubrieken: Opdrachten, Diensten en Inlichtingen en Jaarboek.

### Opdrachten

De opdracht door het Burgerlijk Armbestuur te Maastricht aan het Sociaal Historisch Centrum verstrekt tot het samenstellen van een uitgebreid geschiedkundig overzicht van deze historisch belangrijke en veel omvattende instelling, bleek tegenverwachting van een dergelijke omvang, dat bijna het gehele jaar hieraan werd verder gewerkt. Alleen reeds het bestuderen van het rijke bronnenmateriaal was zulk een tijdrovende taak, dat hiermede verschillende maanden gemoeid waren. Thans bestaat echter het uitzicht, dat deze lijvige studie over enige maanden zal zijn voltooid.

Het voorgenomen denkschrift over de departementen in Limburg van de Ned. Mij. voor Nijverheid en Handel ondervond vertraging door het ontbreken van archiefstukken, die pas later werden opgespoord. Dit onderzoek naar de verschillende departementen die in vorige eeuwen bestonden in Maastricht, Roermond en Venlo, is thans afgesloten, zodat de voltooiing van dit historisch overzicht eerlang kan worden tegemoet gezien.

Op verzoek van de Weledelgestrenge heer Emile van Oppen, president-directeur van de N. V. Staalwerken "De Maas", werden door het Centrum in kort bestek beschreven de voornaamste trekken van de sociale geschiedenis van Maastricht ten behoeve van een bij-

zondere uitgave van het personeelsblad, bij gelegenheid van de opening van het 200ste eigen huis voor het personeel. In opdracht van de gemeente Born werd voor de burgemeester van deze gemeente, de E. A. heer Mr. J. Onland, een samenvattende literatuurstudie samengesteld over de geschiedenis van deze gemeente aan de hand van enige vroegere publicaties.

De verwerking van de jaarlijkse bij de Kath. Arbeiders Beweging Limburg binnenkomende vragenlijsten van de afdelingen werd tot en met 1955 voortgezet.

Eveneens werd nog steeds de medewerking gecontinueerd aan een uitgave, die in een vergevorderd stadium van voorbereiding is over een eeuw particuliere liefdadigheid te Maastricht door de Z.E. Pater drs. F. Wassenaar S. J.

Bij het verschijnen in het afgelopen jaar van het belangwekkende boek "Een eeuw sociale problematiek" door de Z. E. Pater H. Hoefnagels S. J. mag de aandacht worden gevestigd op de medewerking van het Centrum bij het verstrekken van een uitgebreide documentatie van aanwezige literatuur, die met vrucht werd geraadpleegd.

Ter illustratie van de mogelijkheden die het Sociaal Historisch Centrum bij wetenschappelijke uitgaven kan bieden, willen wij in dit verband ook noemen het boek van Dr. W. A. C. Zwanikken "Volkshuisvesting en Samenleving", sociologische beschouwingen over het vraagstuk van de huisvesting, getoetst aan een voorbeeld in de praktijk; een sociografisch-statistische studie naar de activiteit van de Zuid-Limburgse gemeenschap op het terrein van de volkswoningbouw 1900-1956, op 18 oktober van het afgelopen jaar als dissertatie verdedigd aan de R. K. Universiteit te Nijmegen. Aan dit belangrijke proefschrift kon door onze bronnenverzameling ruime medewerking worden verleend.

De verwerking van de enquête door het Bestuur van de Kath. Arbeidersvrouwenbeweging in Nederland, gehouden onder de aangesloten leden in de diocesane

organisaties betreffende de arbeid van de gehuwde vrouw, werd in het afgelopen jaar beëindigd. De resultaten van deze enquête werden weergegeven in een uitvoerig rapport dat allerwege grote belangstelling had.

In opdracht van het gemeentebestuur van Valkenburg-Houthem werden over 1957 tal van gegevens voorkomende op de touristenformulieren van hotels en pensions verwerkt in een aantal tabellen. Tevens werd een vergelijking opgesteld met voorafgaande jaren voor zover daarvan de gegevens bekend waren. Hierdoor verkreeg de gemeente een voorlopig beeld van de ontwikkeling van het tourisme in haar gebied.

### Diensten en inlichtingen

De taak van het Centrum als dienstverlenend instituut neemt voortdurend in betekenis toe. Evenals vorige jaren werden wederom aan derden talrijke diensten bewezen en inlichtingen verstrekt. Wij doen hier een greep uit de talrijke vragen die ons bereikten.

