

Economisch-Statistische Berichten

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

22^e JAARGANG

WOENSDAG 29 SEPTEMBER 1937

No. 1135

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

Redactie-adres: Pieter de Hoohweg 122, Rotterdam.
 Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplootweg.
 Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

Abonnementsprijs voor het weekblad franco p. p. in
 Nederland f 16,—. Abonnementsprijs Economisch-Statistisch
 Maandbericht f 5,— per jaar. Beide organen samen
 f 20,— per jaar. Buitenland en Koloniën resp. f 18,—,
 f 6,— en f 23,— per jaar. Losse nummers 50 cent. Donateurs
 en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut
 ontvangen het weekblad en het Maandbericht gratis en
 genieten een reductie op de verdere publicaties.

INHOUD.

	Blz.
Ter inleiding	689
DE INDISCHE BEGROOTING VOOR 1938 door L. Götzén	690
De jongste phase in de ontwikkeling der Indische handelspolitiek door Prof. J. van Gelderen	692
De buitenlandsche belangen van Nederland en Neder- landsch-Indië door Dr. W. M. F. Mansvelt.....	694
Nederlandsch-Indië's geld- en credietwezen in de periode 1930/37 door Dr. R. E. Smits.....	696
De Algemeene Volkscredietbank en voorziening in de credietbehoefte van den Inheemschen landbouwer op Java en Madoera door Mr. F. J. Muller	699
De Gouvernements Pandhuisdienst door W. G. J. Lans	700
Voedselsituatie en rijstpolitiek door Dr. E. de Vries en G. J. Schimmel	702
De vermeerdering van de rijstproductie op Java en Ma- doera sedert de crisis door Dr. A. M. P. A. Scheltema	704
De ontwikkeling van palmoliecultuur in Noord-Sumatra door Dr. H. Kolkman	707
De Deli-tabak tijdens de crisis door Mr. G. van der Veen	708
De invloed van de rubberrestrictie op de bevolking van Nederlandsch-Indië door A. Luytjes	709
De Nijverheid in Nederlandsch-Indië door P. H. W. Sitsen	713
De Nederlandsch-Indische Scheepvaart door W. van Ernst	715
De Spoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië in de crisisjaren en daarna door Ir. H. R. Beukelman	718
De ontwikkeling van de burgerluchtvaart in Neder- landsch-Indië door H. Nieuwenhuis	721
Het motorverkeer in Nederlandsch-Indië door M. M. F. van Velsen	723
Uit de jongste Troonrede	724
De medewerkers aan dit nummer.....	724

TER INLEIDING.

Dit speciale nummer beoogt, door het belichten van een aantal Indische problemen, den band tusschen Nederland en Nederlandsch-Indië te versterken. Daartoe is in de huidige omstandigheden meer reden dan ooit. Hoewel in den laatsten tijd de belangstelling voor Indië groeiende is, moet er nog zeer veel gedaan worden, alvorens hier te lande voldoende begrip omtrent de Indische samenleving bestaat. Daartoe moeten moeilijkheden overwonnen worden, moeilijkheden, die voortvloeien uit den langen afstand tusschen en uit de totaal verschillende sfeer in beide gebieden.

Reeds twee jaren geleden was het plan gerijpt om door middel van een afzonderlijke studie in ons land belangstelling te wekken voor de ontzaglijke moeilijkheden, waarmede de Indische volkshuishouding in de toen nog heerschende depressie te kampen had. Tengevolge van verschillende omstandigheden is dit plan toen ter tijd niet verwezenlijkt. Niettemin kan ook uit de huidige publicatie voldoende geleerd en begrepen worden.

De 16 artikelen geven tezamen een inzicht in de voornaamste vraagstukken van de Indische volkshuishouding. Weliswaar zal de Nederlandsche lezer enkele belangrijke onderwerpen, waarvoor hij zich interesseert, missen, maar aan den anderen kant zijn ook onderwerpen behandeld, waarover hier te lande weinig bekend is. (Een artikel over het vraagstuk van de verdere ontwikkeling van de Buitengewesten van de hand van Dr. F. H. Visman kon ons wegens ziekte van den schrijver niet tijdig bereiken. Het vraagstuk van de werkloosheid in Nederlandsch-Indië zal binnenkort in „De Economist” behandeld worden).

Op één uitzondering na wonen de schrijvers in Nederlandsch-Indië. Dit heeft het voordeel, dat over Indië door Indië wordt gesproken.

Nog nimmer zijn in één nummer van ons weekblad zooveel bijdragen verschenen en is de omvang zoo groot geweest. Dit is geheel toe te schrijven aan de groote medewerking en belangstelling in Indië voor ons streven, hetgeen, naar wij hopen, bestendig zal blijven. Moge dit daarom ook voor Nederland een aansporing zijn om de groeiende toenadering te versnellen. De wil is er van beide kanten. En waar een wil is, is een weg!

Aan Suriname en de Nederlandsche Antillen hopen wij eerlang eveneens een afzonderlijk nummer te wijden.

DE INDISCHE BEGROOTING VOOR 1938.

Den 6en September 1937 heeft de Gouverneur-Generaal, overeenkomstig artikel 103 I.S., de algemeene begrooting van Nederlandsch-Indië voor 1938 vastgesteld. De netto-eindcijfers daarvan luiden:

	Uitgaven	Ontvangsten	Tekort
Gewone dienst ...	f 342.668.781	f 342.261.473	f 407.308
Buitengew. dienst ..	60.225.956	39.086.634	21.139.322
Geheele dienst	f 402.894.737	f 381.348.107	f 21.546.630

Uit deze cijfers blijkt, dat de gewone dienst — behoudens een te verwaarloozen verschil — sluit, voor het eerst sedert 1929. Daarmede is een einde gemaakt aan de groote tekorten der thans achter ons liggende crisisjaren en bereikt, dat de gewone dienst weder maatstaf en richtsnoer kan vormen voor het algemeen financieel beleid, gelijk dat in een geordende landshuishouding onder normale omstandigheden behoort. Een jarenlang volgehouden inspanning van alle krachten heeft hiertoe den weg gebaad, doch het laatste stuk daarvan zou zeker nog niet zijn afgelegd, wanneer niet de economische toestand sedert het opstellen van de vorige begrooting zulk een aanzienlijke wijziging ten goede had ondergaan.

De crisisjaren hebben het uiterste gevergd, zoowel van de mogelijkheden tot inkrimping van en besparing in de landshuishouding als van het draagvermogen der volkshuishouding, dat steeds zwaarder moest worden belast. Onderstaand overzichtje der totaal-cijfers van den gewonen dienst van 1929 af, is in dit verband illustratief; het doet zien eerst den verrassenden val der middelen waartegenover de uitgaven onmogelijk even snel konden worden teruggebracht, daarna het afremmen der middelendaling door het aandraaien van de belastingschroef tegenover een voortgezette daling der uitgaven, totdat ook deze hun dieptepunt hadden bereikt en verbetering in de budgetaire positie slechts uit een zich herstellend middelenpeil kon voortspruiten.

(Millioenen guldens)	Uitgaven	Ontvangsten ¹⁾	Overschot of tekort
1929	515.—	523.4	+ 8.4
1930	523.9	416.7	— 107.2
1931	481.8	355.5	— 126.3
1932	425.—	267.—	— 158.—
1933	378.1	247.9	— 130.2
1934 ²⁾	338.4	255.8	— 82.6
1935 ²⁾	292.2	258.7	— 33.5
1936 ²⁾ (voord.)	296.8	275.3	— 21.5

¹⁾ Ter vergelijkbaarmaking is de invloed der Indische Bedrijvenwet voor de jaren 1929 t/m. 1933 op gelijke wijze berekend als voor 1934 e.v. jaren.

²⁾ Met uitschakeling van het bijzonder uitvoerrecht op bevolkingsrubber.

Van 1929 tot 1935 zijn de uitgaven met 43.3 pCt., de ontvangsten zelfs met 50.6 pCt. teruggelopen, ondanks het feit, dat de belastingdruk in de jaren 1930/1936 geleidelijk is gestegen tot 70 pCt. boven het peil van 1929. Niettemin daalden de belasting-ontvangsten van rond f 344 miljoen in 1929 tot rond f 215 miljoen in 1936, dus met 37.5 pCt. Herleid tot het drukniveau van 1929 zou de vermindering in 1936 derhalve 63.8 pCt. hebben bedragen, m.a.w. de opbrengst zou tot omstreeks $\frac{1}{2}$ zijn teruggelopen.

De verbetering in de middelenperceptie heeft reeds op bescheiden schaal ingezet in 1936. Volgens de voorloopige uitkomsten is dat jaar f 17.6 miljoen boven de raming ontvangen, waarvan f 5.7 miljoen uit de belastingen, f 9.2 miljoen uit de bedrijven en f 2.7 miljoen uit de diverse middelen (v.n.l. G.M.B. en N.I.A.M.). Hierin komt de economische opleving tot uitdrukking, die in het tweede kwartaal van 1936 Indië bereikte, geleidelijk sterker werd en bovendien een krachtige stimulans heeft gevonden in de gewijzigde monetaire verhoudingen als gevolg van het goudembargo, ingesteld op 27 September 1936.

