

# Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER.

ORGAAN VOOR DE MEDEDELINGEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

20<sup>e</sup> JAARGANG

WOENSDAG 28 AUGUSTUS 1935

No. 1026

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

Redactie-adres: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam.

Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatweg.

Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

Advertenties f 0,50 per regel. Plaatsing bij abonnement volgens tarief. Administratie van abonnementen en advertenties: Nijgh & van Ditmar N.V., Uitgevers, Rotterdam, Amsterdam, 's-Gravenhage. Postchèque- en giro-rekening No. 145192.

Abonnementsprijs voor het weekblad franco p. p. in Nederland f 20,—. Buitenland en Koloniën f 23,— per jaar. Losse nummers 50 cents. Economisch-Statistisch Kwartalbericht f 1.—. Leden en donateurs ontvangen het weekblad en het Kwartalbericht gratis en een reductie op de verdere publicaties.

INHOUD.

	Blz.
ECONOMISCHE POLITIEK OP LANGEN EN OP KORTEN TERMIJN door Mr. R. Mees .....	744
Heeft Nederland een toekomst ter zee? door Mr. H. E. Scheffer .....	746
Industrialisatie en andere methoden van werkverruiming door Mr. L. J. van der Valk .....	749
De invloed van industrialisatie op de handelsbalans door J. W. F. Sligting .....	752
Het vraagstuk der regeering-garanties voor den industrielen export door Dr. V. Kresin .....	755
Productie en verbruik van papier in Nederland door C. J. P. Zaulberg .....	756
AANTEKENINGEN:	
De betekenis van starre discontotarieven .....	757
MAANDIJFERS:	
Productie der Steenkolen-, Bruinkolen- en Zoutmijnen .....	758
STATISTIEKEN .....	759—762
Geldkoersen. — Wisselkoersen. — Bankstaten.	

27 AUGUSTUS 1935.

De mistukking van de inschrijving op het schatkistpapier is vrijwel het eenige, dat van onze geldmarkt te melden valt. De Minister vroeg een bedrag van f 45 miljoen; er is voor slechts f 27 miljoen ingeschreven, waarvan f 25 miljoen werd toegewezen. De volledige uitslag is als volgt:

In miljoenen Gulden.					
	ingeschr.	toegew.	prijs	rendement	disc. basis
3-maands prom.	12	11.9	987.87	4½ %	—
6- „ „	3	2.4	977	4½ %	—
3½ % jaars-bilj.	8.5	8.1	988.26	4¼ %	4¾ %
4 % 3- „ „	1.2	0.9	992.50	4¼ %	3¾ %
4 % 5- „ „	2.8	1.5	977.45	4½ %	3¼ %

Nu en dan had het er den schijn van, of de geldkoersen iets terugliepen, doch in werkelijkheid is er nog geen wijziging van betekenis gekomen. Driemaands-bankaccepten noteeren dan ook nog steeds 4¾ a 5 pCt. Prolongatie 5¼—5½ en 5 pCt. Call geld blijft tusschen de 4½ en 5 pCt. schommelen; de laatste dagen is er wat meer aanbod.

\* \* \*

Ook over de wisselmarkt valt deze week maar weinig te berichten. De Pondenkoers schommelde hier tusschen de 7.33 en 7.35½, terwijl Dollars zich tusschen de 1.47¼ en ¼ bewogen. De \$/£ koers werd op ongeveer 4.98 gehouden. De fluctuaties in den zilverprijs zijn van grooten invloed geweest op den Dollarkoers. Waar men in bevoegde kringen meent, dat de zilverprijs thans op een meer stabiel niveau is aangeland, gelooft men, dat men voorloopig uit dien hoofde wel geen verrassingen te wachten heeft. De koers van den Franschen Franc liep van 9.79 op 9.76½ terug; slot 9.77. Ook hier was de loop van den Dollarkoers van invloed. Belga's gingen een fractie terug; 24.88. Marken kwamen van 59.55 op 59.40. Registermarken waren aangeboden; de koers — en dientengevolge ook de notering voor Reismarken — liep terug. Aanbieden lagen ook Effectenspermarken. Waarschijnlijk tengevolge van een niet juiste uitlegging van de betreffende voorschriften, was er deze week ook handel in de blanco-Creditspermarken-chèques, waarvoor prijzen tusschen de 30 pCt. en 35 pCt. van volwaardige Marken werden betaald. Er zal aan dezen handel wel spoedig een einde komen. Niettegenstaande de slechte berichten blijft de prijs van de Lire zich op ongeveer 12.10 handhaven. Peseta's 20.25. Zwitsersche Francs 48.23. Canadeesche Dollars 1.47¼. Argentijnsche Peso's 39¾. Milreis 8, T. T. Indië 100<sup>7</sup>/<sub>16</sub>.

Het agio voor Ponden op een- en drie-maanden levering blijft nog steeds te hoog, nl. resp. 7 en 21½ c. Dollars op deze termijnen 1½ en 4¼ c. boven kassa. De Lire is het eenige devies in onze markt, dat op latere levering onder contant genoteerd is; 40 en 110 punten, welke notering echter meer nominaal is.

Op de goudmarkt blijft geregeld vraag voor munten, waarbij ook het buitenland weder als koper optrad. Sovereigns 12.27, Eagles 2.50 en Gouden Tientjes 10.40. De prijs voor gouden baren liep op f 1.652.50 per kg fijn terug. Zeer groot aanbod was er van Marken bankpapier, die tenslotte op 45.30 gedaan werden.

## ECONOMISCHE POLITIEK OP LANGEN EN OP KORTEN TERMIJN.

*De onderscheiding onvoldoende.*

Bij het zoeken van een nieuw evenwicht in deze chaotische wereld is het nodig zich hiervan rekenschap te geven, dat de mate van welvaart, die bij een goede huishouding te verkrijgen zal zijn, zeker niet verkregen kan worden in de eerstkomende tijd. Het tegenwoordige geslacht heeft daarom de taak zijn welvaartspolitiek te richten op het heden en op de toekomst. Daarin ligt een grote moeilijkheid. Want men loopt gevaar om de kansen voor de toekomst te bederven door noodmaatregelen voor het heden; en tegelijk om noodzakelijke maatregelen voor het heden af te wijzen, omdat men hun invloed voor later vreest. Aan onze dubbele taak ontkomen wij intussen niet, en het is van het grootste belang de twee delen goed te onderscheiden.

Deze positie heeft zich langzamerhand scherper afgetekend. Men heeft aanvankelijk gemeend de toestand van heden te kunnen verbeteren door maatregelen, gericht op herstel van de toestand van vroeger; men heeft zich bijv. geworpen op het herstel van oude prijsverhoudingen. In plaats daarvan is men zich nu meer en meer bewust geworden van de veranderingen in de maatschappij, die sedert lang bezig waren zich te voltrekken, en men is de noodzakelijkheid van aanpassing aan die nieuwe toestand gaan gevoelen. Die aanpassing is echter een proces van lange adem en men is nu tegelijk voor de noodzakelijkheid komen staan om voorzieningen te treffen voor het heden en het nu levend geslacht, nu de depressie zo diep is komen te liggen, en zich zo lang uitstrekt.

Ter geruststelling in de huidige nood is er herhaaldelijk op gewezen, dat het economische leven zou worden hersteld, en dat de wereld welvarend zou zijn, als er maar een verstandig gebruik gemaakt werd van de aardse rijkdommen en van het menselijk vernuft. Welvarend is een rekbaar begrip. Men denkt, als men zich op deze wijze uitdrukt, aan de welvaart, die de wereld gewoon was te genieten, met alle daarin opgesloten verschillen tussen de patiënten van Schweitzer, de Javanen en de Westelingen. Maar zeker is het, dat de welvaart belangrijk groter zou zijn dan thans, indien wij in plaats van een groot aantal onverstandige nationale huishoudingen een verstandige wereldhuishouding hadden.

Er ligt voor de toekomst in deze gedachte een geruststelling. Maar voor het nu levend geslacht betekent die geruststelling weinig. Want ook aan de kim is van een verstandige wereldhuishouding nog niets te zien. En al is het ons aller taak om die betere toestand voor te bereiden, en ook ons aller belang, indien wij het belang van onze kinderen met dat van onszelf vereenzelvigen, er ligt eveneens een taak vóór ons tot reddering van de chaos, die wij nu vóór ons zien liggen, over een afstand, die tot aan de gezichtseinder reikt.

Nu geven de politiek en de literatuur herhaaldelijk aan, dat het tegenwoordige geslacht het dubbele karakter van zijn taak begrijpt. Telkens wordt aan maatregelen, voor het heden bestemd, een tijdelijk karakter gegeven en tegelijk worden lijnen uitgestippeld voor de periode, waarin wij later hopen te komen.

Maar onvoldoende begrip voor de huidige positie wordt m.i. bijv. dan getoond, wanneer men voor het economisch herstel de aandacht concentreert op het prijsniveau. De hoogte van dat prijsniveau is natuurlijk voor het bedrijf en voor de consument van heden van grote betekenis, in het bijzonder de verhouding, waarin dat prijsniveau staat tot het vergelijkbaar prijsniveau in een vorige periode en in andere landen. En toch: zijn deze verschuivingen van prijzen eigenlijk iets anders dan reflexen van fundamentele verschuivingen in de economische struc-

tuur? Het kan wel eens van belang zijn om als noodmaatregel oude prijsverhoudingen terug te roepen, maar het komt mij voor, dat al te vaak de schijn gewekt wordt alsof daardoor genezing van de kwaal of ordening in de chaos kan worden verkregen.

Het onderscheid tussen de twee taken wordt hier uit het oog verloren. Zo staat het ook met de devaluatie. Ik voor mij (men mag tegenwoordig dit onderwerp haast niet noemen zonder daarin althans met een enkel woord partij te kiezen), ik voor mij erken de voordelen, die een devaluatie, inzonderheid in het begin, kan afwerpen. Ik ben er echter geen voorstander van, omdat ik meen, dat Nederland op den duur door deze maatregel geschaad in plaats van gebaat zou wezen; daarnaast omdat Nederland een bijzonder groot belang heeft bij een herstel van het internationaal economisch evenwicht, en dat belang door een verder tornen aan de muntpariteiten zeker geschaad wordt; tenslotte, omdat Nederland grote behoefte heeft aan rust, en het telkens weer opgeschrikt worden over dit punt de Nederlandse volksgemeenschap zeker kwaad doet. Verschillende mannen van wetenschap denken over de voordelen van devaluatie anders, en ik schat hun bekwaamheid als economen hoog; maar in verband met mijn twee laatste argumenten ben ik telkens weer geneigd hen als economen toch hoger aan te slaan dan als staatslieden. Maar dit vraagstuk van de devaluatie dan is ook een vraagstuk, dat inderdaad zijn betekenis heeft in de noodtoestand, maar dat m.i. vaak ten onrechte wordt aangeprezen als een middel van economisch herstel van Nederland.

*De aanpassing aan het nieuwe.*

Welke zijn de factoren, die in belangrijke mate hebben bijgedragen tot het in het leven roepen van de tegenwoordige zorgelijke economische toestand van de wereld (en van Nederland)? Dat zijn de factoren, die wij in het oog moeten houden bij onze taak van economisch herstel. Ik noem de volgende en weet, dat ik daarmee niet volledig ben.

Daar is ten eerste de zeer sterke toeneming van de bevolking.

Daarnaast de snelle ontwikkeling van de techniek.

Door het een in verband met het ander de ontwikkeling van het grootbedrijf, inzonderheid de grootindustrie.

De deelneming aan het economisch wereldverkeer door landen, die dit tot nu toe niet of in geringe mate deden.

De nationale oriëntering van het bedrijfsleven na de oorlog.

Sommige van deze verschijnselen dagtekenen al van lange jaren terug; andere eerst uit de laatste tijd. Zij brachten gezamenlijk hun slag toe, nu de oude maatschappij in een hause-psychose na de wereldoorlog bijzonder kwetsbaar was.

Het zijn deze factoren, en geen prijsverschuivingen, en geen overproductie of onder-consumptie, die de chaos van nu veroorzaakt hebben. Die andere verschijnselen zijn gevolgen, zoals de werkloosheid een gevolg is. Het zijn deze factoren, die men bij elke poging tot economisch herstel voor ogen moet houden.

Is het nu mogelijk deze invloeden enigermate te neutraliseren? En is dit gewenst?

In het algemeen past op beide vragen: neen.

Toch is een reactie niet geheel onmogelijk, en evenmin ongewenst. Ik noem een paar voorbeelden.

Het kan zijn, dat bij een verstandige wereldhuishouding nog voor veel meer mensen op deze aardbol een welvaart bereikbaar zal zijn. Het is niettemin m.i. het ogenblik niet om de bevolkingsaanwas bepaaldelijk te bevorderen, zoals in sommige landen, met name in Duitsland, in de laatste tijd geschiedt. Indien daarmee inderdaad een nationaal belang (?) wordt gediend, dan staat er naast dit voordeel voor een bepaald land zeker een nadeel voor de wereld.

Het tempo van ontwikkeling in de techniek is mis-

schien wel de belangrijkste factor in de ontwikkeling van de economische positie van de wereld. Het betekent enorm veel, feitelijk en potentiëel. Zonder deze snelle ontwikkeling zou het er met onze levenskansen heel anders uitzien. Niettemin betekent dit tempo, waarin techniek en wetenschap voortschrijden, een grote vernietiging van kapitaal door het ongekend vroeg oud worden van outillages op alle gebied. Het zal zeker de vraag zijn of men niet meer dan tot heden zal moeten besluiten eerst zekere dingen, wat men in een gewoon huishouden noemt: op te gebruiken. Onlangs heeft minister Gelissen, in Maastricht over zijn industrialisatiedenkbeelden sprekende, gewezen op de noodzakelijkheid om ook te snoeien en te wieden, en een wetsontwerp aangekondigd, waarbij de Regering zich enig toezicht voorbehield bijv. bij de vestiging van nieuwe industrieën. Niet altijd immers is zulk een vestiging economisch gerechtvaardigd. De minister komt hiermee in de lijn van de Italiaanse Charta del Lavoro (1927) art. 9 en het daarop gevolgde decreet van 1933. Terecht m.i. Ook daarbij speelt het tempo van de technische ontwikkeling een rol. Italië verschaft reeds gegevens op dit punt, die interessant zijn, gegevens, die overigens tot voorzichtigheid voor te grote verwachtingen stemmen.

Het grootbedrijf blijft nog altijd de bedrijfsvorm, waarvan men voor de productie en de distributie goeds verwacht. Het heeft reeds nu grote omzettingen in het economische leven tot gevolg gehad en het zal voortgaan dit te doen. Enige reactie zal intussen wel niet uitblijven.

De nieuw geboren landen? Hun concurrentie treft het Westen heel zwaar, en na de verschijning van Japan mag het Westen zich voorbereiden op die van Rusland. Maar deze jonge leden van het wereldgezin willen leven; het Westen zelf heeft hun het eerste voedsel gegeven; en welke verschuivingen dit ook tengevolge zal hebben, de oude wereld (in dit verband Europa en de Vereenigde Staten) zal zich hebben in te richten op een samengaan met nieuwe landen.

Anders staat het met de nationale oriëntering van het bedrijfsleven. Die betekent economisch een groot nadeel, en helaas wordt in deze voor later noodlottige politiek nu allerwege heil gezocht. Van die nationale oriëntering moeten wij af, willen wij inderdaad de vruchten plukken, die binnen ons bereik hangen. Omdat wij op den duur toch die vruchten zullen willen genieten en niet verdragen zullen ze ongebruikt te zien afvallen, zullen wij eindelijk wel zo wijs worden van deze misstap terug te komen, en ook nu begrijpen wij al wel, dat met die nationale oriëntering het belang van onze kinderen allerminst gediend is, maar het zal lang duren eer wij zo ver zijn, dat wij het roer durven omgooien.

Op sommige punten is er dus aanleiding tegen de richtinggevende invloeden in ons economisch bestel te reageren.

Maar in het algemeen zal de te voeren economische politiek met deze nieuwe factoren rekening moeten houden, en het is hier, dat voor de toekomst de grote vraagstukken liggen. Denkt men daarnaast aan de actuele vragen van muntpolitiek, aan prijsregeling, aan landbouwsteun, dan voelt men terstond dat deze liggen op een geheel ander plan, het gebied van de onmiddellijke noden. Hiermee is natuurlijk aan de betekenis van de maatregelen voor het heden niet tekort gedaan. Maar elke politiek op dit lagere plan, die een goede oplossing der eigenlijke tijdsproblemen in de weg zal staan, moet, zoveel als enigszins mogelijk is, vermeden worden.

#### *Het heden — de werkloosheid.*

Er bestaat dus het gevaar, dat men bij het wereldherstel zich richten zal naar de toestand van het ogenblik, en niet naar de nieuwe eisen en mogelijkheden. Er bestaat anderzijds het gevaar, dat men zekere

noodtoestanden, die onmiddellijke voorziening vragen, alleen zal trachten te verbeteren langs de lange weg van het economisch herstel. Ik doel hier in het bijzonder op de werkloosheidsbestrijding.