Belangrijke medewerking werd verleend aan enkele sociaal-historische en sociografische scripties door universiteits- en hogeschoolstudenten. Tal van gegevens werden verstrekt ten dienste van een viertal historische en sociaal-economische werkstukken door leerlingen van diverse opleidingsinstituten. Onder de behandelde onderwerpen waren studies over de gemeente Belfeld, over de sociale structuur van Maastricht, over de bejaardenzorg, over het onderwijs aan schipperskinderen, over de Roerstreek, over de sociale ontwikkeling van Maastricht in de vorige eeuw, over de gevolgen van de mijnindustrie en het bestedingspatroon van de bevolking, enz.

Bij gelegenheid van het 40-jarig bestaan van de afdeling Heerlen en Omstreken van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst werden een aantal gegevens verzameld over de vroegere medische verzorging in de Mijnstreek. Een overzicht in kort bestek van de ontwikkeling van ziekenhuizen en verpleeginrichtingen in de Mijnstreek

werd opgesteld voor de Stichting tot oprichting en beheer van een r. k. ziekenhuis H. Gregorius de Grote te Brunssum.

Evenals vorige jaren was de samenwerking met het Provinciaal Opbouworgaan Limburg wederom hecht en vruchtbaar.

Aan de Pers en de Regionale Omroep Zuid werden regelmatig inlichtingen verstrekt.

### Jaarboek

Wij mogen ons verheugen in een steeds groeiende belangstelling voor het Jaarboek van het Sociaal Historisch Centrum, dat voor het eerst over 1955 werd uitgegeven en thans zijn derde editie beleeft. Dit Jaarboek wordt toegezonden aan alle subsidiërende instanties, alsmede aan onze donateurs en begunstigers. Naast het Jaarverslag van het Centrum bevat het Jaarboek telkens twee opstellen over sociaal-economische onderwerpen betreffende onze provincie die in wijde kring belangstelling vinden. Tevens is in het Jaarboek opgenomen een lijst van schenkers van boeken, tijdschriften, archieven, enz. en een vermelding van begunstigers en contribuanten.

Met de uitgave van het Jaarboek lag de bedoeling voor, dat de aanmerkelijke kosten hiervan uiteindelijk zouden kunnen worden gedekt door de bijdragen van de contribuanten. Ofschoon zulks nog niet het geval is, vormt de groeiende belangstelling nochtans een aanmoediging voor het Bestuur om deze uitgave in het belang van de verrijking van de sociale geschiedschrijving van ons gewest voort te zetten. Dank zij een bijzonder gewaardeerde, royale geste van een onderneming die de vermenigvuldiging van het Jaarboek 1956 kosteloos verzorgde, kon het tweede Jaarboek verschijnen zonder belasting van het budget. Nu het aantal contribuanten aanmerkelijk is gestegen, is de blijvende verschijning van dit Jaarboek verzekerd en spreekt het Bestuur de hoop uit, dat deze serie een veelzijdige interesse zal ontmoeten in heel de provincie.

Zolang de uitgave nog niet geheel door de opbrengsten is gedekt, zal het Jaarboek zich voorlopig beperken tot een tweetal opstellen; het Bestuur hoopt echter spoedig tot een uitbreiding van het aantal opgenomen artikelen te kunnen overgaan.

### Besluit

Aan het slot van dit jaarverslag meent het Bestuur, dat hier een woord van erkentelijkheid niet mag ontbreken aan de vele maatschappelijke groeperingen in Limburg die het Sociaal Historisch Centrum metterdaad steunen en de uitoefening van zijn taak mogelijk maken.

Vooreerst aan allen die de werkzaamheden van het Centrum in zo ruime mate subsidieerden: het Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen, het Provinciaal Bestuur van Limburg, de Limburgse gemeenten, het bedrijfsleven in onze provincie, waarvan met name genoemd worden de Gezamenlijke Mijnen, voorts de gezamenlijke Kamers van Koophandel, de diverse standsorganisaties en de Nederlandse Katholieke Mijnwerkersbond.

Verder spreekt het Bestuur zijn erkentelijkheid uit jegens allen, die persoonlijk tot het Sociaal Historisch Centrum als contribuant zijn toegetreden en de activiteiten met een jaarlijkse bijdrage steunen. Tenslotte brengt het Bestuur dank aan hen die ons geschreven en gedrukte stukken ter beschikking stelden of belangrijke opdrachten verstrekten en daarmee van hun vertrouwen in ons instituut blijk gaven. Het Bestuur spreekt de verwachting uit, dat het Centrum zijn taak mag blijven voortzetten, gesteund door alle geledingen van de Limburgse samenleving en dat zijn werkzaamheden een bijdrage mogen vormen bij de maatschappelijke en culturele opbouw van ons gewest.