Deze herleving heeft in het loopende jaar krachtig doorgezet. Voor de landshuishouding zal dit, naar verwacht mag worden, tot gevolg hebben, dat reeds

dit jaar een sluitende gewone dienst zal worden bereikt:

(Millioenen guldens)	Raming	Verwachting	Verbetering
Uitgaven	304.8	320.2	— 15.4
Ontvangsten	268.8	320.7	+ 51.9
Tekort	36.—	—	—
Overschot	—	0.5	+ 36.5

Terwijl in 1936 de uitgaven nog f 6.4 miljoen beneden de raming zijn gebleven, doen bovenstaande cijfers zien, dat zulks voor 1937 niet meer mogelijk zal zijn en dat de verbetering in de budgetaire positie te danken is aan de ruimer vloeiende middelen.

Ofschoon nu — zoo de verwachtingen althans niet beschaamd worden — de facto reeds in het loopende jaar een sluitende gewone dienst zal worden bereikt, kon wat de ramingen betreft, daarmede toch eerst voor 1938 rekening worden gehouden. Dit vormt een markant verschil met vorige jaren. Terwijl toen de financieele politiek in het belang van Nederlandsch-Indië volkomen beheerscht werd door het streven naar een kloppende begrooting, was het, nu dit doel werd bereikt, noodzakelijk den blik naar de toekomst te verplaatsen en meer systematisch de algemeene richtlijnen te trekken voor het financieel beleid in de eerstkomende jaren.

In wezen was dit eenvoudig, mits daarbij slechts in het oog werd gehouden, dat het geheele ingezette proces wordt gekenschetst met het woord „herstel” en dat het thans gestelde doel is een gesaneerde, sober gehouden landshuishouding, die, zoowel wat de door haar te praesteeren diensten als wat de hoogte van de daartoe aan de volkshuishouding te onttrekken middelen zoo doelmatig, zoo economisch mogelijk past in het algemeene kader van de Indische samenleving.

Ziende op het verleden werden richtlijnen getrokken in drieërlei richting: herstel van te ver gegane inkrimping en bezuiniging; herstel van lastenverschuivingen naar de toekomst; herstel van een meer normaal peil van belastingheffing. Al dadelijk zij daarbij opgemerkt, dat de begrooting 1938 voor de uitvoering van dit herstelprogram slechts beperkte mogelijkheden kon bieden, welke echter naar ik meen op de meest juiste wijze zijn benut.

Op het gebied der uitgaven is allerwege de uiterste soberheid betracht. Niettemin bestond gelegenheid om op verschillende punten, waar in de crisisjaren te ver was gegaan en vitale belangen verstoord dreigden te geraken, aan de meest urgente eischen tegemoet te komen. Zoo kon in vergelijking met de verwachting voor 1937 meer uitgetrokken worden voor Onderwijs 1.5; Volksgezondheid 0.8; Bestuur 0.7; Openbare werken 1.3 en Scheepvaart 0.3 miljoen; bescheiden bedragen voorwaar, maar toch herstel, geen verder gaande afbraak.¹⁾

De stijging der uitgaven komt evenwel voornamelijk voor rekening van de defensiekosten. De militaire uitgaven voor de landmacht belopen, met een raming voor 1938 van f 63.1 miljoen, f 7.3 meer dan de verwachting 1937 en f 17.8 miljoen meer dan de uitkomst 1936. De militaire uitgaven der zeemacht vragen voor 1938 f 13.9 miljoen tegen f 13.3 miljoen in het loopende jaar en f 9.3 miljoen in 1936, nadat reeds rekening is gehouden met bijdragen van Nederland — van 1938 af teruggaande — van f 13.9, f 13.1 en f 13 miljoen.

Ongetwijfeld zijn op dit gebied in de eerstkomende jaren nog hoogere uitgaven te wachten. De internationale positie van Nederlandsch-Indië, zooals die

¹⁾ In dit verband zij eveneens melding gemaakt van de f 25 miljoen welvaartsbijdrage van Nederland, te verwerken in de jaren 1937 t/m. 1939, welke de uitvoering van belangrijke arbeidsintensieve werken op het gebied van irrigatie, assainering, wegen, volksgezondheid, landbouw, veeteelt, bouwnijverheid, scheepvaart enz. mogelijk heeft gemaakt en daardoor mede een stimulans vormt voor de opleving, met name van de niet-rubberstreken.

langzamerhand is ontstaan en zich nog steeds verder ontwikkelt, eischt een behoorlijke weermacht, die zich zoo noodig weet te doen gelden. Niet slechts achterstand moet worden ingehaald, ook opvoering van de weerkracht van leger en vloot is noodzakelijk; wat deze laatste betreft is het m.i. zelfs de vraag of — gezien de gewijzigde internationale verhoudingen — volstaan kan worden met den afbouw van het vlootplan-1930. Eveneens zal een definitieve regeling voor de verdeling der vlootkosten tusschen Nederland en Indië tot stand moeten worden gebracht.

De vermoedelijke verdere stijging van het algemeene prijsniveau als gevolg van de met omstreeks 18½ pCt. verminderde waarde van den Gulden en van verschillende externe factoren, zoomede de mogelijkheid, dat de thans nog bestaande pensioenkortingen na 1937 niet zullen worden gehandhaafd, hebben hun tegenwicht gevonden in een algemeene reserve voor personeele, materiele en pensioenuitgaven van 15 miljoen. Men zal m.i. moeten afwachten of deze raming voldoende is.

Het bovenstaande stelt in het licht, dat het herstel van de goede functioneering der landshuishouding in de komende jaren naar alle waarschijnlijkheid nog tot aanzienlijke uitgavenstijgingen zal voeren.

In de tweede plaats zij thans genoemd het herstel der *interingen*, der naar de toekomst verschoven lasten. Teneinde het evenwicht in de begrooting zoo snel mogelijk te bereiken, werd bij de groote conversies van 1934 voor de aflossing het stelsel van 40-jarige annuïteiten ingevoerd, wat echter aan den anderen kant tot gevolg had, dat de jaarlijksche schuld-delging aanzienlijk lager is geworden dan de reële waardevermindering van het landsvermogen; dit verschil is voor 1938 op circa f 20 miljoen te stellen. Daarnaast heeft de pensioenfinancieringswet 1934 voor de periode 1935 t/m 1942 alle uitkeeringen tot verderen opbouw van het benodigde kapitaal der Indische Pensioen- en Weduwen- en Weezenfondsen stopgezet; het jaarlijksche tekort op deze kapitaalvorming wordt globaal geraamd op ruim f 30 miljoen. Weliswaar is herstel tot den ouden toestand vóór 1943 niet noodzakelijk — het is zelfs de vraag of dit voor de Pensioenfondsen ook daarna wensche-lijk is — doch wanneer de middelen zulks toelaten zal het wellicht aanbeveling kunnen verdienen ten aanzien van de Weduwen- en Weezenfondsen reeds eerder maatregelen te treffen, die den overgang naar den toekomstigen toestand vergemakkelijken.

Ten aanzien van de Indische schuld is het bepaald noodzakelijk over te gaan tot opvoering van de jaarlijksche amortisatie; zoowel de gereleveerde door-gaande intoring op het landsvermogen als de omstan-digheid, dat de hoogte van de totale schuld (momen-teel rond f 1350 miljoen) verre uitgaat boven wat, in verband met het draagvermogen der Indische volkshuishouding, een redelijk maximum mag worden geacht, dwingt daartoe. De zoo juist uitgegeven „Nederlandsch-Indische Leening 1937 A”, groot f 912 miljoen, waardoor de 4 pCt. annuïteitenleeningen 1934, 1934 A en 1934 III geconverteerd worden in een 37-jarige 3 pCt. leening met gelijke jaarlijksche aflossingstermijnen¹⁾, verhoogt de voor 1938 op ge-noemde 3 leeningen uitgetrokken aflossing ad f 11.15 reeds tot f 24.65 miljoen, dus met f 13.50 miljoen, waardoor de totale aflossing op vaste schuld voor dat jaar f 36.2 miljoen wordt. Zoo het mogelijk is in 1938 ook nog op de vlottende schuld in te loopen, zal in het komende jaar geen extra-delging van vaste schuld noodig zijn; voor 1939 en volgende jaren zal dit punt m.i. echter op de agenda geplaatst dienen te blijven. Als gevolg van de rentebesparing van f 9.1 miljoen is de uiteindelijke druk van den leenings-dienst op het budget 1938 door deze conversie slechts f 4.4 zwaarder geworden.

Vraagt dus het uitgavenbudget zoowel uit hoofde

van de normale functioneering der landshuishouding als van het herstel der interingen in de komende ja-ren alle aandacht, van niet minder belang voor de geheele volkshuishouding is het streven der Regeer-ing om den *belastingdruk* allengs weder op een meer normaal peil terug te brengen. Voor 1938 zijn daar-toe de eerste stappen gedaan door het verminderen van het aantal opcenten op de Inkomstenbelasting van 50 tot 30 en door de verlaging van het tarief der Loonbelasting van 4 op 3 pCt. Hiermede is een gezamenlijk bedrag van rond f 7.5 miljoen gemoeid.

De spanning in onderscheiden andere heffingen (niet *alle* in de crisisjaren ingevoerde belastingen dragen een crisiskarakter) is echter zoo groot, dat ongetwijfeld tot verdere drukverlaging zal moeten worden overgegaan, zoodra de middelen dat toelaten. De Regeering heeft daarbij toegezegd met name aan den benzene-accijns aandacht te zullen schenken.