Met kleine middelen is aan de werkloosheidsbestrijding wel wat te doen. Prikkeling van het bedrijfsleven, uitvoering van productieve openbare werken. Helaas ligt thans de werkverschaffing in de wereld feitelijk voor een groot deel in de militaire landsverdediging en in de wapenindustrie. Maar veel van deze vormen kunnen maar tijdelijk worden toegepast, omdat zij interen op kapitaal betekenen. Zij kunnen alleen stand houden, als zij passen in de omraming van het nieuw te vormen economisch wereldbestel.

En behalve dat deze werkloosheidsbestrijding voor een groot deel maar van tijdelijke invloed zal zijn, is ook het aantal personen, dat er door geholpen wordt, maar zo klein, dat de toekomst van de werklozen van vandaag een benauwenis wordt.

Ieder voelt dat de werkloosheid de grote zorg is van de tegenwoordige tijd, een zorg, die op een heel mensengeslacht drukt. Deze zorg moet men m.i. oplossen binnen de omraming van de tegenwoordige tijd en het tegenwoordige geslacht. Nu de depressie zo lang duurt kan men zich daarbij niet bepalen tot een kleine categorie. Evengoed als gezorgd moet worden, dat ieder gevoed en gekleed wordt, moet er nu voor gezorgd worden, dat iedereen werken kan.

Zolang er geen werk voor ieder betaald, of zelfs maar gevonden, kan worden, is m.i. de enige oplossing voor het werkloosheidsvraagstuk deze, dat het aanwezige werk onder allen wordt verdeeld, evengoed als de welvaart onder allen verdeeld wordt. De een mag het drukker en beter hebben dan de ander — de maatschappelijke ongelijkheid is niet op slag weg te nemen, aangenomen dat dit wenselijk ware — ieder moet niet alleen een zekere mate van inkomen, maar ook een zekere mate van werk hebben. Men houdt het langer uit zonder werk dan zonder eten, maar niet in het oneindige, en die oneindigheid dreigt voor velen. Daarom zal de werkloze van heden moeten worden opgenomen in het bestaande arbeidsproces.

De bezwaren, verbonden aan de beperkte arbeid, zouden zich nu zeker doen gevoelen.

Indien heden de toestand ophield te bestaan, waarin een deel van de bevolking zich overwerkt, en een deel niets doet, en indien in plaats daarvan de gehele bevolking zou werken, maar in mindere mate, zouden wij gaan lanterfant; flink werken zou ons volk afleren.

De arbeidstechniek vraagt concentratie van krachten. Verdeling van werk betekent vaak: mindere activiteit, mindere bekwaamheid, verdeelde verantwoordelijkheid.

Verdeling van de aanwezige arbeid en het aanwezig inkomen betekent verlaging van loon voor hen, die nu werk hebben. Al zou het uurloon blijven, het weekloon wordt verlaagd. Zal het aldus verlaagde loon, later, als het wél kan, inderdaad weer verhoogd worden?

Verdeling van de bestaande arbeid is duur. Want wie werkt moet meer eten dan wie niet werkt. Dus hoe meer mensen er werken, des te duurder voor de gemeenschap.

De bezwaren zullen hiermee niet zijn opgesomd.

En toch moeten wij deze richting uit, in weerswil van alle bezwaren, en al scheppen wij moeilijkheden voor later. Want de handhaving van de huidige werkloosheid is onmenselijk en onmogelijk. De werkenden moeten het offer brengen aan de werklozen. Als vrijwillige daad is dit van hen te veel gevraagd. Het moet gaan langs de weg van de Overheid.

Een uitwerking van deze gedachte gaat ver uit buiten het karakter van dit artikel. Ik vraag slechts aandacht voor het beginsel, dat trouwens, in de vorm van verkorting van arbeidstijd, meer en meer naar voren gebracht wordt. En bedoeld als noodmaatregel

zou de arbeidsverdeling wellicht ook als voorbereiding van het economisch herstel een goede uitwerking hebben. Men denke slechts aan de inperking en opheffing van steunverlening, met alle gevolgen van dien. En aan het veel gezondere herstel, dat onze economische samenleving zou ondergaan, vergeleken bij het herstel, dat nu plaats vindt. Het spreekt vanzelf, dat een zo ver gaande arbeidsverdeling als ik nu in de gedachte heb, niet op slag tot stand kan komen. De vraag is maar of men het land, de werkenden en de werklozen deze richting wil laten uitzien.

R. MEES.

### HEEFT NEDERLAND EEN TOEKOMST TER ZEE?

„Het zal jaren duren eer een nieuw schip Van Holland in zee zal zijn  
Omdat de Heeren Staten  
De zee vergeten zijn  
Alhoewel veel goed goud dat naar Holland kwam  
Niet langs den landweg kwam

Er was vee genoeg in Holland  
En men vergat de zee

Wat zou een land zonder ploeg zijn?  
Droog en dor als het strand  
Maar een land aan zee heeft de zee tot land  
En de zee wil met schepen geploegd zijn.”

J. W. F. Werumeus Buning:  
Noordzee 1934.

De tot motto gekozen dichtregelen herinneren eraan, dat Holland's roeping ter zee ligt. Daar heeft ons land in vroegere tijden zijn taak gevonden en den grondslag gelegd voor de positie, welke Nederland in de rij der volkeren inneemt. Aan de zee, den zeehandel en het zeeverkeer heeft Nederland een goed deel van zijn beteekenis in de wereld ontleend. De gunstige ligging van Nederland aan de zee kust, aan de monden van groote bevaarbare rivieren, aan de in- en uitgangswegen van het dichtstbevolkte gedeelte van Europa, wees vanzelf het terrein aan, waar de bevolking van dit land in de eerste plaats bestaan en welvaart zou hebben te zoeken.

Niet ten onrechte klaagt de dichter, dat deze historische taak, die Nederland groot heeft gemaakt, vergeten schijnt. De verstoring van het internationale handelsverkeer, de monetaire ontwrichting, de door tarieven, contingenteringen en deviezen-restricties schijnbaar ondoordringbaar opgetrokken grensmuren, de steeds meer ook in ons land veld winnende autarische maatregelen hebben allerwege de gedachte doen postvatten, dat de rol van Nederland op het gebied van zeevaart en internationaal verkeer zoo niet uitgespeeld, dan toch dusdanig aan belang heeft ingeboet, dat van een toekomst van Nederland als zeevarend land nauwelijks meer gesproken kan worden. Sterk is daarentegen de drang tot instandhouding van onzen bodemcultuur en krachtig de roep tot verdere industrialisatie, omdat alleen op die gebieden nog voldoende werkgelegenheid en perspectieven voor onze wassende bevolking zouden zijn te vinden.

Zou het Nederlandsche volk zich echter in ernst van de zee afwenden en voortaan nog slechts de blik landinwaarts richten, dan zou deze verwaarloozing en miskennis van Nederland's meest eigenlijke taak ons land zonder twijfel duur te staan komen; niet slechts in materieelen zin, want het voortdurend uitzicht op den wijden horizon van de open zee verruimt ook den menschelijken geest.

Aandacht zij daarom gewijd aan de vraag, welke actuele beteekenis het scheepvaartbedrijf voor ons land heeft en of met een zuiver defensieve politiek tot behoud van het strikt noodzakelijke kan en mag worden volstaan.

### Beteekenis van het goederenverkeer ter zee in den buitenlandschen handel van Nederland.

Als aanwijzing omtrent de beteekenis van scheepvaart- en havenbedrijven is bovenal van belang het aandeel van het goederenverkeer ter zee in den buitenlandschen handel van ons land. Dit aandeel blijkt uit de volgende staten, ontleend aan de publicaties van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

#### Invoer.

(rechtstreeks en op entrepot).  
in 1000 tonnen van 1000 kg.

	Totaal	waarvan ter zee	% invoer ter zee
1930 ....	32.253	12.549	38,9
1930 ....	18.434	6.691	36,3
1931 ....	30.664	12.424	40,5
1932 ....	25.163	10.594	42,1
1933 ....	24.759	11.203	45,2
1934 ....	23.844	11.196	46,9

#### Uitvoer.

(uit het vrije verkeer en uit entrepot).  
in 1000 tonnen van 1000 kg.

	Totaal	waarvan ter zee	% uitvoer ter zee
1930 ....	18.434	6.691	36,3
1931 ....	18.281	6.485	35,5
1932 ....	15.207	5.335	35,1
1933 ....	13.592	4.159	30,6
1934 ....	14.451	4.743	32,8

#### Doorvoer met overlading<sup>1)</sup>.

(in 1000 tonnen van 1000 kg).

In binnenwaartsche richting In buitenwaartsche richting

	Totaal	waarvan ter zee	%	waarvan ter zee	%
1930	30.110	18.703	62,1	11.817	39,2
1931	22.827	12.467	54,6	10.860	47,5
1932	15.505	8.880	57,2	7.200	46,4
1933	18.592	10.122	54,4	9.076	48,8
1934	22.977	12.746	55	10.817	47

#### Totale goederenverplaatsing over de grens.

(in 1000 tonnen van 1000 kg).

	Totaal		Ter zee	
	in binnen- waartsche richting	in buiten- waartsche richting	in binnen- waartsche richting	in buiten- waartsche richting
1930	75.489	61.670	31.583	17.867
1931	66.586	54.203	25.252	16.955
1932	50.456	40.499	19.808	12.399
1933	52.809	41.642	21.617	13.587
1934	57.002	47.609	24.229	15.948

<sup>1)</sup> De doorvoer zonder overlading, die uiteraard ter zee van geringen omvang is, werd met het oog op de plaatsruimte weggelaten, doch is wel in de cijfers der totale goederenverplaatsing inbegrepen.

Bovengenoemde cijfers toonen aan, welk een omvangrijke in-, uit- en doorvoerhandel in ons land nog zijn weg over zee vindt, ondanks de talloze binnen- en buitenlandsche maatregelen, niet het minst die op agrarisch gebied, welke tot aanzienlijke vermindering van het vervoer over zee hebben geleid. In een zeer ongunstig crisisjaar als 1934 werden nog in totaal ruim 40 miljoen ton goederen van en naar ons land over zee vervoerd. Het goederenverkeer over de landgrenzen houdt bovendien nauw verband met dat ter zee. De beteekenis van het zeevervoer komt indirect ook tot uiting in den in-, uit- en doorvoer aan de landzijde.

De invoer ter zee is niet in die mate achteruitgegaan als die te land, de vermindering bedroeg in 1934, vergeleken met 1930, 17 pCt., terwijl de totale invoer in dezelfde periode terugliep met 29 pCt. Ongunstiger is de verhouding ten aanzien van den uitvoer, waarvan het aandeel van het zeevervoer niet slechts absoluut, doch ook relatief, vergeleken met 1930, is afgenomen. De doorvoer vindt voor ongeveer de helft langs den zee weg plaats en het is dan ook niet het minst op het — door de gunstige geografi-

sche ligging van ons land van nature gegeven — transitoverkeer, dat Nederland's bestemming tot zeevarend land berust.

Zware slagen heeft ons handelsverkeer in de crisisjaren te verduren gehad, slagen deels door de economische politiek van vreemde landen, deels door de binnenlandsche crisismaatregelen aan de haven- en scheepvaartbeweging toegebracht; toch heeft juist deze tijd de betrekkelijke onaantastbaarheid van een omvangrijk goederenverkeer ter zee van en naar ons land bewezen. Beneden het in 1932 tot 32 miljoen ton gedaalde peil is het havenverkeer ter zee niet geslonken.

#### *Verdere beteekenis van het scheepvaartbedrijf.*

Is met bovenstaande cijfers dus reeds de wenselijkheid van een eigen koopvaardijvloot voor een land met een zoo intensief goederenverkeer ter zee aangegeven, de beteekenis van de scheepvaart strekt zich tot tal van andere onderdeelen der nationale volkshuishouding uit. Zij stimuleert toch de bedrijvigheid op tal van nevengebieden, waarvan bovenal de arbeidsintensieve scheepsbouw- en reparatiewerven mogen worden genoemd, die grootendeels van de opdrachten der nationale reederijen afhankelijk zijn; voorts denke men aan de havenbedrijven (stuwadoors- en expediteursorndernemingen), assuradeuren, leveranciers van scheepsbenodigdheden en tal van andere ondernemingen, die hun bestaan aan de nationale scheepvaartmaatschappijen ontleenen. De scheepvaart steunt en bevordert den nationalen handel door overzeesche verbindingen te onderhouden, die kwantitatief en kwalitatief aan de door den handel gestelde eischen voldoen; zij toont in den vreemde de prestaties van het eigen land, brengt relaties aan en ontsluit nieuwe afzetgebieden voor industrie en handel; de nationale koopvaardij verschaft voorts een belangrijk actief op de betalingsbalans, dankzij de inkomsten, verkregen uit aan het buitenland bewezen vervoerdiensten.

#### *De havens.*

Ter verwerking van bovengenoemde goederenstroom beschikt ons land over uitmuntend geoutilleerde havens, voorzien van alle voor het snel laden en lossen vereischte inrichtingen en door een uitgebreid net van uitstekende verkeerswegen te land en te water met het achterland verbonden. Deze havens en waterwerken, waarin ontzaglijke kapitalen geïnvesteerd zijn en welke een belangrijk deel van ons volksvermogen vormen, worden thans slechts voor een gedeelte hunner capaciteit benut.

#### *Het aandeel van de Nederlandsche vlag in de zeescheepvaart.*

Aan het vervoer ter zee van deze goederen nemen de schepen van tal van landen deel; percentsgewijze is het aandeel der voornaamste vlaggen in het totale scheepvaartverkeer van Nederland (binnengekomen, geladen en ledige schepen naar den netto inhoud):

	1913	1930	1931	1932	1933
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Nederland .....	26,2	25,6	24,88	24,30	24,21
Groot-Brittannië ...	31,4	24,1	24,65	25,21	21,83
Duitschland .....	17,9	18,3	18,60	17,50	18,22
Noorwegen .....	6,3	5,3	5,19	6,19	6,98
Frankrijk .....	0,9	5,4	5,53	4,80	4,64

Het aandeel van de Nederlandsche vlag in het scheepvaartverkeer der nationale havens bedraagt dus nauwelijks een kwart van het totaal; in onze grootste haven, Rotterdam, nam in 1934 niet de Nederlandsche, doch de Duitse vlag de eerste plaats in met 23 pCt. van het totaal, tegen de Nederlandsche met 20 pCt., de Britsche met 17 pCt. en de Noorsche

met 7 pCt. De lijnvaart houdt het Nederlandsche percentage nog eenigszins op peil; zou men alleen de trampvaart vergelijken met die van andere vlaggen, dan zou het aandeel van de nationale vlag in het nationale havenverkeer nog veel geringer blijken.

Het is niet bekend, hoe groot het aandeel van de Nederlandsche koopvaardijvloot in het vervoer van naar en van Nederland ter zee vervoerde goederen is; gegevens hieromtrent worden door het Centraal Bureau voor de Statistiek niet verzameld. Uit de eenige aanwijzing, welke ons ten dienste staat: de cijfers van het scheepvaartverkeer, mag echter worden afgeleid dat dit aandeel slechts bescheiden is en voortdurend, zij het zeer geleidelijk, *kleiner wordt*. Zulks is niet te verwonderen, wanneer men den achteruitgang van de Nederlandsche tonnagen in de laatste jaren nagaat, een achteruitgang, die veel grooter is dan van die van de wereldvloot en van verreweg de meeste andere landen. Stelt men het jaar 1931, waarin èn de wereldvloot èn de Nederlandsche vloot de grootste omvang bereikten, op 100, dan verkrijgt men het volgende vergelijkend overzicht.

	1931	1932	1933	1934	1935
Wereldvloot .....	100	99	97	94	93
Groot-Brittannië ....	100	97	92	87	86
V. Staten (zeeschepen)	100	99	97	95	93
Japan .....	100	100	100	95	96
Noorwegen .....	100	102	100	98	98
Duitschland .....	100	98	92	87	87
Frankrijk .....	100	100	99	93	85
Italië .....	100	102	94	88	87
Nederland .....	100	95	89	84	82
Zweden .....	100	101	99	95	92
Griekenland .....	100	105	101	108	122
Denemarken .....	100	103	102	97	97

De Nederlandsche vloot is dus sinds 1931 met 18 pCt. verminderd, een percentage, dat grooter is dan van alle andere landen met uitzondering van België, waar de vermindering 26 pCt. bedraagt — een percentage, dat bij een zoo kleine vloot als de Belgische reeds door een betrekkelijk geringe verkoop van schepen bereikt wordt en dus als vergelijking weinig zegt.

Het aandeel van Nederland in de wereldvloot is dan ook teruggelopen van 4,3 pCt. in 1931 tot 3,9 pCt. in 1935.