\* \*

\*

DAGELIJKS BESTUUR

Ir. C. E. P. M. Raedts,	Heerlen	Voorzitter
Dr. G. W. A. Panhuysen,	Maastricht	Vice-Voorzitter
Drs. Rem. Dieteren, OFM,	Maastricht	Secretaris
Drs. J. H. A. E. Cornips,	Maastricht	Penningmeester
J. P. Colsen, C. M.,	Brunssum	Lid
Ir. J. G. van Poppel,	Maastricht	Lid
Dr. H. C. W. Roemen,	Maastricht	Lid

ALGEMEEN BESTUUR

J. W. G. Bardoul	vertegenwoordigend de Gezamenlijke Sociale Raden in Limburg
M. W. J. Coenders	vertegenwoordigend de Afdeling Limburg der Vereniging van Neder- landse Gemeenten
E. G. Courrecht Staal	geassumeerd uit de niet Rooms-Katholieke be- volkingsgroep
F. J. Crombag	
L. J. Feiter Pr.	vertegenwoordigend het Bisdom Roermond
Dr. A. W. J. Gerats M. S. C.	vertegenwoordigend de Limburgse Katholieke Arbeidersbeweging
Drs. A. Hutschemakers	vertegenwoordigend de Limburgse Land- en Tuinbouwbond
J. H. Janssen	vertegenwoordigend de Werkgemeenschap Limburg
M. J. J. G. Janssen	vertegenwoordigend de Gezamenlijke Geweste- lijke Arbeidsbureaus
Drs. P. J. C. Lebens	
Drs. R. M. H. C. Nadaud	vertegenwoordigend de Limburgse Rooms-Ka- tholieke Werkgevers- vereniging

Th. Le Grand

Mej. Mr. M. A. Noël

Mgr. K. W. A. Roncken

V. M. van den Camp

Drs. L. E. M. A. van  
Hommerich

A. A. M. van Mackelenbergh

J. M. Weijers

J. A. A. G. Winckers

geassumeerd uit de niet-  
Katholieke bevolkings-  
groep

vertegenwoordigend de  
R. K. School voor Maats-  
schappelijk Werk  
vertegenwoordigend de  
aalmoezeniers van Soc.  
Werken

vertegenwoordigend de  
R. K. Vereniging "Het  
Limb. Groene Kruis"  
vertegenwoordigend de  
standsorganisatie "Sint  
Adelbert"

vertegenwoordigend de  
afdeling Limburg van de  
Vereniging van Neder-  
landse gemeenten

vertegenwoordigend de  
Nederlandse Katholieke  
Mijnwerkersbond

vertegenwoordigend de  
R. K. Limburgse Mid-  
denstandsbond



BEGUNSTIGERS EN DONATEURS

Abbenhuis Mr. C. W. E.	Maastricht
Algemene Bond van Werkers in het Mijnbedrijf	Heerlen
Algemene Culturele Raad	Heerlen
Amsterdamse Bank N. V.	Maastricht
Bartholomeus Chr.	Maastricht
Bartels J. C.	Maastricht
Bataafse Rubberindustrie N. V.	Maastricht
Baeten Mr. A. M. I. H.	Maastricht
Beaujean-Voncken Wed. H.	Heerlerheide
Be-Ce Ateliers	Maastricht
Bedrijf Openbare Werken	Maastricht
Berenschot A.	Maastricht
Bibliotheek Groot-Seminarie	Roermond
Bierbrouwerij "De Ridder"	Maastricht
Bierbrouwerij fa. Marres-Geulen	Maastricht
Bisschop Boele Mr. E. H.	Heerlen
Bouwgrondmaatschappij "Tijdig"	Heerlen
Bouwvereniging "Ons Limburg"	Heerlen
Brand's Bierbrouwerij "De Kroon" N. V.	Wylré
Broeders Eerw.v/d Onbevl. Ontvangenis	Maastricht
Brouwers P. J. H. Notaris	Heerlen
Burgelijk Armbestuur	Maastricht
Casselli Em.	Valkenburg
Centrale Caritas	Maastricht
Ceramique N. V. Keramische Industrie	Maastricht
Chambille de Beaumont P.	Maastricht
Clichéfabriek "Maastricht"	Maastricht
Constructiebedrijf "Stacoma"	Maastricht
Coöperatie "Ons Dagelijks Brood"	Heerlen
Cox G. W. H.	Maasniel
Cremers Gebr. Fa.	Maastricht
Crolla A. M. G.	Maastricht
Crijns J. F. A.	Maastricht
Dassen Mr. Dr. J. M. H.	Maastricht
Dassen H. M. J. burgemeester	Schaesberg
Daenen N.	Maastricht
Delissen Th. M. J.	Sittard
Delnoz M. H. Constructiewerkplaats	Maastricht
Globe De N. V. IJzer- en Metaalgieterij	Tegelen