Het hierboven zeer in het kort ontvouwde drie-deelige program zal mijns inziens in de eerstkomende jaren alle krachten opeischen. De bij de begrootings-behandeling tot uiting gekomen wensch tot meerdere *stabiliseering* van het uitgavenbudget en tot nivel-leering van de aan den gewonnen dienst toe te voegen opbrengsten van bepaalde middelen zal in verband daarmee vooralsnog wel niet het terrein van de practische politiek kunnen betreden, hoe waardevol deze gedachte op zichzelf ook is.

De *buitengewone dienst* sluit voor 1938 met een tekort van f 21.1 miljoen. Een bedrag van f 19.4 mil-lionen aan buitengewone uitgaven is evenwel bestemd voor den bouw van vlootmaterieel, waarvan Neder-land rente en aflossing vergoedt, zoodat het eigenlijke tekort niet meer dan f 1.7 miljoen bedraagt. Dit lage cijfer wordt veroorzaakt doordat de voordeelige saldi der Bankatwinning boven de f 15 miljoen op den buitengewonen dienst moeten worden geboekt, tot dat een winstreserve van f 35 miljoen is gevormd. In 1938 zal naar raming op deze wijze ruim f 11.5 mil-lionen worden gereserveerd.

De buitengewone dienst geeft overigens niet veel aanleiding tot opmerkingen. Verwacht moet worden dat het voor kapitaalsuitgaven netto uitgetrokken be-drag van f 9.3 miljoen niet toereikend zal blijken in verband met de doorgaande prijsstijgingen, maar ook dan blijft het nog binnen bescheiden perken. In de toekomst zal op hoogere kapitaalsuitgaven moe-ten worden gerekend, daar deze in de crisisjaren tot het uiterste zijn ingekrompen. Echter mag worden aangenomen, dat hiertoe niet zal worden overgegaan, tenzij de rentabiliteit voldoende vaststaat, zoodat daaruit geen verkapte belasting van den gewonnen dienst zal ontstaan.

Overzien wij thans nogmaals het geheel, dan blijkt de begrooting voor 1938 in velerlei opzicht reden tot tevredenheid te bieden. Echter mag niet uit het oog worden verloren, dat de innerlijke positie van het Indische budget nog zeer zwak is en dat de *verdere* saneering en versteviging daarvan in feite volkomen afhankelijk is van de mate, waarin de middelenper-ceptie eventueel zal toenemen. Het sterk conjunc-tuurgevoelige karakter van de groote meerderheid der Indische middelen dwingt daarbij tot een wél over-wegen van alle mogelijkheden en bezwaren telkenmale als op het pad van het herstel een nieuwe stap wordt gezet. Met dit voorbehoud echter kan men zeggen, dat de toekomst voor de Indische financiën zich niet somber doet aanzien en dat, mits in alle geleedingen der landshuishouding steeds de vereischte soberheid wordt betracht, na de periode van afbraak vermoede-lijk thans weder een tijdvak van opbouw en consoli-deering is aangebroken.

L. GÖTZEN.

¹⁾ Blijkens de Aneta-berichten is deze conversie niet ten volle geslaagd, daar iets meer dan f 200 miljoen ter af-lossing zal worden aangeboden. Het lijkt mij echter niet waarschijnlijk, dat hierdoor wijziging zal worden gebracht in den oorspronkelijken opzet.

DE JONGSTE PHASE IN DE ONTWIKKELING DER INDISCHE HANDELSPOLITIEK.

Indien ik in dit artikel tracht een korte karakteristiek te geven van de zeer belangrijke wijziging, die in de afgelopen jaren in de Indische handelspolitiek is opgetreden, dan zal ik mij daarbij geheel tot de invoerpolitiek beperken. Bij den uitvoer spelen geheel andere factoren een rol, zoodat de Regeeringsmaatregelen, welke ook bij den export van Nederlandsch-Indië sinds eenigen tijd zulk een overwegenden invloed uitoefenen, een afzonderlijke behandeling verdienen.

Oorzaken van het verlaten van het stelsel van vrijhandel.

Het kardinale feit, waarvan elke bespreking van de huidige invoerpolitiek in Nederlandsch-Indië dient uit te gaan, is de omstandigheid, dat in dit deel van het Koninkrijk gedurende omstreeks 60 jaren een politiek van open-deur en vrijhandel is toegepast, consequenter en hardnekkiger dan wellicht in eenig ander land ter wereld.

De onbelemmerde handelsbeweging heeft er, gelijk bekend, ten eerste toe bijgedragen, dat Nederlandsch-Indië, vooral sinds het laatste kwart der 19e eeuw, voor een reeks van tropische grondstoffen en genotmiddelen een zeer belangrijke leverancier van de wereldmarkt is geworden. De terugwerking van de kolossale productieuitbreiding, welke de hier bedoelde decennia kenmerkt, op het geheele maatschappelijk bestel, is te vaak geschetst om hier nogmaals bijzondere vermelding te behoeven. Voor ons doel zij het genoeg eraan te herinneren, dat de bestaande Indische tariefwet, nadat daaruit de laatste sporen van moederlandsche bevoorrechtiging verdwenen waren, door twee beginselen werd beheerscht: 1o. het zuiver fiscale karakter van opzet en bedoeling van het tarief, 2o. het uit het tarief verdwijnen van andere gezichtspunten dan zulke van Indischen aard.

Niettemin toont ook de practijk der Indische tarieven hetzelfde verschijnsel dat in andere landen is waar te nemen, nl. dat de werking van bepaalde invoerrechten afhankelijk is van de economische ontwikkeling van het land en de prijsontwikkeling der verschillende door het tarief getroffen goederen. Zoo zijn er zeker posten aan te wijzen, welke, hoewel fiscaal bedoeld, een beschermende werking hebben uitgeoefend, waarvan bepaalde Indische bedrijven voor hun ontwikkeling hebben geprofiteerd. Vooral specifieke rechten kunnen door prijsdaling zulk een onbedoelde protectionistische werking gaan uitoefenen. Niettemin kan men zonder overdrijving zeggen, dat het Indische bedrijfsleven, geheel onbeschermd aan de inwerking van den wereldhandel was blootgesteld.

Dat zulks diep ingrijpende gevolgen moest hebben, toen na 1930 de internationale depressie catastrophale prijsdaling teweeg bracht, behoeft geen betoog. Nog ernstiger wellicht was voor Indië het feit, dat de „natuurlijke” prijsval nog verscherpt werd door allerlei vormen van prijsonderbieding, het sterkst door de z.g. valutadumping. Indië werd daarvoor een afzetmarkt waarheen Oostersche en Westersche industrielanden tegen afbraakprijzen de goederen die zij afstootten wilden, konden verzenden. Drieërlei dient daarbij te worden onderscheiden.

Onverdeeld gunstig moet worden genoemd het feit, dat Indië, dat in deze jaren ook de opbrengst van de eigen producten op de wereldmarkt tot ongekende laagte zag dalen, als consument van den prijsval der ingevoerde producten (welke overigens procentueel geringer was dan die van de eigen voortbrengselen) kon profiteren. Voor het gros der weinig koopkrachtige bevolking was deze prijsdaling, die zich in het terugloopen van de kosten van levensonderhoud weerspiegelde, een ware uitkomst.

Veel minder gunstig was echter de werking van deze prijsdaling voor die producten, waarvan Indië

zelf producent was. De handhaving van den gouden standaard bemoeijlikte de positie zoowel van agrarische als industriele producenten, die buitenlandse concurrentie hadden te verduren.

Een tweede, wellicht nog ernstiger gevolg dat de wilde prijsconcurrentie bij den invoer teweeg bracht, was een ernstige verschuiving in de landen van herkomst, die aan den invoer in Indië deelnamen. Inzonderheid het beangstigend snel toenemen der Japansche invoeren beheerschte de toenmalige situatie. Niet alleen de producten van andere vreemde Westersche industriele landen werden daarmede van de Indische markt verdreven, doch evenzeer de moederlandsche fabrikaten.

Talrijk zijn de argumenten, welke kunnen worden aangevoerd voor de noodzakelijkheid die voor de Regeering ontstond om dit proces van verdringing niet werkeloos aan te zien. Speelde bij den invoer van moederlandsche producten in Indië de ingewikkelde samenhang van economischen en financieelen aard, welke tusschen moederland en overzeesche gebieden bestaat, een belangrijke rol, bij den invoer uit andere Westersche industrielanden deed zich het gevaar gevoelen, dat deze bij de heerschende bilaterale handelspolitiek hun belangstelling voor Nederlandsch-Indië als leverancier zouden verliezen zoo dit land voor hen ook omgekeerd als markt geen waarde meer had. Bescherming van de positie dezer landen in den invoer was feitelijk indirecte bescherming van groote deelen van den export naar die gebieden. Zoo was de weg, welke de Indische Regeering had te gaan, vrij duidelijk aangewezen, zij het ook dat de middelen om de verschillende geschetste doeleinden te bereiken, in deze geheel onverwachts ontstane nieuwe situatie met tasten en zoeken moesten worden gevonden. De Regeering beschikte noch over de handelspolitieke traditie, noch over een beproefde techniek om zich te weer te stellen.

Karakter van het nieuwe handelspolitieke stelsel.