#### *Tot welken omvang moet de Nederlandsche koopvaardij in stand worden gehouden?*

Op voor eenigen tijd door den heer Brautigam gestelde vragen betreffende den tot verontrusting aanleiding gevenden verkoop van vele Nederlandsche schepen naar het buitenland heeft de toenmalige Minister van Economische Zaken, Steenberghe, d.d. 23 April 1935 geantwoord, dat de Nederlandsche vloot ook na den aanzienlijken achteruitgang door verkoop en sloop in de laatste jaren „nog ruimschoots kan voldoen aan de vervoereischen, welke aan haar kunnen worden gesteld op grond van Nederlands positie in het wereldverkeer”. De Memorie van Toelichting op het thans nog in behandeling zijnde wetsontwerp tot verleening van rentelooze voorschotten ten behoeve van de zeescheepvaart verklaart, dat „de steunverleening er op gericht zal zijn, dat deel van onze koopvaardij in stand te houden, hetwelk een vitaal belang voor het Nederlandsche bedrijfsleven in het algemeen en voor onze internationale handelspositie in het bijzonder vormt”.

De beoordeeling van de vraag tot welken omvang Nederland zich veroorloven kan en desnoods in bijzondere omstandigheden met overheidssteun veroorloven moet een koopvaardijvloot in stand te houden, hangt af eenerzijds van de rol, welke men aan Nederland in het internationale verkeer toekent en welke perspectieven zich op dit gebied voordoen, anderzijds van de mogelijkheden, welke andere bestaansbronnen

(landbouw, industrie en handel) bieden om aan onze bevolking voldoende werk te verschaffen.

*De positie van Nederland in het internationale handels- en scheepvaartverkeer.*

Wat de rol van Nederland in het wereldverkeer betreft, wezen wij boven reeds uitvoerig op de belangrijke goederenbeweging, welke nog steeds langs den zeeweg ons land bereikt of verlaat. Er bestaat weinig reden om te veronderstellen, dat dit goederenverkeer niet meer voor verdere ontwikkeling vatbaar zou zijn en dat zich niet geleidelijk een zeker herstel van den internationalen ruilhandel zou voordoen, waarvan Nederland zijn rechtmatig aandeel verkrijgt. Het zou te ver voeren hier in beschouwingen over de toekomst van den wereldhandel te treden. Het laat zich echter moeilijk denken, dat de menscheit er nog langen tijd genoeg mee zou nemen zichzelf te berooven van de mogelijkheden, welke de scheepvaart biedt om in de thans nog onbevredigde behoeften van duizenden op goedkope wijze te voorzien; ook indien de wereldhandel blijvende structuurveranderingen ondergaat, zal toch Nederland door zijn geografische ligging een knooppunt van internationaal verkeer blijven. Eveneens is te verwachten, dat steeds velen zich tot het maken van zeereizen zullen voelen aangetrokken, indien het zee-toerisme, dat zich als afzonderlijk bedrijf begint te ontwikkelen, door gunstige passagetarieven voor grootere groepen toegankelijk wordt gemaakt; al kan niet worden voorbijgezien, dat in toenemende mate het passagiersverkeer de concurrentie van de luchtvaart zal ondervinden, omdat voor zakenreizen, waarbij snelheid een groote factor vormt, in vele gevallen de luchtweg zal worden gekozen.

Nog steeds staat Nederland — ondanks crisis en handelsbelemmeringen — vooraan in de rij van landen met een belangrijken buitenlandschen handel. Aan de hand van de cijfers van 1934 bedraagt per hoofd der bevolking de in- en uitvoer in gouddollars van de voornaamste zeevarende landen:

Groot-Brittannië	69,4	Italië	15,6
Ver. Staten v. Amerika	24	Nederland	84,8
Japan	11,4	Zweden	64,5
Noorwegen	68,5	Griekenland	12
Duitschland	31	Denemarken	90,6
Frankrijk	38,2	België	91,4

Nederland behoort dus met België en Denemarken tot de landen waar in verhouding tot de grootte der bevolking het handelsverkeer de hoogste waarde heeft. Zonder aan deze cijfers al te veel waarde te hechten — uiteraard is de buitenlandsche handel van een klein land relatief t.a.v. het aantal inwoners groter dan van een groot land — mag toch gezegd worden, dat de eigen handel van ons land een sterke basis aan scheepvaart- en havenbedrijven geeft; Nederland's positie als 3e koloniale mogendheid in de wereld beteekent een tweede stevige grondslag voor de nationale scheepvaart.

*Andere mogelijkheden voor onze scheepvaart. Het voorbeeld van Scandinavië en Griekenland.*

Doch de scheepvaart behoeft zich allermint te bepalen tot het vervoer van goederen van of naar het eigen land of tot het onderhouden van de koloniale verbindingen. Ofschoon in vele landen een onmiskenbaar streven aan den dag treedt naar bevordering van vervoer onder nationale vlag, heeft nog altijd een omvangrijk vervoer plaats tusschen vreemde landen onder de vlag van een ander land, dan dat van herkomst of bestemming der vervoerde goederen. Het is niet in te zien, waarom Nederland niet meer in staat zou zijn, zijn historische rol van vrachtaarder voor andere landen te vervullen, indien het de hiertoe geschikte schepen bezat en de exploitatiekosten

niet hooger waren dan die van andere landen. Behalve de werkgelegenheid, welke aldus verschaft wordt, komen de baten van deze aan het buitenland bewezen diensten als actief-post op de betalingsbalans aan ons geheele land ten goede.

Een groot gedeelte der Nederlandsche vloot vindt emplot in de vaart op of in de koloniën. De stoom- en motorschepen met Ned.-Indische en Curaçaosche zeebrieven hadden op 30 Juni 1935 een totalen inhoud van 454.000 B.R.T. Voegt men hier de tonnage van de Stoomvaart Mij. Nederland, de Rotterdamsche Lloyd en de Stoomvaart Mij. Oceaan, zijnde 569.000 B.R.T., bij en trekt men beide bedragen van de totale Nederlandsche stoom- en motortonnage op 30 Juni 1935<sup>1)</sup> af, dan houdt men 1.531.000 B.R.T. over. Dit cijfer vertegenwoordigt dus de koopvaardijvloot, welke uitsluitend deelneemt aan de internationale zeevaart van het Rijk in Europa.

Een vergelijking met de kleine zeevarende landen, die geen of koloniën van weinig beteekenis hebben en waarvan de buitenlandsche handel, op Denemarken na, geringer is dan van Nederland, doet zien dat per hoofd der bevolking de tonnage van Nederland, uitsluitend gelet op de vloot in „internationale vaart” het geringste is:

	Stoom- en motortonnage	Per hoofd der bevolking
Noorwegen	3.967.000 B.R.T.	1,388
Griekenland	1.711.000 „	0,258
Nederland	1.567.000 „	0,185
(na aftrek van de scheepvaart op of in de koloniën)		
Zweden	1.541.000 „	0,248
Denemarken	1.099.000 „	0,301

Ondanks de druk der tijden vindt het grootste deel van de vloot dezer landen, welke geen subsidies of andere steun ontvangt, nog voldoende lading te vervoeren, gelijk blijkt uit de laatste gepubliceerde cijfers der opgelegde tonnage, welke in Noorwegen op 1 Augustus jl. 218.000 B.R.T. of 6 pCt. der vloot bedroeg en in Zweden 92.000 B.R.T. of 5,9 pCt. der vloot.

Van Griekenland is de opgelegde tonnage niet bekend; in Denemarken zijn practisch alle schepen in de vaart, zoodat de Deensche Reederseveneening dezer dagen besloten heeft de wekelijksche statistiek der opgelegde schepen op te heffen, aangezien de omstandigheden, waarin de scheepvaart verkeert, weder „normaal” zijn. In ons land was op 1 Augustus jl. van bovengenoemde tonnage (dus exclusief de schepen der Mij. Nederland, Rotterdamsche Lloyd en de Stoomvaart Mij. Oceaan) 135.000 B.R.T. of 8,6 pCt. van het totaal opgelegd.

Het ware interessant meer in bijzonderheden de vergelijking tusschen de Nederlandsche vloot en die van de Scandinavische landen, in het bijzonder wat de bedrijfsresultaten betreft, voort te zetten; voorloopig zij volstaan met de vaststelling, dat gezien de omvang van de handelsvloeten van Denemarken, Noorwegen, Zweden en Griekenland, die over het algemeen nog behoorlijk emplot weten te vinden, er geen aanleiding is de thans bereikte inkrimping van de Nederlandsche vloot als een „natuurlijke” grens te beschouwen, waartoe de achteruitgang van het wereldverkeer ons gedwongen heeft en welke in verhouding tot onze internationale handelspositie geen mogelijkheid tot nieuwe uitbreiding en herstel van ons vroegere aandeel in de wereldscheepvaart zou toelaten. *Het is niet zoozeer het gebrek aan te vervoeren lading, dan wel het te hooge kostenpeil, dat onze reederijen terrein heeft doen verliezen.*

<sup>1)</sup> Teneinde de cijfers te kunnen vergelijken met die van andere landen, zijn de gegevens ontleend niet aan die van de Scheepvaartinspectie, doch aan Lloyd's Register, ofschoon hierin sleepboten, baggermateriaal en visschersvaartuigen zijn opgenomen.

*Heeft Nederland in zoo voldoende mate andere bronnen van bestaan, dat ook maar gedeeltelijke terugtrekking uit het internationale verkeerswezen te verantwoorden is?*

Welk deel onzer koopvaardij „een vitaal belang voor het Nederlandsche bedrijfsleven” vormt, wordt behalve door onze internationale handelspositie mede bepaald door de bestaansmogelijkheden, die zich op andere gebieden voor onze bevolking voordoen. Ons land wordt geteisterd door een stijgende werkloosheid; dit nijpend tekort aan werkgelegenheid maakt het dringend noodzakelijk geen bronnen, die vroeger welvaart brachten, te laten opdrogen zonder het uiterste ter verhinderend te beproefden te hebben.

Waar de landbouw niet meer werkkrachten kan opnemen, zal naar werkgelegenheid gezocht moeten worden in industrie, handel en verkeer. Met kracht wordt thans het onderzoek aangevat naar voortgezette industrialisatie van ons land, doch van gezaghebbende zijde, in de eerste plaats door Minister Colijn, is reeds herhaaldelijk verklaard, dat men als resultaat van den arbeid van de menigvuldige technologische instituten niet kan verwachten, binnenkort overal in het land rookende schoorsteenen van nieuwe fabrieken aan te zullen treffen. Op zijn best zal dan ook verdere industrialisatie slechts tot gedeeltelijke vermindering van de werkloosheid kunnen leiden; ook bij den aanleg van openbare werken — die bovendien geen blijvende werkverschaffing vormen — zullen slechts een beperkt aantal arbeiders te werk gesteld kunnen worden. Blijft dus als resteerende mogelijkheid, die nog perspectieven biedt en welke dan ook minstens evenveel aandacht verdient als het thans zoo in het brandpunt der belangstelling staande industrialisatievraagstuk: versterking van onze positie als handels- en scheepvaartland. Slechts door afzet van kwaliteitsproducten en het bewijzen van diensten aan het buitenland, zal ons land in staat zijn den noodzakelijken invoer te blijven betalen en een behoorlijk welvaartspeil onzer bevolking te handhaven.

De geschiktheid van ons land, de kundigheid van de Nederlandsche reeders en zeevarenden om verkeersdiensten te bewijzen, die aan hooge eischen voldoen, is in het verleden en het heden afdoende bewezen. De bekwaamheid van de Nederlandsche gezagvoerders, stuurlieden en machinisten — waarvan thans maar al te weinig partij getrokken wordt, gezien het groot aantal van hen, dat werkloos rondloopt — wordt wel het beste geïllustreerd door het feit, dat de statistieken van Lloyd's betreffende de totaal verliezen over vele jaren een minimum percentage voor de Nederlandsche vloot vermelden. Is ook geen sprekend bewijs van de bekwaamheid van de Nederlandsche zeevarenden, dat zelfs de Britsche admiraliteit belangrijke sleepreizen door Nederlandsche sleepdiensten laat verrichten?

Er bestaat dus alle reden om krachtig te streven naar uitbreiding van ons aandeel in het internationale verkeer, in stede van zich, zooals thans met onze scheepvaart- en havenbedrijven geschiedt, uit een eenmaal verkregen positie te laten terugdringen en het veld te ruimen voor buitenlandsche concurrenten, die klaar staan onze taak over te nemen en dit voor een deel reeds hebben gedaan. Ook de kapitaalcracht van Nederland geeft daartoe zeker geen aanleiding.

Men verliese voorts niet uit het oog, hoeveel anders een krachtig scheepvaartbedrijf met al zijn dagelijksche behoeften en zijn regelmatig terugkeerende scheepsbouwopdrachten aan allerlei binnenlandsche industrieën kan verstrekken. De zoo wenschelijke modernisering onzer koopvaardijvloot is een direct werkend middel tot productieve werkverschaffing.

*De internationale verkeersbedrijven een vitaal en onmisbaar orgaan der Nederlandsche volksgemeenschap.*

Uiterste inspanning is geboden om het reeds in

gang zijnde verval van scheepvaart en havens te stuiten en het werk van wederopbouw aan te vatten.

Dit beteekent niet slechts het in stand houden van transportondernemingen, die voor ons land gewichtige verbindingen onderhouden of het verleenen van incidenteele steun in een bepaald geval aan onze havens, doch het inschakelen van het geheel onzer internationale verkeersbedrijven als een vitaal orgaan in onze volksgemeenschap en hun erkenning als een der onmisbare peilers, waarop onze volkswelvaart rust. De negatieve politiek van het nog juist voorkomen van ondergang en het overigens afwachten van betere tijden is niet voldoende. In de zich ingrijpend veranderende economische wereldorde zal Nederland opnieuw principieel en positief haar plaats moeten bepalen, in de overtuiging dat zij in het internationale verkeer op een rol van betekenis gerechtvaardigde aanspraak kan en moet maken. Voor de vervulling dezer taak is het noodig om — evenzeer als dit thans gemeengoed ten aanzien van het binnenlandsch verkeer is geworden — ook Nederland's aandeel in het internationale verkeer als een éénheid te beschouwen en dus een coördinatie tot stand te brengen tusschen de belangen van scheepvaart, luchtvaart en havens, die nu nog maar al te veel verspreid en zonder onderling verband en zelfs menigmaal op tegenstrijdige wijze hun behartiging in stad, staat en maatschappij vinden. Daarnaast zullen bij het bepalen der te volgen economische politiek, bij het beschermen van binnenlandsche bedrijven, bij het sluiten van handelsverdragen en het nemen van crisismaatregelen de belangen der internationale verkeersbedrijven evenzeer gewicht in de schaal moeten leggen als die van landbouw en industrie; de ongelijke en inconsequente behandeling van verschillende deelen onzer volkshuishouding<sup>1)</sup> heeft reeds genoeg schade aan de economische weerkracht van het land toegebracht.

Slechts door coördinatie van alle beschikbare krachten en geldmiddelen en uit daden blijkend besef in alle betrokken en verantwoordelijke kringen, dat ons volksbestaan met versterking van scheepvaart- en havenbedrijven gemoeid is, kan worden bereikt, dat de „goodwill” der verkeersondernemingen en de groote kapitalen, die belegd zijn in onze haven- en waterwerken, in onze scheepvaart en scheepsbouw ten nutte van het geheele Nederlandsche volk worden aangewend.

Mr. H. E. SCHEFFER.

**N a s c h r i f t.** In het bovenstaande is het allesbeheerschende kostenvraagstuk — als zijnde van geheel andere orde — buiten beschouwing gebleven, omdat wij ons bepaalden tot de principieele vraag of Nederland zich nog op een toekomst als zeevarend land heeft in te stellen. H. E. S.

<sup>1)</sup> Zie het artikel van Dr. H. M. H. A. van der Valk: Steun aan den landbouw, aan de industrie en aan de scheepvaart in E.-S.B. van 19 Juni 1935.

#### INDUSTRIALISATIE EN ANDERE METHODEN VAN WERKVERRUIMING.

In de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag nopens het wetsontwerp tot verlaging van de openbare uitgaven zijn zeker niet de minst belangwekkende passages die, welke betrekking hebben op een eventueele verdere industrialisatie van Nederland. Na al hetgeen hieromtrent in den loop der laatste jaren reeds is geschreven en gesproken, laatstelijk nog naar aanleiding van het door de Roomsche-Katholieke Standsorganisaties belegde Industrialisatie-Congres, werd dit onderwerp nu ook in het Regeeringsprogramma opgenomen. Het feit, dat Prof. Dr. Ir. Geelissen, de geestelijke vader van de Industriedagen, de Economisch-Technologische Instituten en de Industriebanken, deel uitmaakt van de Regeering, zal aan deze uitdrukkelijke opname in het regeeringsprogramma zeker niet vreemd zijn.

