

havenverkeer nam met twee-vijfde af; bijna twee-vijfde van de beschikbare scheepsruimte moest opgelegd worden. De reders zagen hun bedrijf 'verworden tot een kansspel met uitsluitend nieten'¹, scheepvaart aandelen werden 'als groep vrijwel waardeloos'.² De algemene prijsdaling trof de boeren extra-hard. De prijs voor tarwe daalde in vier jaar tijd met bijna de helft, die van rogge, boter, varkensvlees met meer dan de helft. Er was vrijwel geen landbouwer die nog de eindjes aan elkaar kon knopen; hoe hard er ook gewerkt werd, de bedrijven loonden niet meer. Gemiddeld werd in het oogstjaar 1929-30 per ha een verlies geleden van f 29; twee jaar later was dat tot f 85 gestegen.³ Vooral op de arme zandgronden werd het een hope-loze worsteling om het hoofd boven water te houden. Er waren in Drente in '33 boeren met bedrijven van 20 of meer hectare die in arren moede verzochten in de werkverschaffing opgenomen te worden.⁴

Uit het gehele economische leven (bedrijf na bedrijf moest de productie inkrimpen of zelfs stopzetten) werden de arbeiders spoedig bij tienduizenden ontslagen. Door middel van loonsverlagingen trachtten de ondernemers hun bedrijf rendabel te houden, althans de verliezen te beperken. Die bedrijven welke niet onder de arbeidsinspectie vielen, vertoonden de neiging, van hun arbeiders buitensporige prestaties te vergen. Wie nog als zelfstandige in het economisch verkeer stond, deed vaak zijn uiterste best om te voorkomen dat hij om werklozensteun moest aankloppen. Chauffeurs, en in het bijzonder de z.g. 'eigen rijders' (eigenaars van een vrachtauto die zelf hun wagen bestuurden) maakten 'dagen, ja weken achtereen, arbeidstijden van 16 tot 18 uur per dag, of van 24 tot 48 uren aaneen.' Er waren

'gevallen bekend welke nog zeer veel verder gaan en waarbij de betrokken chauffeurs weken achtereen slechts één nacht per week nachtrust op hun bed konden genieten, terwijl zij voor de rest hun rust bij stukjes en beetjes maar in de cabine van hun auto tussen de ongelimiteerde werkuren door moesten trachten te verkrijgen.'⁵

¹ C. Vermey in *Economisch-Statistische Berichten*, 10 april 1935, aangehaald in Kuin en Keuning: 'Het vervoerswezen', a.v., dl. XII, p. 35. ² F. A. G. Keesing, a.v., dl. III, p. 115. De indexcijfers van de aandelenkoersen (1921-25 = 100) daalden van 1929 tot 1932 voor de verschillende groepen als volgt: Industrie 117-33; scheepvaart 81-5; banken 116-64; andere Nederlandse aandelen 91-39; Indische aandelen 140-36; petroleum 127-43. Het algemeen indexcijfer daalde van 115 op 32. ³ A.v., p. 126. ⁴ Brief van de burgemeesters van 34 Drentse gemeenten aan de ministerraad, 6 juli 1933 (Ministerraad-1933, agendastuk 361). ⁵ Verzoekschrift, 1932, van de Nederlandse unie van chauffeurs en overig automobielpersoneel en van de Nederlandse R.K. bond van transportarbeiders, aangehaald bij Kuin en Keuning, *Ned. volksh.*, dl. XII, p. 63. Het Rijtijdenbesluit dat aan deze uitwassen paal en perk stelde, werd eerst in maart 1939 van kracht.