Dittrich M. J. A. R.	Maastricht
Doesborgh & Zn. N. V.	Tegelen
Dom. van den Bergh	Maastricht
De Leeuw's Bierbrouwerij N. V.	Valkenburg
Dresen Ir. H. J. E.	Brunssum
Driessen Th. W. J. Pastoor	Mook-Mid- delaar
Duysens Ir. F. J. M.	Heerlen
Eerste Nederl. Cement Industrie N. V.	Maastricht
Economisch Technologisch Instituut Limburg	Maastricht
Fanchamps J. J. Dipl. Ing.	Kerkrade
Felix Fr.	Maastricht
Fissette N. & Zn.	Maastricht
Flohil Ir. J. C.	Heerlen
Freling Ir. L.	Heerlen
Gelissen Prof. Dr. Ir. H. C. J. H.	Maastricht
Gelissen Dr. M. G. H.	Maastricht
Gemeente Spaarbank van Maastricht	Maastricht
Gezamenlijke Kamers van Koophandel in Limburg	Maastricht
Gezamenlijke Steenkolenmijnen	Heerlen
Grand Bazar	Maastricht
Groothoff Dr. Ir. Ch. Th.	Valkenburg
Gijsen Chr.	Maastricht
Haart Ir. P. de	Heerlen
Haesen V.	Maastricht
Haffmans Mr. F. M. A.	Helden
Hardy L. V. H.	Heerlen
Henkes J. J. J.	Maastricht
Henric van Veldeke College	Maastricht
Höppener Mr. R. G. A.	Roermond
Hustinx Mr. F. P. J.	Maastricht
Huurman Mr. M. G. J. Fr.	Maastricht
Huyben's Bierbrouwerij	Horn
Huydts Ir. H.	Maastricht
Janssen J. Th.	Heerlen
Kamm J. V. P.	Maastricht
Kath. Arbeiders Beweging in Limburg	Heerlen
Kath. Vereniging van Mijnbeambten	Heerlen
Kets. Ir. J.	Horn

Kleijnen H. A. J.	Roermond
Kon. Nederlandse Papierfabriek	Maastricht
Kon. Papierfabriek van Gelder & Zn.	Maastricht
Kraayeveld Drs. F. A.	Heerlen
Krijn F. Pastoor	Asselt
Leith P. J. M.	Maastricht
Liefdezusters Carolus Borromeus	Maastricht
Limburgia-pers	Roermond
Limb. Land- en Tuinbouwbond	Roermond
Limb. Kath. Werkgevers-vereniging	's-Gravenhage
Limburgse Kaarsenfabriek	Maastricht
Lousse Prof. E.	Blonden
	(België)
Lucker M. H. J., aalmoezenier	Maastricht
Maastrichtse Spaarbank	Maastricht
Maastrichtse Broodfabriek	Maastricht
Maastrichtse Zinkwitfabriek N. V.	Eysden
Maastrichtse Verwarmings-Industrie	Maastricht
Maatman Mr. Fr.	Heerlen
Mabi N. V.	Maastricht
Machinefabriek & IJzergieterij	
P. Konings	Swalmen
Maenen Jan	Heerlen
Maison Louis N. V.	Maastricht
Maussen W. H. N. V.	Maastricht
Meeuwen Jhr. Mr. P. C. M. van	Ulestraten
Mélotte Techn. Bureau	Maastricht
Mertens C. G. A.	Blerick
Mosa N. V. Porcelain & Tegelfabriek	Maastricht
Mous J.	Heerlen
Muisenbergh Mr. C. W. F. H.	Eygelshoven
Mulders W. P. A.	Heerlen
Nadaud Drs. R. M. H. C.	Maastricht
Neelen Dr. J. J. L. H.	Heerlen
Nedam Garage N. V.	Roermond
Nederlandse Katholieke Mijnwerkers- bond	Heerlen
Nederlandse Patent & Kristalsodafa- brieken	Rotterdam
Nederlandse Credietbank N. V.	Maastricht
Nieuwe Limburger De	Maastricht