Het is misschien goed nog eens de aandacht te vra-

gen voor een beschouwing over het verband tusschen de bestaande structuur van het Nederlandsche bedrijfsleven en een verdere industrialisatie, nu de uitvoering daarvan van officieele zijde wordt gepropageerd en dus waarschijnlijk zal worden bevorderd.

Wij lezen dienaangaande in de M. v. A.:

„Zij (de Regeering) wenscht de aanwezige bronnen van bestaan, voor zoover deze nog in de nationale en internationale oeconomische huishouding passen, in stand te doen houden, en indien verantwoord, tot uitbreiding daarvan te stimuleeren.

De Regeering staat hierbij op het standpunt, dat een verder doorgevoerde industrialisatie ten behoeve van grootere werkgelegenheid wenschelijk is. Nu het steeds moeilijker wordt door vervoerdiensten of door het profijt van kapitaalbelegging in het buitenland de middelen te vinden tot dekking van allerlei behoeften van elders betrokken, lijkt haar een verdere industrialisatie van Nederland onder deze omstandigheden een der middelen waar de kans op eenige uitkomst aanwezig is.”

En iets verder wordt de eventueele financiering van overheidswege dezer industrialisatie beschreven:

„De gelden, waarover de Regeering door middel van het Werkfonds kan beschikken, wil zij, gelijk in het voornemen lag, meer en meer dienstbaar maken aan de financiering van gezonde industriële ontwikkeling. Op den duur zal zulks, bij slagen, en indien de behoefte daaraan blijkt — gelijk de Regeering reeds bij enkele vroegere gelegenheden deed uitkomen —, kunnen leiden tot de instelling van een nationaal financieringsinstituut voor de industrie.”

Al zijn de passages slechts kort, zij zijn zeer belangwekkend, en de uitwerking daarvan kan niet alleen voor de nieuwe industrieën, maar voor het geheele tegenwoordige Nederlandsche bedrijfsleven, en met name voor de bestaande exportbedrijven, zeer verstrekkende gevolgen hebben. Ten bewijze hiervan moge worden uitgegaan van de woorden der Regeering zelve, waar als eerste voorwaarde voor de industrialisatie wordt genoemd de daardoor te scheppen grootere werkgelegenheid. In deze schijnbaar zoo vanzelfsprekende voorwaarde schuilt nu juist het gevaar. Want het is allerminst zeker, dat een oogenschijnlijke werkverruiming niet alleen relatief, maar ook *absoluut* de werkgelegenheid in Nederland zal vermeerderen.

In dit opzicht dient een onderscheid te worden gemaakt tusschen twee soorten van industrialisatie, nl. een zoodanige, welke geheel nieuwe producten voortbrengt, en de industrialisatie ter fabricatie van artikelen, welke tot dusverre uit het buitenland werden betrokken. Het vervaardigen van nieuwe producten, welker fabricatie in den regel op octrooien zal berusten, zal meestal uitbreiding van werkgelegenheid medebrengen, en in vele gevallen zal zelfs een nieuwe exportmogelijkheid worden geschapen. Tijdens de discussies op het bovengenoemde Industrialisatie-congres werd daarop nog door Prof. Mr. van Loon de aandacht gevestigd, en Minister Gelissen zelve heeft bij herhaling gewezen op de wenschelijkheid van een export van ons intellect, dat zijn weg naar het buitenland zelfs dan zal kunnen vinden, wanneer hooge invoerrechten den import van in Nederland gefabriceerde goederen beletten, omdat de in het buitenland verkregen octrooien een vestiging van bedrijven daar te lande mogelijk maken, waarvan de profijten geheel of voor een belangrijk gedeelte naar Nederland vloeien.

Een dergelijke industrialisatie zal ons land slechts voordeel kunnen brengen, en alle maatregelen welke een exploratie van het Nederlandsche intellect op dit gebied kunnen bevorderen, dienen ten zeerste te worden toegejuicht. Want het is dit intellect, dat Prof. Mr. Josephus Jitta in zijn Engelsche brochure over Nederland als een der peilers van onzen welvaart

kenmerkte, dat ook in de toekomst de basis voor het behoud en den uitbouw van deze welvaart kan blijven. Het praktische voorbeeld hiervan is te vinden in de Philips' bedrijven, waar men door een uitgebreid en systematisch laboratorium-onderzoek voortdurend nieuwe fabrikaten schept en zoo als het ware de wereld forceert om deze af te nemen.

Het is echter allerminst zeker, dat de situatie ook zoo gunstig is voor die industrialisatie, waarbij men zich ten doel stelt om producten, welke tot dusverre uit het buitenland werden betrokken, voortaan evengoed of bijna evengoed, en niet of slechts weinig duurder in Nederland te produceeren. Dit streven ontmoet men heden ten dage niet alleen hier te lande, doch vrijwel overal. Het doel is natuurlijk steeds werkverruiming, doch hier bestaat het gevaar, dat deze werkverruiming slechts oogenschijnlijk plaats vindt. Daarom zal men goed doen in dergelijke gevallen steeds nauwkeurig te onderzoeken, welke gevolgen een bepaalde industrialisatie niet alleen in het nieuwe bedrijf, doch in het geheele Nederlandsche bedrijfsleven zal teweeg brengen.

Hoe onbegrijpelijk het ook klinke, steeds weer opnieuw schijnt men ook bij dit vraagstuk het noodzakelijke verband tusschen import en export te negeren. Terwijl beide onverbrekkelijk aan elkaar zijn verbonden, en samen moeten stijgen of dalen, wil toch ieder land zijn import beperken en tegelijkertijd zijn export opvoeren. Dit resultaat is natuurlijk onbereikbaar, integendeel, wanneer men door industrialisatie een import-mogelijkheid afsnijdt, zal in de meeste gevallen een beperking van den export daarvan het gevolg zijn. Dit gevolg behoeft natuurlijk niet direct in te treden, maar na een zekeren overgangstijd zal het getroffen land, dat zijn export-mogelijkheid naar Nederland zag afgesneden, tegenmaatregelen nemen door den import uit Nederland te belemmeren.

Een sprekend voorbeeld hiervan geeft de kort geleden door Dr. Colijn in de Tweede Kamer gedane mededeeling omtrent de van Engelsche zijde ontvangen, meer goederen uit Engeland te betrekken, aangezien dit land anders niet zou kunnen voortgaan met het koopen van Nederlandsche producten in den tegenwoordigen omvang.<sup>1)</sup>

Men krijgt dan het volgende verloop: Terwijl werk-

<sup>1)</sup> Vgl. ook Mr. Trip in het jaarverslag der Nederlandsche Bank over 1934/35:

„Dit streven vindt veelal zijn grondslag in de overweging, dat niet behoort ingevoerd te worden wat in het land zelf vervaardigd kan worden. Tezelfder tijd wordt dan het postulaat gesteld, dat de uitvoer krachtig dient bevorderd te worden. Dat een tegenstelling tusschen beide eischen zich in de practijk zal doen gevoelen, behoeft geen betoog en zulks te minder, waar de handelsbetrekkingen meer en meer een bilateraal karakter verkrijgen.”

Vgl. ook wat Dr. Colijn opmerkte in de Tweede Kamer bij het algemeen debat over het Bezuinigingsontwerp: „Waar zoo de handelspolitiek van de buitenlandsche staten er op gericht is om evenwicht te brengen in hun handelsbalans, daar zal men zich bij de bevordering van industrialisatie natuurlijk hebben af te vragen, welken invloed de industrialisatie hebben zal op onze handelsverhouding met het buitenland, met name op onzen uitvoer. Wanneer toch de vrucht daarvan zou zijn, dat met een bepaald land het evenwicht verbroken werd, zoodat wij weer, tengevolge van vermindering van invoer uit dat bepaalde land, een actief in onze handelsbalans zouden krijgen, dan zou te duchten staan, en ik ga verder, dan kan men met vrij groote zekerheid zeggen, dat dat repercussie heeft hetzij op onzen invoer, hetzij op onzen uitvoer. Daar ontkomt men niet aan en wie het tegendeel gelooft, daarvan zeg ik in zeer duidelijke woorden: die weet er niets van!”

En in zijn na de oplossing der kabinetscrisis op 2 Augustus gehouden radio-rede zeide Dr. Colijn nog eens over de industrialisatie: „Profetie over de resultaten laat ik achterwege, want dit probleem heeft vele zijden. Ik denk bijv. aan de rentabiliteit van die op te richten industrieën en aan den invloed die vermindering van invoer hebben kan op onzen uitvoer, nu alle landen aansuren op een sluitende handelsbalans, d.w.z. dat zij van ons niet meer willen koopen dan wij van hen koopen.”



gelegenheid ontstaat in het nieuw gevestigde bedrijf, zal een bestaand exportbedrijf zijn afzet langzamerhand zien afnemen, de productie moeten inkrimpen en arbeiders moeten ontslaan. De schijnbare werkverruiming blijkt dus slechts werkverschuiving geweest te zijn. Toch zou men vanuit het gezichtspunt der werkgelegenheid het experiment misschien kunnen aanbevelen, onder het motto: „baat het niet, dan schaadt het niet”, ware het niet, dat een dergelijk experiment ten koste van het Nederlandsche volksvermogen zou geschieden. Want voor de nieuwe industrie zou nieuw geld moeten worden geïnvesteerd, terwijl door het inkrimpen, respectievelijk verdwijnen van het bestaande bedrijf, vroeger geïnvesteerd kapitaal zou komen braak te liggen, en waarschijnlijk als definitief verloren zou moeten worden beschouwd. Zoodoende zouden bestaande bedrijven, welke hun bestaansreden hadden bewezen en gebaseerd waren op de economische structuur van ons land, worden te gronde gericht ten bate van nieuwe bedrijven, waarvan het allerminst zou vaststaan, dat zij niet méér op beschermende maatregelen van de Regeering dan op de economische structuur van Nederland waren gebaseerd. Het in het belang onzer volkswelvaart bedoelde streven zou dan uitloopen op een vermindering van ons volksvermogen, en een mindere paraatheid van onze economische structuur.<sup>1)</sup>

Hiertegen kan worden aangevoerd, dat voorwaarde voor het voortbestaan der bestaande exportbedrijven, waaronder meer in het algemeen kunnen worden verstaan alle vormen waarin wij diensten aan het buitenland bewijzen, toch zeker is dat het buitenland bereid blijkt om die producten, respectievelijk die diensten te accepteren als betaling van de artikelen, die dat buitenland aan Nederland levert. Wanneer men blijk geeft op onze exportproducten en op onze diensten in het geheel of gedeeltelijk geen prijs meer te stellen, dan zouden wij toch beter doen om die buitenlandsche producten, welke wij vroeger in ruil daarvoor verkregen, zoo mogelijk zelve te gaan fabriceren, ook al zou zulks zuiver economisch gezien onjuist zijn.

Zonder twijfel doelt daarop ook de boven aangehaalde zinsnede uit de Memorie van Antwoord: „Nu het steeds moeilijker wordt door vervoerdiensten of door het profijt van kapitaalbelegging de middelen te vinden tot dekking van allerlei behoeften van elders betrokken, . . .”.

Toch wil het ons voorkomen, dat zelfs in dat geval het oprichten van nieuwe industrieën nog niet steeds het aangewezen middel is, zoolang namelijk niet vaststaat, dat er om het verlangde doel (d.w.z. de afname onzer producten) te bereiken, geen andere wegen zijn, welke de economische structuur van Nederland minder geweld aandoen en deze meer tot haar recht doen komen.

Wij denken hier aan de mogelijkheid om het buitenland te dwingen tot het aannemen van onze exportproducten en onze diensten als betaling van hetgeen wij uit het buitenland moeten betrekken. Wij ontveinzen ons geenszins, dat het gemakkelijker is om deze oplossing hier neer te schrijven dan haar in de praktijk tot uitwerking te brengen, maar toch zouden wij een onderzoek naar hetgeen in deze richting mogelijk is ten sterkste willen aanbevelen, omdat

<sup>1)</sup> Vgl. Mr. Trip t.a.p. „Het ware voor de Nederlandsche economie een bij uitstek bedenkelijk streven, het zou een nieuwe belemmering vormen op den weg naar de noodzakelijke aanpassing, wanneer Nederland met overheidshulp zou trachten zelf duurder te fabriceren hetgeen goedkooper en wellicht ook beter uit het buitenland kan betrokken worden, tegen uitwisseling van producten, op welker afzet de Nederlandsche economie meer in het bijzonder is aangewezen. Een verwezenlijking van dat streven zou ongetwijfeld een nadeeligen invloed uitoefenen op de toch reeds zoo moeilijke positie onzer voor export werkende bedrijven, zij zou de zoozeer noodige verlaging van de kosten van het levensonderhoud verder bemoeilijken en tot kapitaalverlies leiden.”

daarmede in de eerste plaats óók werkgelegenheid wordt geschapen, maar bovendien omdat dit geschiedt in de bestaande bedrijven, met behulp van reeds geïnvesteerde kapitalen, en op de basis van Nederland's eigenlijke economische structuur, welke bij terugkeer van meer normale omstandigheden toch weer het leidsnoer voor de samenstelling van ons bedrijfsleven zal moeten zijn.<sup>1)</sup>

Wij durven het zoeken van een oplossing in de hier bedoelde richting temeer aanbevelen, omdat de praktijk reeds de mogelijkheid van een dergelijke oplossing bewijst, zij het ook dat die praktijk om geheel andere redenen werd ingesteld. Wij hebben hier nl. het oog op het clearing-systeem, dat sinds betrekkelijk korten tijd met eenige landen in werking is getreden, met het doel om uit die landen verschuldigde betalingen zooveel mogelijk veilig te stellen. Als voorbeeld kan de Nederlandsch-Duitsche clearing worden genomen, welke in omvang verreweg de belangrijkste is.

Sedert het in werking treden dezer clearing nu kan, afgezien van het geringe percentage, dat in vrije deviezen naar Duitschland wordt overgemaakt, de import van Duitse goederen hier te lande nooit meer als een nadeel voor het Nederlandsche bedrijfsleven (in het algemeen bezien) worden beschouwd. Integendeel, iedere Duitse invoer beteekent voor een gedeelte het realiseeren van bestaande vorderingen op Duitschland en voor het grootste deel de mogelijkheid van nieuwe exporten naar Duitschland. Want de betalingen voor de invoeren uit Duitschland mogen niet langer daarheen worden overgemaakt, doch worden in Nederland gestort in een kas, waaruit de exporten naar Duitschland worden betaald en gedeeltelijk oude crediteuren worden voldaan.

Tengevolge van de clearing beteekent iedere Duitse invoer dus een direct voordeel voor het Nederlandsche bedrijfsleven. Dat ook de Regeering dit inzicht deelt blijkt uit het verslag van de Kamercommissie voor overleg met de Regeering omtrent vraagstukken en maatregelen, betrekking hebbende op aangelegenheden van handelspolitieken aard, inzake het wetsontwerp tot goedkeuring van het Nederlandsch-Duitsch verdrag nopens de regeling van het goederenverkeer voor het jaar 1935. Daarin wordt namelijk medegedeeld, dat volgens de Regeering in de eerste plaats aandacht geschonken zal moeten worden aan den invoer van die goederen, welke zonder overwegend nadeel voor de Nederlandsche nijverheid in Duitschland kunnen worden gekocht. Verder verklaart de Regeering zich bereid om te bevorderen, dat inkoop van openbare lichamen, voor zoover uit handelspolitiek oogpunt daartegen geen bezwaren bestaan en daaruit geen overwegende nadeelen voor het Nederlandsch fabriikaat voortvloeien, zooveel mogelijk in Duitschland geplaatst blijven.

Men zou zelfs nog verder kunnen gaan, en kunnen vragen of het wel noodig is om voortaan Duitse producten nog geheel of gedeeltelijk te weren door invoerrechten en contingenteringen, aangezien het invoeren van Duitse producten voor het Nederland-

<sup>1)</sup> Bij deze beschouwing zijn wij uitgegaan van de veronderstelling, dat de bestaande exportbedrijven nog op rendabele wijze kunnen worden geëxploiteerd. Wanneer dat niet meer het geval is, en wanneer na nauwgezet onderzoek zou blijken, dat de rentabiliteit van een bestaand exportbedrijf als definitief verloren zou moeten worden beschouwd, zou het natuurlijk dwaasheid zijn om ter wille van het behoud van dit verliesbrengende bedrijf de mogelijkheid eener rendabele voortbrenging van vroeger uit het buitenland betrokken producten te laten voorbijgaan. Het vervangen van een niet-rendabele export door een rendabele home-market industrie moet zeker als een voordeel worden beschouwd. Men dient dan echter voor beide niet allereerst de rentabiliteit van het oogenblik, doch de waarschijnlijke rentabiliteit in de toekomst te beschouwen, en daarom zal ook op dit punt een zeer nauwgezet onderzoek noodzakelijk zijn alvorens definitieve maatregelen worden genomen.

sche bedrijfsleven in het algemeen nooit schadelijk kan zijn, zoolang wij dank zij de clearing de opbrengst dier Duitsche producten zelve in handen houden en daarmede Nederlandsche exporten kunnen financieren. Wij zeiden, dat zulks voor het Nederlandsche bedrijfsleven *in het algemeen* nooit schadelijk zou kunnen zijn, doch het spreekt vanzelf, dat bepaalde nationale bedrijven hiervan wel schade zouden kunnen ondervinden. Wij stooten hier op de tegengestelde interessen van de exportbedrijven en de home-market industrie, en het zal taak der Regeering zijn om tusschen de belangen dezer beide bedrijfspgroepen een billijke verdeling te maken. Waarop wij slechts den nadruk wilden leggen is, dat er van een algemeen Nederlandsch standpunt beschouwd, dus met name ook wat de werkgelegenheid betreft, geen aanleiding bestaat om den invoer van producten uit landen, waarmede Nederland een clearing heeft, op eenigerlei wijze te belemmeren.