Gaan wij in het kort na, hoe zij daarin is geslaagd. Als rangorde van doeleinden is daarbij op te stellen: 1o. bescherming van eigen producten tegen onmatige of het bedrijfsleven ontwrichtende concurrentie uit het buitenland; 2o. steun aan de positie van het moederland binnen het raam van een politiek van wederzijdsche belangenbehartiging tusschen Nederland en Nederlandsch-Indië; 3o. handhaving of herstel van de relatieve verhouding bij de herkomst der invoeren om de bestemming der exporten te kunnen beschermen. Al de maatregelen, die in een snel tempo met groote voortvarendheid zijn genomen, droegen en dragen het karakter van crisismaatregelen. In hoeverre echter dit crisiskarakter tevens den voorbijgaanden en tijdelijken aard dezer maatregelen zal blijken te beheerschen, is nog twijfelachtig. Wel komt hiermede tot uitdrukking, dat in beginsel de vrijhandelspolitiek in het bijzonder op het gebied der tarieven werd en wordt gehandhaafd. De uitweg werd dan ook gevonden in regelingen, welke quantitatief ingrijpen in omvang en herkomst der invoeren.

Bescherming van den inheemschen landbouw was het, welke tot den eersten maatregel op dit gebied den stoot gaf en wel de rijstimportregeling van 1933. Hierbij gold het eenerzijds de belangen der door de crisis verarmde consumenten van dit voornaamste volksvoedsel te ontzien en anderzijds de zwaar getroffen massa der rijstbouwers tegen de door den val van het pond ten eerste verscherpte concurrentie uit Achter-Indië te beschermen. Een eenvoudige licentie-regeling, welke het mogelijk maakte den rijstimport geheel van Regeeringstoestemming afhankelijk te maken, gaf der Regeering het middel in handen om hier naar beide gezichtspunten regelend in te grijpen. De handelspolitiek vormt hier tevens een onderdeel van de gedurende de crisisjaren met veel zorg doorgevoerde voedselpolitiek. In dit verband verdient dan ook tevens vermelding het treffen van een soortge-

lijken maatregel voor den invoer van soyaboonen (kedelee) in 1934, welke beoogde dit belangrijke volksvoedsel vrijwel geheel op Java te doen produceeren. Uitbreiding van de teelt van voedselgewassen was door de snelle inkrimping, welke in die jaren in het bijzonder in de suikercultuur plaats vond, dringend geboden.

De bescherming der industrieel producten (cement, bier, gietijzeren pannen, bontgeweven stoffen), evenals de toekenning van procentueele aandelen in de totale ten invoer toegelaten hoeveelheid werd bereikt door middel van een reeks van contingenteeringen, welke alle op de Crisisinvoerordonnantie van 1933 zijn gebaseerd.

In het algemeen vertoont het daarbij toegepaste stelsel de volgende eigenaardigheden: periodieke vaststelling van de importbehoefte; toekenning aan Nederland van een passend aandeel in deze totale hoeveelheid op grond van afzetmogelijkheid en der in vroegere jaren door Nederland ingenomen positie; toekenning aan andere, vreemde, landen, waarmede handelsovereenkomsten zijn aangegaan, van op een voor alle gelijke basis nader berekende proportioneele aandelen in den invoer. Dit stelsel bracht mede, dat men tot handelsovereenkomsten kon geraken ter bescherming van Indische uitvoeren, zonder dat aan deze politiek discriminatie kon worden verweten. Het niet aan bepaalde landen toegewezen gedeelte van den invoer bleef, binnen de grenzen van het totaal, vrij. Dit beteekende echter in de meeste gevallen, dat het dan ook automatisch aan den goedkoopsten leverancier, i.c. Japan, toeviel.

Op tweeërlei wijze werd ongewenschte prijsstijging voorkomen: 1o. doordat de totale invoer niet beneden de marktbehoefte werd gedrukt; 2o. door de concurrerende werking van het vrij gebleven gedeelte van de importen.

In de jaren 1934—1936 zijn een respectabele reeks van dergelijke invoercontingenteeringen, vooral op het gebied van textielgoederen (stukgoederen zoowel als confectiegoederen) in werking getreden¹⁾. Het is dank zij deze contingenteeringen mogen gelukken een verdere ongewenschte opdringing der Japansche importen boven een met zorg gekozen limiet te voorkomen, Nederland een wederom stijgend aandeel in den invoer, vooral van textielgoederen, te hergeven en de positie van een aantal landen, waarmede handelsovereenkomsten zijn aangegaan door middel van contingenten te versterken. Een ver doorgevoerde prijsbewaking, evenals het feit, dat tenslotte slechts 14 pCt. van den Indischen invoer door middel van landencontingenten is geregeld, hebben een voor de massa der consumenten hoogst ongewenschte prijsstijging van eenigen omvang weten te voorkomen. Niettemin moet bij de beoordeeling van dit stelsel van contingenteeringen de phase van de conjunctuur waarin Indië zich bevindt scherp in het oog worden gehouden.

Een tweetal veranderingen traden min of meer gelijktijdig in Indië op, waardoor de contingenteeringen eensdeels minder drukkend, anderdeels ook minder noodzakelijk geworden zijn. 1o. De toenemende vraag naar Indische producten, inzonderheid grondstoffen, welke zich sedert het midden van 1936 begon af te teekenen, maakte de handelspolitieke positie dezer goederen zoo sterk, dat zij steeds minder steun door middel van verdragen behoefden. Alle aandacht kon op enkele z.g. zwakke producten worden geconcentreerd, dan wel op het verkrijgen van voor Indië wenschelijke betalingsregelingen. 2o. Door de aanmerkelijk gestegen koopkracht op de Indische markt,

¹⁾ Voor een volledig beredeneerd en van statistisch materiaal voorzien overzicht dezer contingenteeringen zij verwezen naar Verslagen en Mededeelingen van de Directie van Handel en Nijverheid van het Dep. van Handel, Nijverheid en Scheepvaart, Jaargang 1937, No. 1: Invoeregelingen en bedrijfsreglementeering in Nederlandsch-Indië.

welke vooral na loslating van de goudpariteit van den gulden is ontstaan, is het opnemingsvermogen van de Indische markt sterk toegenomen en is de positie der leveranciers van invoergoederen dienovereenkomstig verbeterd.

Echter heeft zich inmiddels een ander ten deele ongedacht gevolg dezer contingenteeringen aan de aandacht der Indische Regeering opgedrongen en wel de zeer sterk protectionistische werking, welke tal van contingenteeringen, vooral op textielgebied, voor het Indische bedrijfsleven hebben gehad. In haar drang naar bestaansmiddelen ter vervanging van de oude, welke haar door de crisis waren ontvallen, heeft de inheemsche bevolking, vooral op Java, zich in verrassend korten tijd op de kleinindustrie toegelegd met het gevolg, dat verschillende takken van textielproductie, inzonderheid de productie van sarongs en andere bontgeweven stoffen, een ongekenden bloei vertoonden, welke ten deele zelfs rechtstreeks aan de realisatie der aan Nederland toegekende contingenten afbreuk deed.

Dit heilzaam proces kan noch wil de Indische regeering stuiten, al zal tegen overschatting der marktmogelijkheden en dreigende overproductie moeten worden gewaakt. Doch het is twijfelachtig of althans den eersten tijd de jonge industrieën, die thans aan vele tienduizenden werk verschaffen, den steun der contingenteeringen kunnen ontberen. Hetzelfde is overigens ook voor een klein aantal grotere en midden bedrijven, welke de laatste jaren door de ontstane winstmogelijkheden tot ontwikkeling kwamen, het geval.

Het licentiestelsel.

Geeft de bovenstaande opsomming in zeer beknotten vorm het voornaamste van de eigenlijke handelspolitiek weer, het overzicht zou onvolledig zijn, indien niet een andere vorm van Regeeringsingrijpen zou worden genoemd. Naast de gevaren, die voor de importen uit Nederland en andere Westersche landen zonder het middel der contingenteeringen zouden zijn ontstaan, dreigden nog andere in hun werking op de Indische maatschappij wellicht nog belangrijker gevaren. Ik heb hierbij het oog op het feit, dat de bestaande importhuizen, inzonderheid in de jaren 1933 en 1934, in hun voortbestaan werden bedreigd door een snelle penetratie van Japansche handelshuizen, welke daarbij den vollen steun genoten van een op expansie gerichte Japansche export- en scheepvaartpolitiek. Aldus scheen de „open deur”, die aan alle buitenlandsche ondernemers en arbeidskrachten gelijke kansen en mogelijkheden beoogt te geven bij de ontwikkeling der Indische productie, in haar tegendeel om te slaan en wel in een feitelijk monopolie voor een bepaalde door een reeks van oorzaken bevoordeelde groep.

Dit nieuwe gevaar, waaraan ook een politieke be tekenis niet kan worden ontzegd, stelde de Indische Regeering voor een vraag, welke van de eigenlijke handelspolitiek min of meer afweek. Hier toch gold het den handel in een reeks van goedkope massa-artikelen, welke coûte que coûte onder het bereik van de arme consumenten blijven moesten en waarbij de Westersche industrie reeds lang haar afzetgebied verloren had aan de goedkoopere en op primitievere behoeften ingestelde jonge Oostersche industrie (aardewerk, glaswaren, lampen, huisraad, alsmede de goedkoopste eenvoudige katoentjes en kunstzijden stoffen).