Notermans F.	Heerlen
Onderwijsstichting "St. Bernardinus"	Heerlen
Onland Mr. J. C. A. N., burgemeester	Born
Ottenheym C.	Maastricht
Palmen Mr. P. M. M. C.	Heerlen
Papierfabriek Gebr. Tielens & Co.	Meerssen
Paters Jezuiten Z. E.	Maastricht
Paulussen Mr. H. G. J. H.	Heerlen
Pelzer Prof. L. H.	Roermond
Philips J. H.	Valkenburg
Pieters-Dortu N. V.	Maastricht
Pope's Draad- en Lampenfabriek N. V.	Venlo
Putzeist L.	Maastricht
Regout Ir. Petrus	Maastricht
Roomans N. A. J.	Maastricht
Rooms Katholieke Limburgse Middenstandsbond	Venlo
Rooms Kath. Schoolvereniging "St. Antonius"	Bleijerheide
Rooms Kath. Ver. "Het Limb. Groene Kruis"	Sittard
Roovers J. H.	Maastricht
Sampermans Fa.	Maastricht
Schreinemacher Mr. L. R.	Maastricht
Schreurs Drs. J. J. G.	Valkenburg
Schure Drs. H. H.	Maastricht
Simons Ir. J. P. J.	Maastricht
Sleebe J. C.	Maastricht
Speetjens Mr. Dr. Th.	Venlo
Spitz E. J. C.	Maastricht
Spijker- en Draadnagelfabriek v/h Th. Regout & Co. N. V.	Maastricht
Stichting Bijzondere Sociale Zorg	Maastricht
Stokvis R. S. & Zn. N. V.	Maastricht
Suhr A.	Maastricht
Swinkels Ir. A.	Maastricht
Terhaer H. C.	Groningen
Twentse Bank N. V.	Maastricht
Bommel van M. J. B., Pastoor	Maastricht
van der Grinten Dr. P.	Venlo
van de Wiel Mr. M. H. J. S.	Heerlen

van Oppen E. H.	Maastricht
van Weert Drs. R. G.	Kerkrade
Verwayen H. B.	's-Gravenhage
Vesters H.	Maastricht
Vroom & Dreesmann N. V.	Heerlen
Vroom & Dreesmann N. V.	Maastricht
Wagemans en van Tuinen N. V.	Maastricht
Wetzels Mr. N. J.	Kerkrade
Westlandse Hypotheekbank N. V.	Maastricht
Wolffs & Penders Fa.	Maastricht
Weynands Rob.	Maastricht
Zeeppabriek Hustinx N. V.	Maastricht
Zusters Ursulinen Eerw.	Maastricht
Zuid-Limb. Waterleidingsmaatschap- pij N. V.	Maastricht
Zwanikken Dr. W. A. C.	Maastricht

I N H O U D

De Kamer van Koophandel en Fabrieken te Venlo in  
Historisch Perspectief (1830-1955)

door . . . . . Drs. J. F. R. Philips

De migratie in Limburg in de laatste eeuw

door . . . . . J. Wachelder

Jaarverslag Sociaal Historisch Centrum over 1957.

\*     \*

\*







## VERANTWOORDING

Dit historisch overzicht werd in hoofdzaak ontleend aan bewaard gebleven notulen, correspondentie en verdere waardevolle archivalia, in bezit van de Kamer. Aangezien dit archief niet nader is beschreven, zijn geen verdere verwijzingen, als voetnoten in de tekst, aangegeven. Een zeer belangrijke bron van gegevens vormen voorts de jaarverslagen van de Kamer, die sedert 1873 in druk zijn verschenen.

Van de geraadpleegde literatuur zij hier vermeld: Dr. Th. L. M. Thurlings, *De Maashandel van Venlo en Roermond in de 16e eeuw, 1473-1572*, Amsterdam 1946; A. J. van der Aa, *Aardrijkskundig Woordenboek der Nederlanden*, Amsterdam 1846, cfr. Venlo; H. H. H. Uytendroek, *Bijdragen tot de geschiedenis van Venlo*, 5 delen, Venlo, 1908, 1909, 1912, 1914 en 1931; Th. W. J. Driessen, *Geschiedenis van Tegeleen*, z. p., 1952; *Van Venlo's verleden en heden*, Venlo 1930.

(Deze verantwoording behoort bij het historisch overzicht van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Venlo, bldz. 3 t/m 97.)