Wanneer men vanuit dit gezichtspunt de industrialisatie beschouwt, dan volgt daaruit, dat het oprichten eener nieuwe industrie om producten te gaan fabriceren, welke wij tot dusverre betrokken uit een land, waarmede Nederland een clearing heeft, eventueel nadeelig kan werken, en dus zonder nader onderzoek niet zal mogen worden bevorderd.<sup>1)</sup> Want het wegvallen van den vroegeren buitenlandschen import kan automatisch en onmiddellijk een vermindering van onzen eigen export tengevolge hebben. In dat geval ontstaat geen werkverruiming, maar slechts werkverschuiwing, een reeds geïnvesteerd kapitaal komt braak te liggen en kan waarschijnlijk als verloren worden beschouwd, en de structuur van het Nederlandsche bedrijfsleven wordt omgebouwd in een richting, die niet correspondeert met de economische en geografische gesteldheid van ons land.

Op grond van deze overwegingen kan men zich zelfs afvragen of het niet beter is om op de boven aangegeven wijze het buitenland in het algemeen (dus ook de landen waarmede wij geen clearing hebben) tot afname van onze producten te dwingen, dan om over te gaan tot het oprichten van nieuwe industrieën, die geen basis vinden in de economische structuur van ons land. Daartoe zou dan ten opzichte van iederen invoer uit het buitenland hetzelfde moeten worden bepaald als nu voor Duitsche importen geldt, dat namelijk betaling moet geschieden door storting bij een instelling in Nederland. Aan de leveranciers zou kunnen worden overgelaten, op welke wijze zij dat tegoed in Nederland in Nederlandsche producten wilden besteden. Niet ieder importeerend land zou misschien voor een gelijk bedrag zijner uitvoer naar Nederland hier in Nederland kunnen besteden, doch dan zou dit tegoed kunnen worden verhandeld met andere landen, wier handelsbalans ten opzichte van Nederland passief is. Op deze wijze kan dan ook rekening worden gehouden met het feit, dat het wereldverkeer niet steeds van land tot land gaat, doch dat er driehoeks-, zelfs veelhoeksverkeer bestaat, waarmede in een tweezijdige clearingovereenkomst geen rekening kan worden gehouden, en waarbij Nederland, gezien onze transitohandel, juist het grootste belang heeft.

Wij eindigen met nogmaals te herhalen, dat wij ons niet ontveinzen, dat ook aan de uitwerking van dit systeem bezwaren zijn verbonden, doch het voordeel is, dat de werkgelegenheid minstens evenzeer wordt uitgebreid als door een industrialisatie voor producten, welke tot dusverre uit het buitenland werden betrokken, terwijl geen nieuwe kapitaalsuitgaven noodig zijn en het Nederlandsche bedrijfsleven zich blijft bezighouden met de vervaardiging van die producten, waarvoor ons land van nature is aangevoerd.

L. J. VAN DER VALK.

<sup>1)</sup> Uitgezonderd natuurlijk in het reeds besproken geval, dat zou vaststaan dat de nieuwe industrie rendabel zal zijn, terwijl de rentabiliteit van het exportbedrijf, dat als offer valt, toch als verloren moet worden beschouwd.

## DE INVLOED VAN INDUSTRIALISATIE OP DE HANDELSBALANS.

Er wordt in ons land geijverd voor uitbreiding van de industrie, maar, zooals wel haast vanzelf spreekt, zijn er ook lieden, die daartegen hun waarschuwend stem verheffen. Zij wijzen op de gevolgen, die industrialisatie zal hebben op onze handelsbalans. Wanneer wij goederen zelf gaan maken, die wij tot nu toe uit het buitenland importeerden, dan zal onze invoer afnemen. Dit kan zijn invloed niet missen op onzen uitvoer, die noodzakelijk met een zelfde bedrag zal dalen. Hieruit wordt dan, gewoonlijk stilzwijgend, geconcludeerd, dat door de oprichting van nieuwe industriële ondernemingen de werkgelegenheid in ons land niet wordt bevorderd. Het resultaat zou slechts een verplaatsing, der werkgelegenheid zijn, nl. van de exportindustrie naar de nieuw op te richten bedrijven. Verhooging van de welvaart zou men dus van industrialisatie niet mogen verwachten, zooals de voorstanders ervan meenen; eerder zou men met het tegendeel rekening moeten houden, omdat de verplaatsing der bedrijvigheid tot vernietiging van kapitaal zou leiden.

Deze redeneering komt men dikwijls tegen, ook in uitspraken van de Regeering, die daardoor blijk geeft ernstige bezwaren te zien tegen de, blijkens andere uitspraken, door haar toch voorgestane uitbreiding van de Nederlandsche industrie.<sup>1)</sup> Er is dan ook alle aanleiding eens nauwkeurig na te gaan in hoeverre er waarheid aan ten grondslag ligt.

Zooals men ziet wordt uitgegaan van de stelling, dat er een automatisch verband bestaat tusschen den omvang van den invoer en dien van den uitvoer, zoodat een beperking van den eerste, vermindering van den laatste tengevolge moet hebben. Hieruit wordt dan geconcludeerd, dat uitbreiding van de werkgelegenheid in ons land, wanneer deze beperking van den invoer van buitenlandsche goederen tengevolge heeft, teniet wordt gedaan door vermindering van de werkgelegenheid door den even grooten achteruitgang van onzen uitvoer.

Tusschen in- en uitvoer bestaat natuurlijk verband. Wanneer wij goederen uit het buitenland invoeren of ons diensten door buitenlanders laten bewijzen, hetgeen onzichtbare invoer is, dan krijgen buitenlanders de beschikking over koopkracht, die uitsluitend in ons land aangewend kan worden. Beperken wij den invoer, dan beperken wij tegelijkertijd de hoeveelheid koopkracht, die het buitenland op onze markten kan aanwenden en dan daalt als gevolg daarvan onze zichtbare en onzichtbare uitvoer. Toch is dit verband niet zoo automatisch als het lijkt. Was dit wel het geval, dan zouden de loopende posten van de betalingsbalans van eenig land, die immers niets anders zijn dan de posten van den zichtbaren en onzichtbaren in- en uitvoer, nimmer een saldo kunnen opleveren. Dat zulk een saldo integendeel regelmatig voorkomt, bewijst, dat aan het automatische iets mankeert. Dit komt, doordat het altijd mogelijk is, dat de door den uitvoer van goederen of het bewijzen van diensten in een ander land verkregen koopkracht wordt aangewend voor belegging of voor schuldaflossing.

Neemt men als voorbeeld de loopende posten van de Nederlandsche betalingsbalans over 1933, de laatste, waarvan de cijfers door het Centraal Bureau voor de Statistiek zijn gepubliceerd, dan ziet men, dat in dat jaar in ons land uit het buitenland goederen zijn ingevoerd ter waarde van f 1.257.000.000; wij hadden verder te betalen aan rente en dividenden f 52.000.000 en voor andere diensten f 62.000.000. In totaal kreeg het buitenland dus een koopkracht, die in ons land moest worden uitgeoefend, van f 1.371.000.000. Deze koopkracht is tot een bedrag

<sup>1)</sup> Minister Colijn bijv. spreekt nooit over industrialisatie zonder te wijzen op den invloed, welken deze op onzen in- en uitvoer zal hebben.

van f.754.000.000. aangewend om goederen in ons land te kopen, verder ontvingen wij voor rente en dividenden f.138.000.000 en voor andere diensten, welke wij aan buitenlanders bewezen, f.203.000.000. Dit is tezamen f.1.095.000.000. Behoudens onnauwkeurigheden en omissies bleef er dus een bedrag van f.276.000.000 over, dat het buitenland blijkbaar heeft aangewend voor het aflossen van vroeger gemaakte schulden.

Men zou nu kunnen veronderstellen, dat, wanneer wij in ons land allerlei goederen gaan maken, die tot nu toe uit het buitenland werden ingevoerd, en wij dus onzen invoer gaan beperken, de uitvoer van Nederlandsche goederen daarvan geen invloed behoeft te ondergaan, maar dat alleen de terugvloeiing van kapitaal uit het buitenland een langzamer tempo zal aannemen. Deze veronderstelling houdt echter geen rekening met de feitelijke omstandigheden. Men dient er zich rekenschap van te geven, dat het kapitaalverkeer niet beschouwd mag worden als de sluitpost op de betalingsbalans. Dit verkeer ontwikkelt zich langs geheel zelfstandige banen en er is zelfs reden voor de opvatting, dat wij zooveel goederen invoerden, omdat wij kapitaal uit het buitenland wenschten terug te trekken. Zulks is bijv. het geval ten aanzien van buitenlandsche vorderingen, die bevoren zijn en die alleen door middel van goederen-invoer, waarbij de crediteur zich een verlies getroost (Sperrmarken!), geliquideerd kunnen worden.

Bovendien heeft men te bedenken, dat de aard van de tegenwoordige handelspolitieke betrekkingen het automatische verband tusschen in- en uitvoer zeer heeft versterkt. Vroeger was de normale gang van zaken, dat vorderingen en schulden, voortkomend uit het internationale verkeer, door middel van allerlei veelhoeksverhoudingen en door credietverstrekking werden vereffend. De laatste jaren is van internationale credieten zoo goed als geen sprake meer, tenminste niet van vrijwillig verstrekte credieten; onvrijwillig worden nog credieten verstrekt, die tot uitdrukking komen in de „clearing-spitzen”. Verder is de mogelijkheid om schulden te vereffenen door middel van veelhoeksverhoudingen belangrijk ingekrompen, doordat het internationale handelsverkeer thans in hooge mate wordt beheerscht door een stelsel van bilaterale handels- en betalingsovereenkomsten. Ieder land voelt zich gedrongen zijn economische positie te verbeteren door te trachten aan andere landen diensten te bewijzen. Men streeft er daarom zooveel mogelijk naar den uitvoer te vergrooten en gebruikt daarbij, als middel om druk op andere landen uit te oefenen, den invoer uit die landen. De situatie is veelal zoo geworden, dat men dien invoer slechts toelaat, wanneer daartegenover direct, dus niet door middel van veelhoeksverhoudingen, uitvoer wordt toegestaan.

Er zal derhalve in eerste instantie op moeten worden gerekend, dat, wanneer in ons land de vervaardiging van goederen ter hand wordt genomen, die wij uit een ander land pleegden in te voeren, onze uitvoer naar dit land met een gelijke waarde zal worden beperkt. Het eerste deel van de redeneering van hen, die op grond van overwegingen aan de handelsbalans ontleend, bezwaar maken tegen uitbreiding van de Nederlandsche industrie, is volkomen juist. Het automatische verband tusschen den omvang van in- en uitvoer is niet te loochenen, tenminste niet bij de tegenwoordige handelspolitieke betrekkingen. Thans moet worden nagegaan of daarmee tevens vaststaat, dat deze uitbreiding geen nieuwe werkgelegenheid schept, doch slechts werkgelegenheid verplaatst. Alvorens hiertoe over te gaan, is er aanleiding voor de volgende opmerking.

Wanneer tot oprichting van nieuwe fabrieken in ons land wordt overgegaan, zal het eerste gevolg daarvan zijn, dat verschillende kapitaalgoederen uit het buitenland zullen moeten worden ingevoerd. Voorloopig zal de invoer dus eerder toenemen dan ver-

minderen en daarvan kan onze uitvoer profiteren. Eerst wanneer de projecten zijn verwezenlijkt, hetgeen niet plotseling, maar langzamerhand het geval zal zijn, zal de invoer achteruitgaan en eerst dan zal als gevolg daarvan de kans bestaan, dat ook de uitvoer zal afnemen. De invoer zal echter niet afnemen tot het volle bedrag van de dan ontstane nieuwe binnenlandsche productie. Er zal nl. voor de nieuwe bedrijven invoer noodig zijn van verschillende grond- en hulpstoffen. Alleen tot het bedrag van de toegevoegde waarde daalt onze invoer en alleen tot dat bedrag behoeft dus ook onze uitvoer achteruit te gaan. Nu moet daar echter bij worden opgemerkt, dat het niet zeker is, dat wij de benodigde grond- en hulpstoffen juist zullen gaan invoeren uit de landen, die ons tot nu toe de eindproducten leverden. Er zal zich dus, behalve een vermindering van het totaal der handelsbeweging, ook een zekere verschuiving naar andere landen kunnen voordoen, waardoor de taak van hen, die onderhandelingen met het buitenland plegen over handelsverdragen, niet gemakkelijker wordt. Er zullen zich echter ondanks het net van bilaterale overeenkomsten, waardoor het internationale verkeer tegenwoordig wordt beheerscht, altijd nog wel verschuivingen voordoen, zoodat principieel daartegen geen bezwaar kan zijn.

Een tweede opmerking brengt ons midden in het probleem, waar het om gaat. Wanneer door de oprichting van nieuwe ondernemingen de koopkracht in ons land wordt verhoogd, ontstaat de mogelijkheid om andere goederen uit het buitenland te importeerden, zoodat onze invoer wel een verandering, maar geen vermindering ondergaat en onze uitvoer dus ook even groot kan blijven.

Hier ligt de kern van het probleem. Met een voorbeeld zullen wij dat toelichten. Nemen wij aan, dat in ons land een nieuw bedrijf tot stand is gekomen, dat voor een waarde van f.10.000.000 aan goederen jaarlijks produceert. Onze invoer van afgewerkte producten uit het buitenland daalt daardoor met hetzelfde bedrag. Nemen wij verder aan, dat de waarde van buitenlandsche grond- en hulpstoffen, die dit bedrijf jaarlijks noodig heeft, f.4.000.000 bedraagt, dan daalt de Nederlandsche invoer per saldo met f.6.000.000. Ook de Nederlandsche uitvoer zal dus met f.6.000.000 dalen. Immers, het buitenland krijgt voor f.6.000.000 minder koopkracht op de Nederlandsche markt. Dit is een gevolg van de omstandigheid, dat wij nu slechts grond- en hulpstoffen uit het buitenland betrekken, terwijl wij vroeger die grond- en hulpstoffen eerst tot eindproducten lieten maken. Men kan zeggen, dat wij vroeger, behalve grond- en hulpstoffen, arbeid en kapitaaldiensten invoerden en dit alles betaalden door den uitvoer van goederen ter waarde van f.10.000.000. Nu presteeren wij dien arbeid en die kapitaaldiensten zelf, wij voeren slechts grond- en hulpstoffen in en behoeven deze slechts te betalen met goederen ter waarde van f.4.000.000. De overige, vroeger uitgevoerde goederen ter waarde van f.6.000.000 behoeven wij niet meer aan het buitenland af te staan; *wij hebben die zelf verdiend.*

Uit dit voorbeeld ziet men, dat terwijl vroeger door den uitvoer van goederen ter waarde van f.10.000.000 de Nederlandsche volksgemeenschap de beschikking kreeg over buitenlandsche goederen tot een zelfde bedrag, na de oprichting van de nieuwe fabriek die zelfde goederen te onzer beschikking komen, en wij bovendien nog voor f.6.000.000 goederen, die vroeger aan het buitenland moesten worden afgestaan, kunnen consumeeren. De exportbedrijven, die hun buitenlandsche afnemers zullen gaan missen, doordat het buitenland minder koopkracht op onze markt zal kunnen uitoefenen, vinden nieuwe afnemers in het binnenland, waar door de industrialisatie nieuwe koopkracht is ontstaan.

Men ziet dus, dat, hoewel beperking van den invoer door uitbreiding van de Nederlandsche indus-

trie tot evengroote beperking van den uitvoer leidt, dit nog niet vermindering van de werkgelegenheid in het overige Nederlandsche bedrijfsleven tot gevolg behoeft te hebben, doordat in ons land door het verichten van arbeid en door de prestatie van kapitaaldiensten bij de productie van goederen, die vroeger geïmporteerd werden, een koopkracht is ontstaan, die juist gelijk is aan het bedrag, waarmee de uitvoer achteruitgaat. Natuurlijk zullen zich ook hier wel verschuivingen voordoen. Het zou wel zeer toevallig zijn als de nieuwe koopkracht in ons land juist gebruikt werd om de goederen op te nemen, die het buitenland nu niet langer kan kopen. Het is zelfs mogelijk — op deze mogelijkheid doelden wij hierboven reeds —, dat die koopkracht zich richt op buitenlandsche goederen, die onze volksgemeenschap tot nu toe moest ontberen. Wanneer dat het geval is, daalt onze invoer en dus ook onze uitvoer in het geheel niet; doch ook dan komen goederen voor een waarde van f 6.000.000 extra te onzer beschikking.