Een oplossing vond dit vraagstuk in een van de contingenteeringen wel te onderscheiden toepassing der Crisisinvoerregeeling door middel der z.g. licentieeringen, waarbij zonder bepaling van het land van herkomst de totaal ten invoer toegelaten hoeveelheid naar rato van hun vroeger in den invoer ingenomen positie over een reeks van door de Regeering als zoodanig erkende invoerhuizen werd verdeeld. Hierdoor werd als het ware de markt van een groot aan-

tal consumptiemiddelen in tweeën gesplitst, een onderlaag van goedkope artikelen voor massa voorziening, welke uit het Oosten werden betrokken, een bovenlaag van duurere meer gespecialiseerde verbruiksartikelen, in welke de Westersche industrie, gesteund door contingenten, nog afzetmogelijkheid bezit.

Het behoeft geen betoog, dat de praktische doorvoering van dit voor Oostersche verhoudingen vrij gecompliceerde stelsel zeer vele moeilijkheden heeft meegebracht, waaraan niet alleen het apparaat der Overheid zelf moest worden gewend, doch tevens de handelswereld zoowel als het groote publiek in Indië, dat de snelle ommekeer in de traditioneele verhoudingen eerst geleidelijk meemaakte.

Samenvatting.

Een samenvattend oordeel over de gevolgde handelspolitiek kan m.i. niet een algemeene veroordeeling daarvan inhouden. Als product van den nood geboren, kleven daaraan fouten, die verbeterd kunnen worden en bevat zij elementen, die wellicht in nabije toekomst als overtollig verwijderd kunnen worden. Doch de ontwikkeling van de internationale handelspolitiek dient te worden afgewacht, alvorens de Indische Regeering zich weder van het arsenaal van wapenen, waarover zij thans beschikt, zal kunnen ontdoen. Tevens zal bij den verderen uitbouw van de in opkomst zijnde Indische nijverheid het handelspolitieke apparaat van groot nut blijken. Het beslissende gezichtspunt, waaraan alle onderdeelen van de Indische handelspolitiek ook in de komende verhoudingen zullen moeten worden getoetst, zal echter moeten blijven: het dienen van het Indische belang in zijn verschillende schakeeringen. Aldus zal de nieuwe Indische handelspolitiek kunnen bijdragen tot de versterking van het Indische productie-apparaat, hetgeen na de magere jaren die achter ons liggen, zoo dringend noodig is. J. VAN GELDEREN.

DE BUITENLANDSCHE BELANGEN VAN NEDERLAND EN NEDERLANDSCH-INDIË.

Het klinkt paradoxaal, maar is niet tegen te spreken, dat deze tijd van afsluiting tegenover het buitenland en van streven naar zelfvoorziening, meer dan ooit te voren, geleid heeft tot internationale oriëntering in dien zin, dat bij de volken onderling een groeiende kennis te constateeren valt van de eco-

nomische structuur van buurstaten, zelfs van verwijderde burenen, een belangstelling, die als regel zijn oorsprong vindt in zuiver zelfzuchtige bedoelingen.

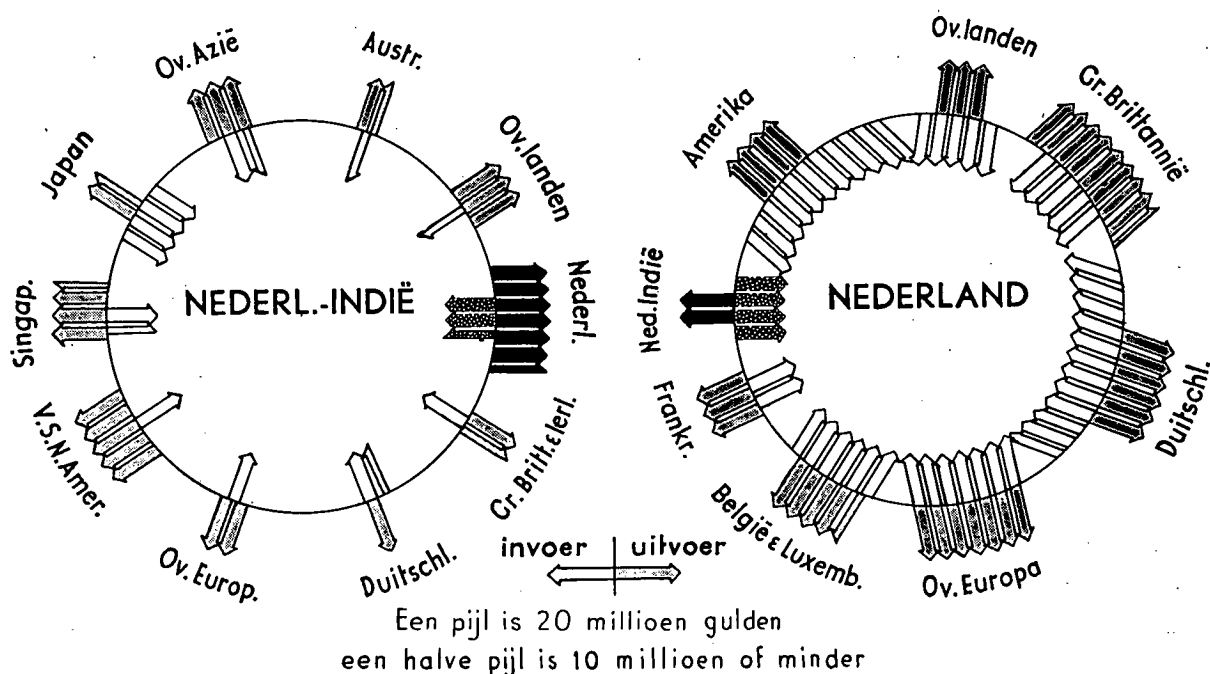
Was vroeger de kennis van de internationale betrekkingen op economisch gebied practisch een monopolie van handel en banken, thans houden honderden ambtenaren en geleerden zich bezig met het vergaren, schiften en verwerken van economische informaties over het buitenland om daaruit de richtlijnen af te leiden voor de expansie van het nationaal belang en die zoo mogelijk vast te leggen in handelstracaten.

Die expansie wordt gesteund niet alleen door goed toegeruste consulaire corpsen, maar ook door kort of lang loopende credieten, speciale organisaties en bankinstellingen, waardoor een samenhang van belangen ontstaat, waarvan een outsider de bijzonderheden niet of moeilijk te weten komt. In hoeverre men bij die buitenlandsche belangencomplexen met normaal gegroeide zakenrelaties, in hoeverre met door Regeeringen gesubsidieerde of op andere wijze bevorderde of geschapen invloedssferen te maken heeft, valt voor een buitenstaander veelal slechts te gissen. Dat de gevoerde politiek niet zonder effect is op den loop van den wereldhandel blijkt duidelijk uit de laatst verschenen publicatie over den wereldhandel.

Economische strategie ten aanzien van het buitenland is evenals „ordering” der interne economie voor ons Nederlanders een begrip, dat weinig in overeenstemming is met de nationale traditie van individuele vrijheid. Wij volgen de nieuwe richting der economische politiek schoorvoetend en slechts in defensieven zin. Wat onder actieve handelspolitiek begrepen moet worden, is nog onzeker, doordat de nationale belangen te dien aanzien te veel in het negatieve geformuleerd zijn. Wij wenschen „met rust gelaten” te worden en „onbelemmerd zaken te doen”, doch een positief programma betreffende onze internationale economische expansie bezitten wij noch ten aanzien van de geografische gebieden noch ten aanzien van de aan te wenden middelen. En toch zal het daarvan moeten komen, willen wij onze plaats in de wereld behouden.

Dat wil niet zeggen dat er bij ons *niets* gebeurt. Ook bij ons missen de handelsaccorden hun effect niet. Zonder twijfel valt er bij onze diplomatieke en consulaire vertegenwoordiging een verhoogde activiteit te bespeuren; ook wij hebben verschillende ijveri-

Waarde in- en uitvoer 1936



ge Kamers van Koophandel; Nederland en Indië zijn beide met handelsvoorlichting begonnen. Het zou onbillijk zijn de waarde dezer organisatie te miskennen. Waar wij op willen wijzen is, dat er nog andere middelen zijn; dat Nederland met zijn beperkte hulpbronnen aan menschenmateriaal en geld, nog meer dan een groote mogendheid reden heeft voor goed overwogen buitenlandsche actie. Hierover en speciaal over hetgeen van de Overheid verwacht mag worden en wat aan het bedrijfsleven moet worden overgelaten zal wel zooveel verschil van meening rijzen, dat het tijd wordt deze materie tot een onderwerp van nationale gedachtenwisseling te maken.

Verskil in de in- en uitvoerpositie tusschen Nederland en Nederlandsch-Indië.

Allereerst moet men het er over eens worden, hoe ten aanzien van de Nederlandsche en Nederlandsch-Indische belangen de kaarten liggen, dus wat het gegeven is waarvan men uit dient te gaan.

De uiteenlopende interessen der beide gebiedsdeelen blijken met een oogopslag uit de geografische verdeling van den Nederlandschen en Nederlandsch-Indischen export, zooals deze is voorgesteld in nevenstaande grafiek.

Men ziet hoe weinig Nederlandsch-Indië voor Nederland beteekent als afzetgebied en hoe ook omgekeerd Nederlandsch-Indië slechts een klein deel van den export in of via Nederland kan afzetten.

Vergelijkt men de situatie bij het aandeel, dat het moederland heeft in den im- en export van Britsche, Fransche, Amerikaansche overzeesche gewesten, dan vindt men elders veel hogere percentages¹⁾.