Resumeerende komen wij tot de volgende conclusie. Wanneer in ons land nieuwe industriële bedrijven worden opgericht, dan zal het gevolg daarvan zijn, dat onze invoer van eindproducten zal afnemen, die van grond- en hulpstoffen zal toenemen. Aangezien de waarde der grond- en hulpstoffen geringer is, dan de waarde der eindproducten, wordt onze invoer in totaal geringer. Onze uitvoer zal met een zelfde bedrag verminderen, aangezien het buitenland minder koopkracht op onze markt zal kunnen uitoefenen. Daarvoor komt echter in de plaats een even sterk vermeerderde koopkracht van uit het binnenland. Doordat die nieuwe binnenlandsche koopkracht zich niet zal richten tot precies dezelfde goederen, die vroeger uitgevoerd werden, zal de bedrijvigheid in de verschillende takken van industrie een verschuiving ondergaan, welke verschuiving echter van geen anderen aard is dan die, welke zich in het economische leven voortdurend plegen voor te doen. Dit is voor sommige bedrijven een inconvenient, dat echter wijken moet voor het belang van de volksgemeenschap, dat door de nieuwe productie is gediend. Deze maakt immers, dat voor een bedrag, gelijk aan de in het binnenland bij de verwerking van grond- en hulpstoffen tot eindproducten aan de eerste toegevoegde waarde, nieuwe goederen ter beschikking der volksgemeenschap komen te staan. Uitbreiding van de industrie in ons land verhoogt dus de welvaart.

Lag deze conclusie nu eigenlijk niet voor de hand? Wanneer wij in ons land de mogelijkheid scheppen om arbeid en kapitaaldiensten, die vroeger te onzen behoefte in het buitenland werden gepresteerd, zelf te presteeren, dan ontsluiten wij een nieuwe bron van welvaart en het gevolg daarvan kan toch niet anders zijn, dan dat de welvaart wordt verhoogd! Met een beroep op argumenten aan onze handelsbalans ontleend kan deze waarheid niet met succes worden bestreden.

\* \*

Op één punt moeten wij nog even nader ingaan. In het bovenstaande voorbeeld zijn wij stilzwijgend uitgegaan van de veronderstelling, dat de nieuw op te richten fabriek in staat is goederen te produceeren tegen eenzelfde prijs, waarvoor het buitenland deze levert. Wij hebben m.a.w. verondersteld, dat de nieuwe fabriek *rendabel* zal werken. De vraag is nu of deze *rendabiliteit* in alle gevallen als eisch moet worden gesteld.

Wij meenen van wel. Er mogen in ons land geen nieuwe fabrieken worden opgericht of zij moeten *rendabel* zijn. Dat is een zware eisch, vooral thans, nu het peil van prijzen en kosten in ons land nog belangrijk hooger ligt dan in de meeste ons omringende landen. Die eisch mag echter niet uit het oog worden verloren.

Dit houdt in, dat er geen nieuwe bedrijven in

ons land mogen worden gesticht, wanneer zij niet in staat zijn goederen te leveren voor ten hoogste denzelfden prijs, als waarvoor het buitenland ze tot nu toe levert. Laten wij nog eens met een voorbeeld nagaan wat dit beteekent.

Evenals wij dat hierboven deden, veronderstellen wij de oprichting van een fabriek, die eindproducten maakt, waarvoor wij vroeger aan het buitenland f 10.000.000 moesten betalen. De buitenlandsche grond- en hulpstoffen, die het bedrijf noodig heeft, kosten f 4.000.000, zoodat voor een bedrag van f 6.000.000 aan arbeidsloon en kapitaalrente kan worden uitgegeven. Wanneer dit bedrag nu niet voldoende mocht zijn, wanneer daarvoor bijv. f 8.000.000 noodig zou wezen, omdat in ons land de productie meer kapitaal en/of meer arbeid of duurder arbeid zou eischen dan in het buitenland, dan zou de fabriek niet *rendabel* zijn, immers, de prijs, waarvoor zij de eindproducten zou kunnen leveren, zou f 12.000.000 bedragen, terwijl het buitenland slechts f 10.000.000 vraagt.

Nu is het duidelijk, dat deze fabriek *rendabel* te maken is op drie manieren. Men zou in de eerste plaats de belooning van arbeid en kapitaal kunnen verminderen. Dat is een volkomen gezonde wijze om de *rentabiliteit* te herstellen. Het kan echter zijn, dat men om sociale redenen die belooning niet wenscht te verlagen. Dan kan een invoerrecht van 20 pCt. uitkomst brengen. Het buitenlandsche product kost dan evenveel als het binnenlandsche. Ook zou uit de Overheidskas het verschil van f 2.000.000 kunnen worden bijgepast. In deze gevallen wordt een last op de gemeenschap gelegd ter wille van het nieuwe bedrijf.

Men kan van opvatting zijn, dat hiertegen geen bezwaar is. Wij hebben gezien, dat het nieuwe bedrijf maakt, dat jaarlijks goederen ter waarde van f 6.000.000 extra door de gemeenschap zullen kunnen worden verbruikt. Zoolang kapitaal en arbeid in ons land beschikbaar zijn om die f 6.000.000 extra goederen te produceeren, moet het de gemeenschap zoo noodig een offer waard zijn om deze productiefactoren daartoe in de gelegenheid te stellen. Men heeft er slechts op te letten, dat het offer beneden genoemd bedrag van f 6.000.000 blijft.

Hier ligt echter de moeilijkheid. Wij mogen niet veronderstellen, dat in ons land permanent gebrek aan werkgelegenheid zal bestaan. Wij mogen nog hopen op een herstel uit de ernstige depressie, waarin ons land verkeert en dan zullen wij geen arbeid en kapitaal meer beschikbaar hebben om extra goederen te produceeren. Ons geheele productie-apparaat is dan op normale wijze bezet. Wij mogen dan niet meer voortgaan offers te brengen om additioneel goederen te produceeren, want voor een dergelijke additionele productie is geen plaats meer. Wanneer wij thans onrendabele fabrieken zouden bouwen, dan zouden wij deze in de periode gedurende welke de depressie nog heerscht, zoover moeten afschrijven, dat zij *rendabel* zouden zijn geworden wanneer de depressie voorbij is. Niemand weet hoe lang of hoe kort die periode duurt en voorzichtigheidshalve zou dus onmiddellijk zeer sterk afgeschreven moeten worden en daarvoor zouden offers noodig zijn, die de winst aan extra goederen, die de fabrieken ter beschikking van de volksgemeenschap stellen, waarschijnlijk zouden overtreffen.

De eisch der *rentabiliteit* moet derhalve worden gesteld. Het bouwen van onrendabele fabrieken is veel te kostbaar om als werkverschaffing te dienen. Wanneer wij onze werklozen niet ledig willen laten rondloopen is het beter, dat wij hun werk verschaffen, waar minder kapitaal, dat dus wel direct kan worden afgeschreven, voor noodig is. Het aanleggen van plantsoenen en wegen is daarvoor geschikt.

Dit beteekent echter niet, dat bij de uitbreiding van ons industriële apparaat de Overheid zich moet onthouden van elken steun door middel van de han-

delspolitiek. Het is te verwachten, dat de buitenlandse producenten, die de Nederlandsche markt voor hun artikel door de oprichting van nieuwe bedrijven verloren zien gaan, door middel van aanbiedingen tegen lagere en verliesgevende prijzen zullen trachten deze oprichting te belemmeren. Zouden wij er zeker van zijn, dat het goedkope aanbod permanent was, dan was er geen enkele reden om in te grijpen. Die zekerheid bestaat echter niet. Het is integendeel zeer onwaarschijnlijk, dat het buitenland er te eeuwig-dagen mee voort zal gaan ons geschenken te doen. Zoodra het gevaar voor het optreden van nieuwe concurrenten afgewend is, zullen de prijzen weer stijgen. In zulk een geval is er aanleiding voor de Overheid om door middel van de handelspolitieke wapenen, waarover zij beschikt, de stichting van nieuwe ondernemingen mogelijk te maken. De eisch van de rentabiliteit houdt in, dat redelijke concurrentie het hoofd geboden moet kunnen worden; een onredelijke, die slechts tot doel heeft de industrialisatie van ons land te beletten, kan zonder bezwaar worden afgesneden. Immers, de consument zal niets meer hebben te betalen voor de te produceren artikelen, dan hij gedaan zou hebben, wanneer het Nederlandsche bedrijf niet zou zijn ontstaan, misschien zelfs minder.

Wel moet, wanneer de eisch der rentabiliteit voor nieuw op te richten bedrijven wordt gesteld, deze eisch ook gesteld worden voor reeds bestaande ondernemingen. Er worden in ons land thans vele bedrijven, industriele en agrarische, gesteund door de Overheidsmaatregelen; zonder die maatregelen zouden zij tegen de buitenlandse concurrentie niet op kunnen. Hier moet ook de vraag worden gesteld of het goedkope aanbod uit het buitenland permanent geacht mag worden of niet. Is het permanent, dan zal het betrokken bedrijf zich zoodanig technisch en financieel moeten reorganiseeren, dat het de concurrentie zonder steun kan weerstaan of het zal opgegeven moeten worden. Natuurlijk kan dit laatste slechts geleidelijk geschieden, omdat anders ontoelaatbare sociale verstoringen zouden optreden, maar geschieden moet het. Is het goedkope aanbod echter naar alle waarschijnlijkheid van tijdelijken aard, dan is er tegen even tijdelijken steun geen enkel bezwaar.

Het is niet overbodig er de aandacht op te vestigen, dat het beantwoorden van de vraag of het goedkope aanbod uit het buitenland, waartegen onze bedrijven worden beschermd, permanent of tijdelijk moet worden geacht, niet weinig wordt bemoeilijkt door ons van het buitenland zoo sterk afwijkende kostenniveau. In vele gevallen zal eerst na een volledige aanpassing van onze prijzen en kosten bij die in het buitenland op deze vraag een duidelijk antwoord zijn te geven. Het is daarom te wenschen, dat de Nederlandsche Regeering spoedig de maatregelen neemt, die noodig zijn om die aanpassing tot stand te brengen.

J. W. F. SLIGTING.

#### HET VRAAGSTUK DER REGERING-GARANTIES VOOR DEN INDUSTRIEELN EXPORT.

Er zijn in de tegenwoordige omstandigheden enige mogelijkheden om voor onze industrieën buitenlandse bestellingen te ontvangen, maar daarmee is de kwestie verbonden van garanties voor het risico van dergelijke transacties.

Sommigen willen den grooteren andrang van de zijde der industrieën op de Regeering om dergelijke garanties te geven, hiermede verklaren, dat „l'appétit vient en mangeant”, en dat de industrieën gebruik trachten te maken van de crisisonstandigheden en het risico trachten af te schuiven op de schoulers der belastingbetalers, die tenslotte zullen hebben te betalen voor het risico van den industrieelen export, als de Regeering hierbij garanties gaat verleenen. Men wijst daarbij ook op het feit, dat vóór

de crisis toch eveneens een normaal risico bestond bij iedere handelstransactie, terwijl toen niemand zich tot de Regeering wendde om eenige garantie te verzoeken.

Men vergeet bij deze tegenwerpingen tegen garantieverstreking echter twee voornaamste factoren, die den toestand, in vergelijking met vroeger, grondig hebben gewijzigd, en wel in de eerste plaats dat het risico, verbonden met de uitvoering van buitenlandse opdrachten thans veel grooter is dan vóór de crisis, terwijl in de tweede plaats de Regeering *rechtstreeks* geïnteresseerd is bij het verkrijgen van dergelijke opdrachten, omdat de vergroting van het aantal werkenden de uitgaven voor ondersteuning der werklozen doet afnemen.

Om deze redenen neemt onze Regeering dan ook, evenals zulks met andere Regeeringen het geval is, bij bepaalde export-transacties de garantie op zich voor te verleenen credieten.

Het crediet-risico is tegenwoordig echter niet meer het eenige „crisis-risico”, want er is een minstens even groot risico verbonden aan het aanvaarden eener buitenlandse bestelling in de valuta van het land van den opdrachtgever, indien deze valuta geen stabiele is, of wel men geen zekerheid heeft, dat deze stabiel zal blijven. Het risico van koersverliezen op buitenlandse valuta is zeer groot.

Garanties voor dit valuta-risico zijn veel gecompliceerder dan crediet-garanties, en op het oogblik is geen enkele Regeeringsorganisatie in ons land geschikt om een dergelijke garantie op zich te nemen of zelfs te bestudeeren. Daarbij komt, dat het risico van koersverliezen nog niet alle soorten crisis-risico's omvat, terwijl het Regeeringsapparaat voor andere risico's evenmin een geschikt orgaan heeft, dat deze kan beoordeelen.

Dit alles belemmert zonder eenigen twijfel de ontwikkeling van onzen industrieelen export, en verkleint in de eerste plaats de mogelijkheid voor onze scheepsbouwerven en machinefabrieken om buitenlandse bestellingen te krijgen. Wij zijn er stellig van overtuigd, dat in de tegenwoordige omstandigheden de Regeering er direct belang bij heeft om onze industrieën het verkrijgen van buitenlandse bestellingen te vergemakkelijken, en daarom is het ook logisch, dat zij deel dient te nemen in de garantie van de verschillende soorten crisis-risico's van onzen export.

Dat zulks in andere landen terdege wordt beseft, blijkt bijv. uit een wetsontwerp, dat door de Fransche Regeering is ingediend en waarbij belangrijke uitbreiding van diverse staatsgaranties ingeval van buitenlandse opdrachten wordt voorgesteld. Het Fransche wetsontwerp voorziet ook in de noodzakelijkheid om de vorderingen op het buitenland volgens de verschillende clearing-verdragen sneller liquide te maken en zulks met behulp van een credietverzekering, die moet worden georganiseerd.

Ook ten onzent achten wij het hoogst noodzakelijk, dat de Regeering ten volle deelneemt in dat deel van het crisisrisico, hetwelk overeenstemt met hare directe belangen. Dit beteekent, dat de werkverruiming tengevolge van een bepaalde buitenlandse bestelling een maatstaf dient te zijn voor de *deelname der Regeering in het risico*. Hierdoor gaat de Regeering in elk afzonderlijk geval uitsluitend van het standpunt der rentabiliteit uit, en wel in overeenstemming met hare directe belangen. Wanneer men van Regeeringszijde ook de indirecte gevolgen der werkverruiming in aanmerking zou nemen, en op grond daarvan haar politiek van exportgaranties zou vaststellen, dan zou zulks te verstrekkende consequenties kunnen hebben, en wij gelooven dan ook, dat voorloopig voldoende resultaten te bereiken zijn, wanneer men zich tot de directe belangen beperkt, d.w.z. de vermindering van de uitkeeringen aan werklozen.

Wij willen hier met nadruk waarschuwen tegen

begripsverwarring, die bij deze kwestie helaas vaak optreedt.

Indien de Regeering zekere exportcredieten of koersrisico's bij den export garandeert, beteekent zulks volstrekt niet, dat dit de schatkist op groote uitgaven komt te staan. Dergelijke garanties kunnen en moeten, gelijk zulks ook thans, in Frankrijk wordt voorgesteld, gebaseerd zijn op een verzekeringspremie, die de exporteerende industrieën gaarne bereid zijn om te betalen.

Bij de in ons land reeds bestaande export-crediet-verzekering, die met Regeeringshulp en sanctie wordt gegeven, werkt men dan ook in het geheel niet met verlies, doch wordt tot nu toe zelfs winst op de premies gemaakt.

Het spreekt vanzelf, dat de kansen ongunstiger worden wanneer men de garanties zou gaan uitbreiden tot koersrisico's, doch in het ongunstigste geval zullen de verliezen toch steeds niet meer dan een deel van het verzekerde bedrag uitmaken.

Twee vragen komen naar voren, wanneer men zich de realisatie van deze denkbeelden voorstelt, en wel in de eerste plaats, welk Regeeringsinstituut in deze kwesties de leiding moet hebben, en in de tweede plaats, hoe gehandeld moet worden in die gevallen, wanneer het direct belang van het Rijk niet groot genoeg is om deel te nemen in de garantie van het crisisrisico, d.w.z. het risico, dat uitgaat boven het normale, dat de exporteurs op zich kunnen nemen.

De eerste vraag kan de Regeering zelf beslissen door bijv. bij het Ministerie van Financiën een commissie te stichten, waarin ook vertegenwoordigers van andere overheidsorganen zitting hebben. Wij stellen de stichting van een nieuwe commissie voor, omdat, naar onze meening, de bestaande commissies voor werkverschaffing, werkfonds, enz. in dit geval slechts de rol kunnen spelen van adviseerende instantie; die bepaalt in hoeverre iedere concrete buitenlandse bestelling arbeid kan verschaffen in Nederland. Deze commissie kan echter niet namens de Regeering beslissen of eenige garantie zal worden verstrekt voor credietrisico of niet.

Wat de tweede vraag betreft, lijkt het ons logisch om de ervaring, die in andere landen is opgedaan, te benutten en in de eerste plaats de mogelijkheid te bestudeeren van samenwerking voor dit doel tusschen de Regeering, de belanghebbende industrie en de banken. Hoe paradoxaal het ook moge klinken, wij gelooven dat in Nederland juist de banken, dat zijn de organisaties, die de grootste ervaring en kennis hebben in zaken, welke in verband staan met financiering of garantie voor credieten, zich afzijdig houden van deze moeilijkheden.

De kwesties, verbonden met de garantie van het abnormale crisisrisico, boven het risico, dat de producent op zich kan nemen, dienen ten spoedigste beslist te worden, omdat onduidelijkheid op dit gebied een ernstige hinderpaal is op den weg naar het verkrijgen van bestellingen in Oost-Europa en het Nabije Oosten.

Op het oogenblik heeft men de Regeering eenige concrete gevallen ter beoordeeling voorgelegd van opdrachten, die onze scheepsbouw-industrie en onze machinebouwers zouden kunnen krijgen, doch waarbij het risico der koersschommelingen tot nu toe een beletsel is geweest om de opdrachten te aanvaarden.

Dr. V. K-n.

#### PRODUCTIE EN VERBRUIK VAN PAPIER IN NEDERLAND.

Blij- en treurspelen in een notedop voert in grote verscheidenheid het Centraal Bureau voor de Statistiek ten tonele. Een sterk geconcentreerd treurspel beslaat 5½ bladzijden in de Juli-aflevering van het Maandschrift in de rubriek Statistiek van Voortbrenging en Verbruik met de ondertitel „Papierfabrieken 1934”.

Zonder aan de niet minder grote betekenis van

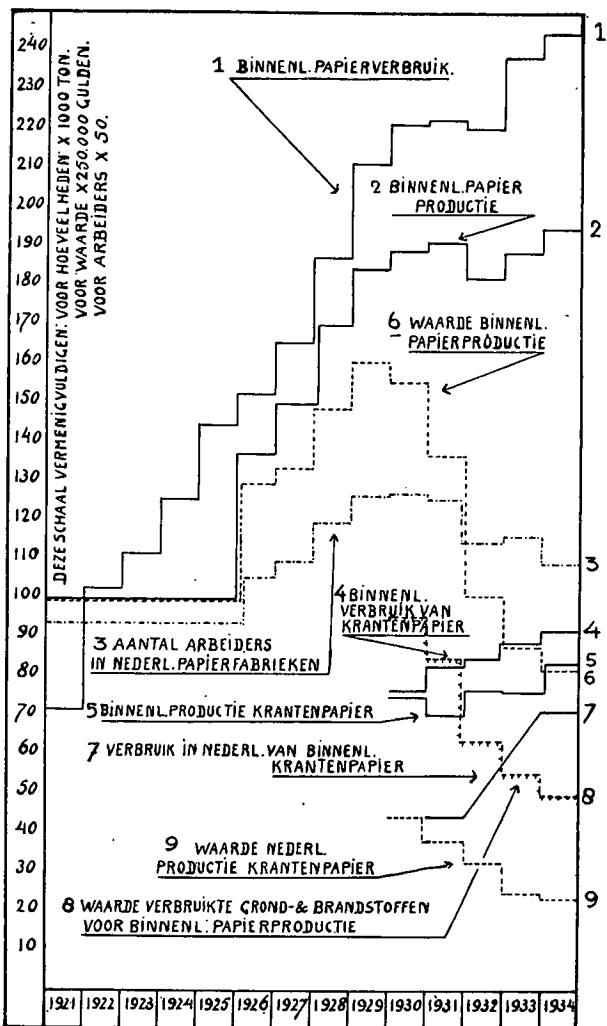
soortgelijke statistieken van andere bedrijven iets tekort te doen, menen wij dat die betreffende het papier bijzonder belangwekkend is en waard om er de aandacht voor te vragen.

Wij beperken ons daarbij tot wat deze 5½ bladzijden geven en zoeken niet verder in oudere gegevens, omdat het ons thans slechts te doen is om de jongste lotgevallen. In de hierbij afgedrukte grafiek hebben wij getracht de kennisgeving van de verschijnselen te vergemakkelijken.

Voor menigeen zal het een verrassing zijn, dat in de jaren 1921 tot 1934 het verbruik van papier meer dan verdrievoudigd is. Ware er geen crisis gekomen, dan zou die toeneming van het verbruik nog sterker zijn geweest. Want tot 1930 had een stijging plaats van 72.000 ton tot 222.000 ton, waarop drie jaar stilstand volgde, waarna weer stijging intrad. Zonder de crisis zouden wij nu zeker viermaal zoveel papier verbruiken als in 1921. Het niet geringe papierverbruik van de crisisinstellingen weegt dus niet op tegen het mindere verbruik door de verminderde welvaart.

Die toeneming vertoont zich in alle soorten — pak-, druk-, schrijf- en courantenpapier — vrij gelijkmatig. Dat de oorzaak niet in de eerste plaats bij de kranten gezocht moet worden toont de met 4 aangeduide volle lijn. Wel is dit verbruik na 1930 langzaam blijven stijgen, maar het totale verbruik aan krantenpapier is nauwelijks de helft van de hoeveelheid, waarmede het totale papierverbruik toenam sedert 1921.

Belangwekkend is voorts, dat in een artikel, waarin ook tijdens de crisis het verbruik nog toenam en de binnenlandse productie slechts tijdelijk iets terugliep, de financiële resultaten zó snel daalden, dat de bedrijfstoestand zorgwekkend is te noemen en beschermende maatregelen noodzakelijk zijn geworden om ineenstorting te voorkomen.



De oorzaak hiervan is te vinden in de lijnen 2 en 6 in verband met lijn 1. Liepen tot 1929 de lijnen van binnenlands verbruik (1) en binnenlandse productie (2), ongeveer evenwijdig (van 1921—1925 geven de lijnen 2, 3 en 6 het gemiddelde van die jaren aan), van 1929 af neemt de afstand tussen 1 en 2, d.w.z. het saldo van de invoer toe, gevolg van de prijsdaling en invoerbelemmeringen in de concurrerende landen. De invloed daarvan op de prijs in Nederland toont lijn 3. *Van 1929 tot 1934 daalde de waarde der binnenlandse productie van 40 miljoen gulden tot 20 miljoen gulden voor een met nog 4 pCt. toegenomen hoeveelheid.*

Tegenover die 20 miljoen gulden minder ontvangsten staan grote besparingen. Daling in de prijzen van grond- en brandstoffen staat daarin bovenaan. Deze bedraagt in 5 jaren bijna 12 miljoen gulden (grondstoffen 10.132 miljoen, brandstoffen 1½ miljoen). Technische en organisatorische rationalisatie heeft tot grote arbeidsbesparing geleid. Het aantal arbeiders is relatief veel langzamer gestegen dan de productie en sedert 1930 gedaald. Van gemiddeld 4.690 in de jaren 1921/25 heeft een stijging tot 6.380 plaats gehad in 1930, waarna een daling intrad tot 5.480.

Een gewaagde raming doet ons door deze vermindering met 900 arbeiders en een loonsverlaging een besparing vermoeden van 2 à 3 miljoen gulden. Er blijft dus nog vijf à zes miljoen gulden te overbruggen door andere besparingen.

De daartoe nodige aanpassing is nog op verre na niet bereikt. Toch ligt daar alleen het middel om dit bedrijf, dat technisch tot de sterkste behoort en een artikel maakt, waarvan het gebruik niet daalt, weder zijn bestaansmogelijkheid te geven.

De met ingang van 1 Januari 1935 ingevoerde contingentering van de invoer van verschillende papiersoorten (o.a. krantenpapier niet) kan de zieke nog wat in leven houden, herstel is alleen mogelijk als de productiekosten in de buurt komen van die in de concurrerende landen (Duitsland, Finland, Zweden, Groot-Brittannië, Noorwegen, e.a.).

Van 1930 tot 1934 daalde de uitvoer in hoeveelheid van 74.601 ton tot 38.988 ton, in waarde van f 15.931.000 tot f 4.814.000 en de invoer van 108.290 ton tot 92.895 ton en van f 25.833.000 tot f 11.423.000.

Het is dus niet de grootte van de invoer, die onze industrie verliesgevend maakt, doch de buitenlandse prijs, die de binnenlandse markt verliesgevend en de buitenlandse ontoegankelijk maakt.

Geen actieve handelspolitiek kan daarin verbetering brengen, doch alleen daling der productiekosten door vermindering van lasten en daling van het binnenlands prijspeil. C. J. P. ZAALBERG.

## AANTEKENINGEN.

### De beteekenis van starre discountarieven.

De Bank of England heeft kortgeleden, aldus ontleenen wij aan de „Wirtschaftliche Nachrichten Nr. 797” van de „Berliner Handels-Gesellschaft”, het driejarig jubileum van een ononderbroken bankdisconto van 2 pCt. kunnen vieren. Eenmaal slechts in de economische geschiedenis van Engeland, nl. in het laatste decennium der vorige eeuw, kon een even lage bankrente zich zoolang handhaven. De voorwaarden voor de liquiditeit van de geld- en kapitaalmarkt waren dezelfde; na het einde van een economische crisis, welke vele jaren had geduurd, beschikte het credietapparaat over middelen, voor welke nog geen geschikte aanwending bestond. De rendementen van de staatspapieren waren aan het einde van deze periode gehalveerd, terwijl de meeste andere landen, niet in de laatste plaats ook Duitsland, een gelijke ontwikkeling te zien gaven. Wat deze zijde van de kapitaalmarkt betreft, is de parallelliteit met de hui-

dige verhoudingen duidelijk. Toen het Engelsche disconto op 30 Juni 1932 van 2½ pCt. tot 2 pCt. werd verlaagd, hadden de Engelsche staatspapieren een rendement van ca. 4 pCt.; inmiddels is dit tot iets meer dan 2 pCt. gedaald.

De stabilisatie van zeer lage discountarieven bleef echter ook ditmaal niet tot Engeland beperkt. Eveneens in de Ver. Staten en in de landen van het goudblok was het gedurende de laatste jaren niet noodzakelijk, deze uit conjunctuurpolitieke overwegingen te verhoogen. In geen enkel land hebben de lage rentearieven tot overspeculatie aanleiding gegeven en men mag hierin een bewijs zien, dat aan een gezonde en normale investering in de geheele wereld nog buitengewoon veel hindernissen in den weg staan. De veranderingen in de geldrente, welke in de laatste maanden in verschillende landen hebben plaatsgevonden, blijken nergens uitsluitend of overwegend een gevolg te zijn van interne economische bewegingen, doch zij zijn bijna zonder uitzondering uit de muntpolitiek en daardoor in ruimeren zin ook uit de economische politiek ontstaan. Voor zooverre een oordeel thans reeds mogelijk is, heeft het disconto-instrument de goudbloklonden het afwerpen van ongewenschte valuta-invloeden vergemakkelijkt en daarmee de eigen muntpolitiek helpen slagen. Intusschen mag niet over het hoofd worden gezien, dat het verlagen van het disconto zoowel in Zwitserland als ook in Nederland zeer duidelijk met een verzwakking van de goudvoorraden gepaard ging. Dergelijke maatregelen kunnen derhalve niet zoo vaak worden herhaald, tot de goudvoorraad uitgeput raakt; de gunstige goudpositie van Frankrijk behoort hierbij afzonderlijk te worden beschouwd.

Het feit, dat de discountokoersen in de landen van het goudblok na de strijdphases meestal weder spoedig tot het vroegere niveau konden worden verlaagd, bewijst, dat men het met opzet wilde vermijden, via het disconto rechtstreeks op het verloop van het binnenlandsche bedrijfsleven invloed uit te oefenen, resp. het begin van het herstel tegen te houden. De conclusie is dus gerechtvaardigd, dat het laag houden van de discountokoersen zich niet alleen op het gebied van een doelbewuste politiek tot liquidatie van de crisis en tot opleving van het bedrijfsleven bewoog, doch in groote trekken ook met de natuurlijke omstandigheden van de geld- en kapitaalmarkten in overeenstemming was. Hoe langer deze discountarieven nu van kracht zijn, deste meer wordt het uitblijven van den mogelijken prikkel voor het particulier initiatief een probleem. Toegegeven dient te worden, dat de aanpassing van de rentevoeten van oude schuldverhoudingen aan de nieuwe tarieven door middel van conversies de onvermijdelijke voorbereiding van de markten was voor nieuwe schulden van den Staat en van het bedrijfsleven tegen den verlaagden rentestand. Dit proces is thans grotendeels beëindigd. In de Vereenigde Staten heeft het zich ook tot het uiterste terrein, van de schuldbekentenissen van industriele ondernemingen, uitgestrekt en bevindt het zich reeds in het stadium van een geleidelijke nieuwe aanwending van kapitaal.

Het is ongetwijfeld waar, dat de functie van de kapitaalmarkten in de laatste jaren sterk is ingeschrompeld, hetgeen ten deele in verband staat met de verminderde spaarkracht van breede lagen der bevolking, ten deele echter ook met een veranderde positie van de banken op de geld- en kapitaalmarkt. Een van de belangrijkste functies van de meeste kapitaalmarkten zal daarin bestaan, de grondslagen van de kapitaalverdeling weder soepeler te maken en de credietinstellingen, voor zooverre zij geen beleggingsmaatschappijen zijn, uit die eenzijdigheid van de beleggingen te bevrijden, waarin zij ten deele door gebrek aan economische mogelijkheden, ten deele echter ook gedwongen als gevolg van de toeneming van de schuld van den Staat, zijn geraakt. In dit opzicht schijnt gedurende de laatste weken zoowel in Enge-

land als ook in de Vereenigde Staten een bepaalde ommekeer te hebben plaatsgevonden, welke uit het oogpunt van het particuliere ondernemersinitiatief een gunstige beoordeeling toelaat. Zoo zijn de beleggingen in staatspapieren van de member banks van het Federal Reserve System sedert einde Juli voor de eerste maal met meerdere honderd millioenen Dollar gedaald. De bereidwilligheid van de banken om staatspapier te koopen was reeds vroeger minder geworden. De aankopen van staatspapieren van de banken daalden van \$1.460 millioen in de eerste helft van 1934 tot \$527 millioen in de tweede helft van 1934 en tenslotte tot \$215 millioen in de eerste helft van 1935. Anderzijds stegen de credieten aan het bedrijfsleven. Bij de banken te New-York zijn tenslotte de deposito's in het tweede kwartaal van 1935 met \$ ¼ milliard toegenomen. Ten opzichte van den stand gedurende dezelfde periode van het vorige jaar zijn de deposito's \$1.25 milliard hooger.

Men krijgt dus den indruk, dat het hoogtepunt van de financieringspolitiek van den Staat met behulp van de banken in de Vereenigde Staten is overschreden en het zou een bijzonder gunstige toevalligheid zijn, wanneer in deze periode de opleving van het bedrijfsleven van binnen uit, het voortzetten van de staatsconjunctuur op dezelfde schaal als tot dusverre, overbodig zou maken. Overigens is het voor den stand van de Amerikaansche staatsschuld kenmerkend, dat bijna 50 pCt. van de totale rentedragende schulden van den Staat, d.w.z. ruim \$12 milliard, in een tijd van 5 jaren, vervallen. Daaruit blijkt, dat de financiering van de staatsconjunctuur ook in de Vereenigde Staten zich in sterke mate heeft afgewikkeld via de geldmarkt met haar lage tarieven. Ook in Engeland is de effectenportefeuille van de clearingbanken in Juli, voor de eerste maal sedert een jaar, aanzienlijk gedaald. Men leidt hieruit af, dat de banken niet ongunstig over de mogelijkheden van een verdere opleving van het bedrijfsleven denken. In een kortgeleden verschenen boek, waarin ongeveer 150 in het publieke leven bekende persoonlijkheden zich voor een Engelsch economisch programma uitspreken, wordt bij de beschouwing van den crediettoestand gezegd, dat de Engelsche kapitaalmarkt met het oog op de behoefte van de industrie nog veel zwakke punten vertoont en dat vooral voor de kleinere en meer riskant werkende ondernemers er nog een groot gebrek aan mogelijkheden tot kapitaalverschaffing heerscht. In het Macmillan-rapport werden destijds de Duitsche banken als voorbeeld voor de Engelsche groote banken gesteld, en men moet afwachten, of het tijdperk, waarin het Engelsche bedrijfsleven thans treedt, een zekere wijziging van de taak van de banken zal brengen.<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Juist in het jongste nummer van „The Economist” wordt aan dit vraagstuk aandacht geschonken en erop gewezen, dat speciale financieringsmaatschappijen, vooral voor de kleinere ondernemingen, welke moeilijk langlopende credieten kunnen verkrijgen, zouden moeten optreden. Deze maatschappijen zullen een iets hogere rente kunnen vergoeden, hetgeen voor vele kleinere beleggers, welke door de conversies getroffen zijn, juist nu deelneming aanlokkelijk zou maken.