Een tolunie tusschen Nederland en Indië zou, afgescheiden nog van andere overwegingen, een onvoldoende economische basis opleveren voor het Nederlandsch imperium. De ontwikkeling der beide gebiedsdeelen wijst ook in het geheel niet in die richting. Nederland en Nederlandsch-Indië groeien economisch namelijk niet naar elkaar toe, veeleer hebben beide gebiedsdeelen in de laatste decennia hun eigen weg gevolgd.

De Indische cultures en de Indische mijnbouw hebben sedert 1900 een zoodanige vlucht genomen, dat de productie de binnenlandsche consumptie en die van het moederland veelvuldiger te boven gaat. Deze productievergrooting is echter niet gepaard gegaan met een evenredige belangstelling voor den verkoop en voor de verwerking onzer producten. De eenzijdige alleen op de productie gerichte economische structuur van Indië heeft tot vooronderstelling een wereld gebaseerd op vrijhandelsbeginselen. Naar mate deze veronderstelling minder grond heeft, wordt de positie kwetsbaarder.

Voor den export van een betrekkelijk klein aantal stapelartikelen, zoekt Nederlandsch-Indië afzet bij een groeiend aantal afnemers. Voor Nederland is het beeld juist omgekeerd. De export bestaat uit een groote verscheidenheid van landbouw- en industrie-producten, maar deze worden ondergebracht bij een klein aantal consumenten.

Terwijl de afnemers van Nederland meerendeels vlak over de grens wonen, worden de Indische producten getransporteerd over groote afstanden en naar alle windrichtingen.

De Nederlandsche belangensfeer is dientengevolge van geografisch beperkter omvang dan die van Indië. De steeds wijdere verspreiding van den Indischen export is onvermijdelijk en nuttig in verband met de verdeling van het risico. Doch het verschijnsel beteekent tevens, dat Indië meer en meer belangen krijgt, die liggen buiten de werkingssfeer van het Nederlandsche handelsapparaat, dat Indië meer en meer afhankelijk wordt van afnemers, die verder in

geen enkel opzicht in relatie staan met Nederlandsche handel of industrie.

Grootere samenhang tusschen beide belangensferen kan niet verkregen worden door de Indische economie tot kleinere proporties te brengen, doch alleen door uitzetting van de Nederlandsche belangen.

De vraag is, is dat mogelijk?

Redenen van de geringe ontwikkeling van Nederlandsche overzeesche belangen buiten Ned.-Indië.

Het vermeederen van het aantal consulaire vertegenwoordigers is uiteraard geen vraagstuk, maar slechts een kwestie van geschikte personen en van geld. Doch de vraag, hoe kunnen wij de Indische en Nederlandsche belangen weer in elkaar doen grijpen, hoe komen wij tot een unie buiten de tolgrenzen, doet onmiddellijk de prealabele vraag rijzen, waarom zijn de Nederlanders tot nu toe in bepaalde overzeesche gebieden niet geslaagd; door welke oorzaken hebben de buitenlandsche belangen van Nederland een beperkt karakter; wat zijn de beletselen geweest voor de ontwikkeling van Nederlandsche overzeesche belangen buiten Indië.

Dat het beperkte zielental of de geringe neiging der Nederlanders om te emigreeren de hoofreden is, mag men betwijfelen. Er leven heel wat Nederlanders buiten de grenzen, echter niet altijd op plaatsen en in posities, waar men ze gaarne zou zien.

De voornaamste reden van het gebrek aan relaties in overzeesche gewesten zal gezocht moeten worden in de late en beperkte industriële ontwikkeling van Nederland, waardoor ons land bij Engeland, Duitschland, de Vereenigde Staten en ook bij België ten achter stond ten aanzien van het entameeren van groote buitenlandsche objecten. Wij hebben in het verleden wel degelijk gelegenheid genoeg voor winstgevendige beleggingen gehad, doch wij konden er geen gebruik van maken, omdat wij industrieel en mijnbouwkundig onvoldoende toegerust waren. (Opening van Japan, de ontwikkeling der goudvelden in Zuid-Afrika).

Een andere reden is, dat de Nederlanders in den handel van overzeesche grondstoffen en voedingsmiddelen een veel geringere rol spelen dan men verwacht zou van een volk met ruim drie eeuwen koloniale ervaring. Dit vindt zijn verklaring slechts ten deele in de minder omvangrijke industrie en het beperkte zielental aan consumenten. Hier moet de oorzaak gezocht worden in het hardnekkige nationale misverstand, dat overzeesche handel het karakter moet dragen van aanvoer over Nederland of wil men het anders stellen: de makelaarscourtage en de provisiereking hebben steeds zwaarder gewogen dan de nationale belangen in groter verband gezien. Deze eigenaardige trek van het Nederlandsche handelskapitaal, in het bijzonder geïncarneerd in Amsterdam, heeft niet alleen reeds twee eeuwen lang de handelsontwikkeling van Indië vertraagd, maar is ook oorzaak, dat de commercieele beteekenis van Nederland geen gelijken tred gehouden heeft met onze beteekenis in de wereld als producent van koloniale producten. Wij bezitten geen handelshuizen, die de artikelen suiker, thee en rubber hebben geentameerd, zooals Müller & Co. den ertshandel, de firma Duyvis den koffiehandel of Bunge & Co. den graanhandel.

Onze Indische exporteurs zijn geen dochterstichtingen van oude Amsterdamsche zaken, naar men verwachten zou, doch voor zoover geen vreemdelingen, grootendeels plaatselijk ontstane firma's, wier zaken meerendeels bestaan uit het afschepen op order.

Een derde zwak is gelegen in de omstandigheid, dat aan het omvangrijke Nederlandsch beleggingskapitaal geen voldoende richting gegeven wordt ter ondersteuning van het buitenlandsche belang van de Nederlandsche industrie en Nederlandsch-Indischen afzet.

¹⁾ Zie Koloniale Studiën Juni 1937; W. M. F. Mansvelt: Onze kwetsbare export, waar dezelfde materie in ander verband is behandeld.

Mogelijkheden tot expansie.

Zoo staan dus zonder twijfel ernstige beletselen van psychologischen en materieelen aard in den weg aan elke poging om door middel van expansie van Nederlandschen handel en industrie te geraken tot coördinatie van Nederlandsch-Indische en Nederlandsche belangen in het buitenland.

Er is, zooals de zaken thans staan, geen aanleiding voor de optimistische verwachting, dat het Nederlandsche handelsapparaat in de toekomst een meer internationale steun zal zijn voor Indische belangen.

Misschien kan ontwikkeling in de gewenschte richting eenigszins bevorderd worden, wanneer de Regeering bereid is ondernemende Nederlandsche of Indische kooplieden te steunen door de algemeene onkosten van nieuwe kantoren in het buitenland voor eenige jaren geheel of gedeeltelijk voor haar rekening te nemen.

Een andere mogelijkheid is gelegen in de verdere ontwikkeling van de verkooporganisaties van bestaande Indische concerns of combinaties van cultuurmaatschappijen.

Hoopvoller mogen wij staan tegenover de verdere ontwikkeling van de Nederlandsche industrie. De opkomst van industriele wereldconcerns binnen onze grenzen voorspelt een nieuwe phase in de economische ontwikkeling van Nederland.

Naar mate deze industrie groeit en invloed verkrijgt op het bankkapitaal en de Nederlandsche politiek opent zich het verschieft van een meer constructieve buitenlandsche activiteit dan in het verleden uitgegaan is van het koloniale handelskapitaal.

Op het gebied van buitenlandsche leeningen kan door ruimer gebruik te maken van gemengde of gespecialiseerde effecten-portefeuilles onder beheer van beleggingsmaatschappijen, zonder het risico voor den individueelen belegger te vergrooten, de financiële kracht der natie meer dan tot nu toe geschied is, aangewend worden voor internationale expansie.

Die expansie zal natuurlijk in de eerste plaats moeten bestaan in bevordering op den gebruikelijken voet van den export van de producten van reeds aanwezige industrieën. Het laat zich echter denken, dat met het oog op den vasten voet, die wij in bepaalde beleggingsvelden wenschen te krijgen de speciale opkweeking van enkele takken van industrie gewenscht is. Waar export niet of niet meer mogelijk is, komen dochterstichtingen van Nederlandsche industrieën in aanmerking. Bijzondere aandacht verdienen de industriele ondernemingen, die de grondstoffen uit eigen koloniën verwerken. De verticale organisatie, toegepast op de thans nog eenzijdige Indische economie, leidt niet alleen tot een grootere zekerheid voor den afzet der koloniale voortbrengselen, doch biedt tevens een nieuw verschieft voor de Nederlandsche industrie en het nationaal beleggingskapitaal.

Een ontwikkeling in de bedoelde richting ziet men reeds bij de Billiton-Maatschappij. Waarom zou geen verband gelegd kunnen worden tusschen de productie van ruw suiker, sisal, tabak en raffinaderij, touwen sigarenfabrieken? Waarom zou een belangencombinatie tusschen cultuurmaatschappijen en industriele ondernemingen niet mogelijk zijn? Zonder twijfel roept een dergelijk streven nieuwe organisatievormen in het leven als „contrôle- of financieringsmaatschappijen, waarbij grootere belangencomplexen mogelijk worden zonder verlies van deskundigheid op elk afzonderlijk terrein. Dat is de richting, die wij in moeten; een richting waardoor de economische grondslagen der Rijkseenheid versterkt worden, een middel waardoor een klein land sterk kan staan in den vreemde.

Wat wij als richtlijn voor onze buitenlandsche politiek en economische expansie van noode hebben, is de zakelijke uitwerking van een imperiale visie.

W. M. F. MANSVELT.

NEDERLANDSCH-INDIË'S GELD- EN CREDIETWEZEN IN DE PERIODE 1930/1937.

Het Nederlandsch-Indische geld- en credietwezen heeft een tijdperk van krachtige beproeving zonder veel kleerscheuren doorstaan, ondanks — en gedeeltelijk ook dank zij — een aantal bijzondere karaktertrekken, die de economische en financiële structuur van het land kenmerken (zie de tabel).

Wie het door deze cijfers aangegeven verloop goed wil verstaan, dient zich rekenschap te geven van een drietal in dit verband belangrijke feiten.

Groote conjunctuurgevoeligheid.

Het eerste dier feiten: Nederlandsch-Indië's sterk eenzijdige oriëntering op de productie van agrarische en minerale grondstoffen en daardoor groote conjunctuurgevoeligheid, is bekend. Het heeft tengevolge, dat het aanpassingsproces aan gewijzigde welvaartsomstandigheden in Ned.-Indië zeer snel pleegt te verlopen en dat in de Westersche sfeer de mogelijkheid tot het door kunstmatige maatregelen („geld-injecties”, prijszetting) in het leven roepen van een specifiek binnenlandsche steunconjunctuur, ten eenemale ontbreekt. Slechts in de tot op groote hoogte zelfgenoegzame inheemsche sfeer is dit doel wellicht in zekere mate te verwezenlijken en is zulks partieel ook nagestreefd (rijst sedert 1933).

Ontbreken van geld- en kapitaalmarkt.

Het tweede feit is het ontbreken in Ned.-Indië van een „geld”- en „kapitaal”markt in den werkelijken zin van het woord. Ned.-Indisch kapitaal in de betekenis van kapitaal, dat door de nationaliteit van den eigenaar, resp. diens verblijf in dit land, practisch aan den Ned.-Indischen bodem gebonden is, is slechts in geringe mate aanwezig. Een deel er van bevindt zich in handen van Chineezen, Arabieren en welgestelde inheemschen en is door deze bevolkingsgroepen overwegend belegd in onroerend goed, dessacredieten (Chineesche rijstopkoop en productenhandel), productenvoorraden, zilveren munt of gouden voorwerpen.

Een ander deel bevindt zich in handen van den Westerschen werker in deze landen, vindt in goede jaren zijn voornaamste bron in de „tantièmes” en pleegt voornamelijk belegging te vinden in effecten, bankdeposito's en levensverzekeringpremies. Ofschoon de overgrote meerderheid der bezitters na een min of meer langdurig verblijf in de tropen repatrieert en alsdan haar kapitaal medeneemt, blijft er in Ned.-Indië toch steeds een bepaald kapitaal Fonds van deze categorie aanwezig, omdat de individueele bezitters elkander voortdurend afwisselen, al zijn — over langere tijdsperiodes beschouwd, in het bijzonder bijvoorbeeld gedurende het laatste tijdvak — niet onbelangrijke schommelingen in de hoogte van dit fonds mogelijk.

Een laatste deel bevindt zich tenslotte in handen van typisch Nederlandsch-Indische, in dit land gevestigde, beheerde en haar aandeelhouders vindende ondernemingen, die uit haar bedrijfswinsten een reservekapitaal hebben opgebouwd, hetwelk gewoonlijk belegging vindt in effecten en banksaldi.

Het is echter duidelijk, dat het zoojuist bedoelde Ned.-Indische kapitaal volkomen onvoldoende was en is om het sterk uitgegroeide Westersch bedrijf in deze landen te financieren, ook al omdat het grootendeels eerst is kunnen ontstaan uit de werkzaamheid, die als gevolg van kapitaalsinvestatie door buiten dit land woonachtige personen in Ned.-Indië werd wakker geroepen. Het feit ligt er dan ook, dat het in Ned.-Indië geïnvesteerde kapitaal zich overwegend in Nederlandsche en voorts in Engelsche, Amerikaansche, Duitsche, Fransche, Belgische, Zwitsersche en Japansche handen bevindt, waarbij het voor Ned.-Indië in de afgelopen jaren van moeilijk te overschatten beteekenis is geweest, dat de kapitaalverstrekking aan het bedrijfsleven zéér overwegend heeft plaats gevonden in den vorm van aandeelen, en slechts in

zeer bescheiden mate in dien van vaste-rentedragende obligaties.

De eenzijdigheid van de Ned.-Indische economische samenleving brengt voorts mede, dat een eigenlijk-gezegde „geld”-markt er ontbreekt. Beleggingsmogelijkheden voor kort geld zijn beperkt in omvang en praktisch slechts aanwezig in den vorm van export- en importwissels, resp. wissels voortvloeiende uit interinsulaire goederenverscheppingen, en beleening van producten- resp. goederenvoorraden. Daarbuiten zijn slechts beleggingsmogelijkheden op langen termijn, derhalve voor kapitaalsinvestatie, voorhanden.

Is derhalve in een land als Ned.-Indië de vraag naar kort crediet beperkt, daartegenover pleegt in een tijd van winstlatende productie het bedrag der in Ned.-Indië vrijkomende middelen zeer ruim te zijn en vorenbedoelde vraag verre te overtreffen. Winstgevende productie immers veronderstelt het vrijkomen van „afschrijving” en het ontstaan van „winst”, en waar voor deze bedragen binnen Ned.-Indië geen kortlopende beleggingsmogelijkheden aanwezig zijn, voert dit tot het resultaat, dat zij elders, dat wil dus zeggen: buiten Nederlandsch-Indië, belegging zoeken.

Dit verschijnsel, hetwelk in de Indische financieringspraktijk een zéér voorname rol speelt, uit zich zoowel bij de in Ned.-Indië werkzame banken als bij de vele buiten Ned.-Indië haar zetel en beheersvoering hebbende groote bedrijfslichamen. Indien eerstgenoemde meer middelen krijgen toegevoerd dan zij in Ned.-Indië in den vorm van wisselovername, beleening van goederen en producten dan wel financieringen op langeren termijn kunnen uitzetten, komen zij in de noodzakelijkheid dit teveel naar Amsterdam resp. andere geldcentra buiten Ned.-Indië over te maken, teneinde aldaar in schatkistpapier, bankaccepten, effecten of andere liquiditeiten loonend emplooi te zoeken. Hetzelfde is het geval met tal van groote lichamen, welke het beheer van haar liquide middelen gecentraliseerd ter plaatse haar hoofdvestiging Amsterdam, Londen, New-York, e.d. voeren. Zij allen plegen — afgezien van bijzondere omstandigheden ten aanzien van koersrisico en rentestand — in Nederlandsch-Indië niet meer middelen aan te houden dan voor de financiering der exploitatiekosten in Ned.-Indië noodig is.

Aldus kan derhalve worden gesteld, dat het Indische middelenbeheer voor een zeer overwegend deel feitelijk niet anders is dan een zuivere kashuishouding. De vrijkomende middelen, die in het land zelf geen belegging op korten termijn kunnen vinden, vloeien hetzij direct, hetzij indirect — met als tusschenschakel de banken — naar buiten af, waaruit de conclusie kan worden getrokken, dat onder normale omstandigheden — en à fortiori onder crisisonstandigheden — de liquiditeitsreserves van het Ned.-Indische bedrijfsleven buiten Nederlandsch-Indië plegen te worden aangehouden.

Sterke financiële positie der ondernemingen.

Dit punt voert vanzelf tot het derde voor de beoordeeling van het Nederlandsch-Indische geld- en credietwezen belangrijke feit: de over het algemeen zeer sterke financiële positie, waarmede het in Nederlandsch-Indië werkzame particuliere bedrijf de crisis inging. Wie zich wel eens met vergelijkende balansanalyse heeft beziggehouden weet, dat de in Nederlandsch-Indië werkende ondernemingen over het algemeen zeer voorzichtig plachten en plegen te worden gefinancierd, en in meerdere gevallen zelfs het karakter van beleggingsmaatschappijen („investment trust”) aannamen. Dit heeft uiteraard de verliezen van de eerste crisisjaren en de noodzaak tot kostprijsverlaging niet geringer doen zijn, doch wel heeft het voorkomen, dat de eigenlijke bedrijfs werkzaamheid in gevaar geraakte, gelijk in tal van landen met minder conservatieve financieringsmethodes.

Na het bovenstaande is het thans mogelijk zeer in het kort de crisiswerkingen op de Nederlandsch-Indische geldcirculatie en de positie van den Nederlandsch-Indischen gulden na te gaan. Die crisiswerkingen dragen gedeeltelijk een circulatie-verlagend en gedeeltelijk ook een circulatie-verhoogend karakter.

Factoren, die de geldcirculatie verminderen.

Tot eerstgenoemde groep behooren het door prijsdaling en verminderde omzetten, resp. ingekrompen productie, vrijkomen van voorheen in Ned.-Indië vastliggend bedrijfskapitaal, en het interen van kapitaal voor consumptie door de Westersche en inheemsche particuliere samenleving.