Terwijl de rentepolitiek tot dusverre in wezen onder toezicht van den Staat stond, zouden bij een toeneming van de particuliere credietbehoefte voor de Engelsche en de Amerikaansche banken rentewinsten ontstaan, welke reeds in verband met de steeds moeilijker wordende winstmogelijkheden van de credietinstellingen een geleidelijke omzetting van de beleggingen zouden beteekenen. Hier beginnen de onderste grenzen van de rentevorming, welke juist door de Amerikaansche financieringsmethoden in een oneconomische richting werden verplaatst, zich geleidelijk weder te consolideeren. Wordt eenmaal een opleving in het bedrijfsleven merkbaar en leeft de vraag naar crediet op, dan zal men gemakkelijk inzien, dat het vasthouden aan ongewoon lage rentetarieven, hetgeen gedurende de periode van het volledig door den Staat opëischen van het kapitaal stellig gerechtvaardigd was, anders moet worden beoordeeld. Ook wat de vorming van spaarkapitaal betreft, zijn de rentetarieven in de Vereenigde Staten waarschijnlijk reeds sedert geruimen tijd gedaald onder die, welke een maximum resultaat geven. De discontopolitiek, welke, zooals werd aangetoond, gedurende de laatste jaren principieel en beslissend ten dienste van de crisisbestrijding met overheidsmiddelen stond, zal ongetwijfeld bij de controle over de bestemming, welke het kapitaal in het binnenland, en — voor zooverre het kapitaalkrachtige landen betreft — in het buitenland wordt gegeven, een nieuwe taak krijgen en men zal in de toekomst elke grotere beweging van de rentetarieven, voor zooverre zij niet zuiver door de muntpolitiek wordt veroorzaakt, als symbool van nieuwe economische verschijningsvormen moeten beschouwen.

### MAANDCIJFERS.

#### PRODUCTIE DER STEENKOLEN-, BRUINKOLEN- EN ZOUTMIJNEN

(Gegevens verstrekt door den Hoofdingenieur der mijnen.)  
1 Gezamenlijke Steenkolenmijnen.

	Juli 1935	Jan. Juli 1935	Jan./Juli 1934
Prod. Steenkolen in tonnen	1.058.031	6.865.641	7.114.376
Aantal normale werkdagen	25 <sup>1)</sup>	163	179
II. Bruinkolenmijn „Carisborg”.			
Netto-productie in tonnen..	11.324 <sup>2)</sup>	58.411	67.401 <sup>1/2</sup>
Aantal normale werkdagen	15	101	134
III. Zoutmijnen. (Kon. Ned. Zoutindustrie te Boekelo.)			
Afgeleverd:			
Geraff. zout .....(ton)	6.057	39.893	11.932 <sup>3)</sup>
Industriezout .....( „ )			
Afvalzout .....( „ )			
Aantal normale werkdagen	27	178	519 <sup>3)</sup>
Aantal arbeiders.	Gezamenl. Steenkolenmijnen	Bruinkolenmijn „Carisborg”	Zoutmijnen
1 Augustus 1935	{ 10.113 <sup>4)</sup> 19.168 <sup>5)</sup>	77	278
1 Augustus 1934	{ 10.546 <sup>4)</sup> 20.783 <sup>6)</sup>	81	—

<sup>1)</sup> Wilhelmina; <sup>2)</sup> Emma en Maurits; <sup>3)</sup> Hendrik, Domaniale Mijnen en Laura en Vereeniging; <sup>4)</sup> Willem-Sophia; <sup>5)</sup> Oranje-Nassaumijnen. <sup>6)</sup> 8158 ton ruwe bruinkool en 3.166 ton bruinkoolbriketten. <sup>3)</sup> Januari en Mei. <sup>4)</sup> Bovengronds. <sup>5)</sup> Incl. 1.919 arbeiders in de nevenbedrijven. <sup>6)</sup> Ondergronds. <sup>7)</sup> Incl. 2.007 arbeiders in de nevenbedrijven.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	18/24 Aug. 1935	Sedert 1 Jan. 1935	Overeenk. tijdvak 1934	18/24 Aug. 1935	Sedert 1 Jan. 1935	Overeenk. tijdvak 1934	1935	1934
Tarwe .....	10.690	566.887	867.050	—	13.842	23.835	580.729	890.885
Rogge .....	3.825	133.741	279.459	—	281	15.257	134.022	294.716
Boekweit .....	170	14.072	14.705	—	—	—	14.072	14.705
Maïs .....	15.550	496.965	595.013	3.552	81.790	144.510	578.755	739.523
Gerst .....	605	193.591	253.631	—	23.023	36.111	216.614	289.742
Haver .....	414	87.774	83.396	—	1.660	2.696	89.434	86.092
Lijnzaad .....	9.512	128.866	147.048	3.048	250.331	159.656	379.197	306.704
Lijnkoek .....	1.100	30.193	54.244	—	—	25	30.193	54.269
Tarwemeel .....	392	13.311	13.357	59	4.227	1.838	17.538	15.195
Andere meelsoorten ....	251	17.970	37.551	47	2.098	4.684	20.068	42.235



AANVRAAGBRIEFJE

Schrijver:

C. J. P. Laalberg

Korte titel:

Productie en verbruik van  
papier in Nederland

Nummer:

L. S. B. Jg 20 No 1026 pag 786

Ondertekening

ROTTERDAM,

22 Oct '54

C. J. P. Laalberg

N. B. Elk briefje mag slechts één titel bevatten



STATISTIEKEN.

BANKDISCOUNT'S.

Table of bank discount rates for various locations including Ned., Athene, Batavia, Berlijn, Boekarest, Brussel, Budapest, Calcutta, Dantzig, Helsingfors, and Kopenhagen. Includes columns for location and dates.

OPEN MARKT

Table of open market rates for Amsterdam, London, Berlin, and New York. Includes columns for location, date, and rate.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Table of exchange rates in the Netherlands for various locations like Londen, Berlijn, Parijs, Brussel, Batavia, Zwitserland, Weenen, Praag, Boekarest, Milaan, and Madrid. Includes columns for location, date, and rate.

Table of exchange rates in the Netherlands, continuation. Includes columns for location, date, and rate.

KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).

Table of cable exchange rates for New York. Includes columns for location, date, and rate.

KOERSEN TE LONDEN.

Table of exchange rates in London for various locations like Alexandrië, Athene, Bangkok, Budapest, Buenos Aires, Calcutte, Constantin, Hongkong, Kobe, Lissabon, Mexico, Montevideo, Montreal, Riad Janeiro, Shanghai, Singapore, Valparaiso, and Warschau. Includes columns for location, date, and rate.

1) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke importeurs hebben te betalen. 8 Juli 17.02, 19 Aug. 17.03; 22 Aug. 17.04. 2) Offic. not. 6 Aug. 39 1/2; 21 Aug. 3 3/8; 23 Aug. 39 1/2; 24 Aug. 39 3/8. 3) Id. 11 Mrt. 4 1/4. 4) 90 dg. Vanaf 28 Aug. laatste "export" notering.

ZILVERPRIJS

GOUDPRIJS

Table of silver and gold prices. Includes columns for date and price.

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

Table showing the status of the national treasury, including Vorderingen (Claims) and Verplichtingen (Liabilities). Includes columns for date and amount.

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Table of floating debt of the Netherlands-Indische bank. Includes columns for date and amount.

SURINAAMSCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Table of main items of the Surinamese bank. Includes columns for date, metal, circulation, etc.

1) Sluftp. der activa.



VAN GROOTHANDELSPRIJZEN '1)

Table with columns for ZUIVEL EN EIERN (Boter, Kaas, Eieren) and METALEN (Koper, Lood, Tin, IJzer, Gieterij-IJzer, Zink, Goud, Zilver). Rows show monthly price data from 1925 to 1934.

26 Sept. 1932 79 K.G. La Plata; van 26 Sept. 1932 tot 5 Febr. 1934 Manitoba No. 2; van Jan. 1928 tot 9 Febr. 1931 American No. 2; van 9 Febr. 1931 tot Jan. 1928 Western; vanaf Jan. 1928 tot 16 Dec. 1929 American No. 2; van tot 23 Mei. 1932 64/5 K.G. Zuid-Russische. Van 23 Mei-19 Sept. 1932 No. 3

VAN GROOTHANDELSPRIJZEN.

Table with columns for BOUWMATERIALEN (Vurenhout, Steenen) and KOLONIALE PRODUCTEN (Cacao, Copra, Koffie, Rubber, Suiker, Thee). Rows show monthly price data from 1925 to 1934.

N.B. Alle Pondennoteringen vanaf 21 Sept. '31 zijn op goudbasis omgerekend; de Dollarnoteringen vanaf 20 April '33 zijn in verhouding van de depreciatie van den Dollar t.o.v. den Gulden verlaagd.

**NEDERLANDSCHE BANK.**

Verkorte Balans op 26 Augustus 1935.

		Activa.		
Binnenl. Wis-	Hfdbk. f	35.823.842,49		
sels, Prom.,	Bijbnk. "	2.262.176,23		
enz. in disc.	Ag.sch. "	2.625.762,79	f	40.711.781,51
Papier o. h. Buitenl. in disconto				"
Idem eigen portef.	f	356.500,—		
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel.				" 356.500,—
Beleeningen				
incl. vrsch.	Hfdbk. f	94.858.825,66 <sup>1)</sup>		
in rek.-crt.	Bijbnk. "	9.849.153,25		
op onderp.	Ag.sch. "	37.633.450,66		
	f	142.341.429,57		
Op Effecten	f	136.140.264,92 <sup>1)</sup>		
Op Goederen en Spec.		6.201.164,65		" 142.341.429,57 <sup>1)</sup>
Voorschotten a. h. Rijk				" 15.000.000,—
Munt, Goud	f	127.595.590,—		
Muntmat., Goud		463.672.805,16		
	f	591.268.395,16		
Munt, Zilver, enz.		23.934.359,09		
Muntmat., Zilver				" 615.202.754,25 <sup>1)</sup>
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfondsen				" 39.582.297,94
Gebouwen en Meub. der Bank				" 4.600.000,—
Diverse rekeningen				" 3.595.106,46
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221)				" 15.486.148,55
	f	876.876.018,28		
		Passiva.		
Kapitaal	f	20.000.000,—		
Reservefondsen		4.049.884,01		
Bijzondere reserve		5.675.000,—		
Pensioenfondsen		9.928.952,92		
Bankbiljetten in omloop		794.946.295,—		
Bankassigatiën in omloop		24.476,04		
Rek.-Cour. { Het Rijk f				
saldo's: { Anderen "		39.541.893,43		" 39.541.893,43
Diverse rekeningen				" 2.709.516,88
	f	876.876.018,28		

Beschikbaar metaalsaldo	f	282.231.299,09
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is		705.578.245,—
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht		

- <sup>1)</sup> Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) ..... f 71.153.775,—  
<sup>2)</sup> Waarvan in het buitenland ..... " 38.671.695,06

## Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-kings-perc.
	Munt	Muntmat.				
26 Aug. '35	127596	463.673	794.946	39.566	282.231	73,7
19 " '35	124095	461.724	793.160	38.851	277.817	73,2
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54

Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Diverse rekeningen <sup>1)</sup>
19 " 1935	43.003	—	158.073	356	3.449
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

<sup>1)</sup> Onder de activa.**JAVASCHE BANK.**

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. metaal-saldo
24 Aug. '35 <sup>2)</sup>	108.170		164.720	20.880	33.930
17 " '35 <sup>2)</sup>	111.140		167.740	23.020	34.836
27 Juli 1935	89.015	23.300	166.912	22.260	36.646
20 " 1935	98.003	22.833	169.566	30.581	40.777
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842
Data	Wissels. buiten N.-Ind. betaal.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen <sup>1)</sup>	Dek-kings-percentage
24 Aug. '35 <sup>2)</sup>	1.830	75.870		11.170	58
17 " '35 <sup>2)</sup>	1.970	77.580		11.470	58
27 Juli 1935	1.991	11.830	52.694	12.145	59
20 " 1935	2.638	11.727	53.639	13.403	60
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

<sup>1)</sup> Sluitpost activa. <sup>2)</sup> Cijfers telegrafisch ontvangen.**BANK VAN ENGELAND.**

Data	Metaal	Bankbilj. in circulatie	Bankbilj. in Banking Departm.	Other Securities Disc. and Advances	Securities
21 Aug. 1935	193.909	400.440	52.811	12.952	15.002
14 " 1935	193.370	405.546	47.229	15.171	13.154
22 Juli 1914	40.164		29.317		33.633

Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits		Reserve	Dek-kings-perc. <sup>1)</sup>
			Bankers	Other Accounts		
21 Aug. '35	83.490	15.902	93.898	36.900	53.469	36,4
14 " '35	82.045	16.718	86.275	37.021	47.824	34,1
22 Juli '14	11.005	14.736	42.185		29.297	52

<sup>1)</sup> Verhouding tusschen Reserve en Deposits.**BANK VAN FRANKRIJK.**

Data	Goud	Zilver	Te goed in het buitenl.	Wis-sels	Waarv. op het buitenl.	Beleeningen	Renteloos voorschot v. d. Staat
9 Aug. '35	71.583	719	8	7.831	1.229	5.105	3.200
2 " '35	71.630	712	8	7.878	1.231	5.361	3.200
23 Juli '14	4.104	640	—	1.541	8	769	—

Data	Bons v. d. zelfst. amort. k.	Diver-sen <sup>1)</sup>	Circulatie	Rekg. Courant		
				Staat	Zelfst. amort.k.	Parti-culieren
9 Aug. '35	5.800	2.387	81.490	160	3.108	10.405
2 " '35	5.800	2.567	82.214	140	3.121	9.869
23 Juli '14	—	—	5.912	401	—	943

<sup>1)</sup> Sluitpost activa.**DUITSCHER RIJKBANK.**

Data	Goud	Daarvan bij buitenl. circ. banken <sup>1)</sup>	Deviezen als goud-dekking geldende	Andere wissels en cheques	Beleeningen
23 Aug. 1935	94,8	29,6	5,4	3.537,1	31,9
15 " 1935	94,7	29,6	5,3	3.643,7	35,0
30 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effec-ten	Diverse Activa <sup>2)</sup>	Circu-latie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva
23 Aug. 1935	340,0	679,0	3.638,5	768,7	225,5
15 " 1935	339,2	669,3	3.717,2	763,3	226,5
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	944,—	40,0

<sup>1)</sup> Onbelast. <sup>2)</sup> W.o. Rentenbankscheine 23, 15 Aug., resp. 30, 26 mill.**NATIONALE BANK VAN BELGIË (in Belga's).**

Data 1935	Goud		Binnen- en buitenlandse wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfondsen	Voorschot aan den Staat	Overheids-fondsen	Circulatie	Rekg. Crt.	
	Munt en metaal	Munt en diversen						Schatkist	Partic.
22 Aug. 1935	3.494	55	1.388	126	162	40	4.100	17	1.140
13 " 1935	3.521	53	1.408	130	162	40	4.129	20	1.157

**FEDERAL RESERVE BANKS.**

Data	Goudvoorraad			Wissels	
	Totaal bedrag	Goud-certificaten <sup>1)</sup>	"Other cash" <sup>2)</sup>	In her-disc. v. d. member banks	In de open markt gekocht
7 Aug. '35	6.310,2	6.288,6	238,9	6,3	4,7
31 Juli '35	6.245,9	6.224,1	269,2	6,6	4,7

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circula-tie	Totaal Depo-sito's	Gestort Kapitaal	Goud-Dek-kings-perc. <sup>3)</sup>	Algem. Dek-kings-perc. <sup>4)</sup>
7 Aug. '35	2.430,3	3.303,1	5.480,9	146,7	74,6	—
31 Juli '35	2.430,2	3.261,6	5.478,4	146,6	74,5	—

Data	Aantal leening.	Dis-conto's en beleen.	Beleg-gingen	Reserve bij de F. R. banks	Totaal depo-sito's	Waarvan time deposits
31 Juli '35	1	7.327	11.180	3.863	20.428	4.398
24 " '35	1	7.446	11.272	3.697	20.449	4.394

De posten van de Ned. Bank, de Javascche Bank en de Bank of Eng-land zijn in duizenden, alle overige posten in miljoenen van de be-treffende valuta.