Het bij het uitbreken van de crisis in Ned.-Indië werkzame bedrijfskapitaal was belegd in goederen, producten en debiteuren en werd, al naar gelang het in consumptie ging, met ruilmiddel afbetaald. De in de plaats tredende nieuwe goederen, producten en debiteuren vertegenwoordigden vanwege geringere quanta en gedaalde prijzen in geldswaarde een belangrijk lager bedrag, zoodat een overeenkomstig bedrag aan ruilmiddel niet weder opnieuw in circulatie behoefde te worden gebracht. Aldus verminderden zoowel het quantum als de waarde van de goederen- en productenvoorraden en van de uitstaande credieten, en kwam derhalve voor het bedrijfsleven een deel der voorheen in Nederlandsch-Indië vastliggende middelen vrij, terwijl zich dit alles zichtbaar uitsprak in een aanhoudende vermindering van de geldcirculatie, zoowel van bankbiljetten en zilver als van het zgn. bankgeld (creditsaldi en credieten). De vrijgekomen middelen van het bedrijfsleven werden gebruikt voor de afbetaling van — veelal buiten Ned.-Indië gevestigde — crediteuren, terwijl ook eventuele surplussen ter rentegevende belegging naar buiten werden overgebracht. Het is duidelijk, dat aan de vraag naar buitenlandsche valuta slechts door het afstooten van goud kon worden voldaan.

Belangrijke financiële gegevens	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Binnenlandsche credietverleening	85.7	89.2	63.8	69.6	45.3	47.2	36.7	46.2	57.1
(w.o. a/h Gouvernement van Ned.-Indië)	0	25.5	19.8	22.3	3.4	11.6	0	1.2	4.-
Goud en buitenlandsche deviezen	234.8	188.3	164.5	140.2	149.9	139.-	148.2	114.-	165.7
Zilver	18.2	31.2	47.3	45.7	46.5	31.6	27.6	21.1	16.8
Bankbiljetten en wissels	313.8	282.1	252.9	235.8	217.9	199.7	181.2	162.6	196.9
Rekening-courant saldi	35.5	34.2	33.6	26.5	28.8	23.1	36.8	17.8	41.8
(w.o. v/h Gouvernement van Ned.-Indië)	1.-	0	0	0	0	0	5.2	0	0
Dekkingsperc., berekend in goud en buitenl. deviezen ..	67.2 %	59.5 %	57.4 %	53.4 %	60.8 %	62.4 %	68.0 %	63.3 %	69.6 %
Circulatie zilveren teekens (incl. muntbiljetten)	171.4	157.9	119.6	89.3	76.9	62.-	54.4	51.1	61.9
Koopkoers T.T.-Holland van De Javasche Bank	100.-	100.-	100.-	100½	100¼	99¾	99¾	99½	99½
Vlottende schuld van Nederlandsch-Indië:									
In Nederlandsch-Indië	47.2	56.8	50.3	59.4	21.8	20.9	6.9	4.8	13.4
In Nederland	22.3	54.1	124.6	182.1	152.1	265.2	141.3	126.3	57.2
Geconsolideerde schuld van Ned.-Indië	1009.8	982.-	1064.7	1140.5	1324.3	1244.2	1363.7	1358.8	1334.3
Totaal	1079.3	1092.9	1239.6	1382.-	1498.2	1530.3	1511.9	1489.9	1404.9
Remises v/h Gouvernement van Ned.-Indië en Nederland	66.-	0	0	7.2	38.-	68.-	91.-	144.-	

Eenzelfde werking op de circulatie en tot op zekere hoogte ook op het buitenlandsch betalingsverkeer werd uitgeoefend door het interen (gedeeltelijk voor betaling van importgoederen) door particulieren in de Westersche en in de inheemsche sfeer op bank-saldi en op de als kapitaalbelegging opgepotte zilveren teekenmunt en bankbiljetten. De inheemsche bevolking heeft zich in groote mate van haar goudbezit ontdaan. Aldus kwam een belangrijke circulatievermindering tot stand:

a. Voor zooverre het geld een zuivere ruilmiddel-functie vervulde, doordat via de normale collecteurs: leveranciers van het publiek, tweede hand, importeurs, banken, Gouvernement, dezelfde hoeveelheid ruilmiddel uit het verkeer bleef terugkeeren, terwijl via de normale distributeurs: banken, cultures, exporteurs, Chineesche productenhandel, bedrijven, Gouvernement, een geringere hoeveelheid ruilmiddel opnieuw in circulatie werd gebracht.

b. Voor zooverre het geld een kapitaalbeleggings-functie vervulde, door het voor consumptie uitgeven daarvan, waarna het langs den zoeven omschreven weg naar den oorspronkelijken emittent terugkeerde, doch niet werd geremplaceerd.

Factoren, die de geldcirculatie vermeerderen.

Tot de circulatie-verhoogende crisiswerkingen behooren de tijdelijke voorraadvorming van onverkoopbaar product en de „verlieshuishouding” in het Westersch bedrijf en in de Overheidswerkzaamheid. Tijdelijke voorraadvorming van onverkoopbaar product beteekent het in omloop brengen van normaliter in buitenlandsche valuta ter beschikking komend, doch thans nog niet als zoodanig gerealiseerd inkomen. Dit laatste wordt niettemin reeds dadelijk voor een deel direct en voor een ander deel indirect besteed aan consumptie van importgoederen, resp. andere betalingen in buitenlandsche valuta en schept daardoor een behoefte aan remise naar buiten Nederlandsch-Indië, waartegenover slechts remisemateriaal aanwezig is voor zoover de onverkochte voorraad wordt gefinancierd met daartoe opzettelijk van buiten Ned.-Indië ontboden kapitaal (aanrekening van de elders aangehouden liquide-middelen-reserves van het bedrijfsleven), dan wel met in Ned.-Indië intusschen vrijgekomen middelen, die anders bij gebrek aan beleggingsmogelijkheid het land zouden hebben verlaten (credieten door particuliere banken). Zou een dergelijke onverkochte voorraad buiten bepaalde grenzen door de circulatiebank worden gefinancierd, dan zou reeds aanstonds vaststaan, dat voor de in den kostprijs begrepen buitenlandsche betalingen geen remisemateriaal in de markt zou zijn en zou die financiering derhalve voor dat gedeelte tot het afstooten van goud moeten leiden.

Tijdelijke voorraadvorming van onverkocht product heeft zich in Ned.-Indië praktisch uitsluitend in de suikerindustrie voorgedaan. Tot en met campagne 1932 liepen de voorraden op en daarna geleidelijk weder terug. De krachtige financieele positie heeft echter gemaakt, dat zij zich grootendeels door eigen reserves heeft kunnen helpen.

Het verschijnsel van „verlies”huishouding in het Westersch bedrijf en in de Overheidswerkzaamheid heeft met betrekking tot geldcirculatie en buitenlandsch betalingsverkeer dezelfde consequenties als het tevoren besprokene. Het in de Ned.-Indische bedrijfsexploitatie geleden verlies bestaat uit de niet-verdiende „afschrijving”, welke de middelenpositie onberoerd laat, en uit een werkelijk teveel aan uitgaven boven ontvangsten, waardoor die middelenpositie wordt aangetast. Dit laatste deel van het verlies — hetwelk ter verduidelijking „kas”-verlies kan worden genoemd — brengt in Nederlandsch-Indië inkomen in omloop, waartegenover gedeeltelijk betalingen in buitenlandsche valuta moeten plaats vinden, zoodat te dien aanzien hetzelfde geldt als ten aanzien van voorraadvorming van onverkocht product.

Het is weder de suikerindustrie geweest, waar de „kas”verliezen een grooten omvang hebben aangenomen, doch een krachtige druk op den goudvoorraad is hiervan niet uitgegaan, omdat de aanpassing zeer snel verlopen is en ook hier de eigen liquide-middelen-reserves van het bedrijfsleven insprongen.

Ook de belangrijke begrotingstekorten van het Ned.-Indische Gouvernement gedurende de eerste crisisjaren hebben door de wijze harer financiering geen druk op de positie van het Nederlandsch-Indische ruilmiddel uitgeoefend. Het Ned.-Indisch budget is naar bekend gesplitst in twee gedeelten, één betreffende de ontvangsten en uitgaven in Ned.-Indië en één betreffende die in Nederland. De normale situatie is, dat in Ned.-Indië de ontvangsten een belangrijk overschot laten, hetwelk door bemiddeling van De Javasche Bank naar Nederland wordt gemitteerd tot dekking van het aldaar bestaande surplus aan uitgaven (pensioenen, verlofssalarissen, materieel-aanschaffingen, rente en aflossing e.d., waartegenover slechts zeer geringe ontvangsten staan).

De crisis deed reeds in de eerste maanden van 1930 het overschot van de ontvangsten boven de uitgaven in Ned.-Indië verdwijnen en het debet van het Gouvernement bij De Javasche Bank oploopen, zoodat van remises naar Nederland geen sprake meer kon zijn. Zelfs ontstond tijdelijk een surplus aan uitgaven in Ned.-Indië, waarin echter spoedig door bezuiniging en opvoering van belastingen werd voorzien, zoodat het resultaat was, dat althans de uitgaven en inkomsten in Ned.-Indië van medio 1930 tot medio 1932 ongeveer in evenwicht kwamen. Het gevolg van deze situatie was, dat het begrotingstekort zich in Nederland accumuleerde, aldaar met vlottende schuld werd gefinancierd en op gezette tijden in leeningen werd geconsolideerd. In 1933 was de situatie in Nederlandsch-Indië zoover verbeterd, dat weder regelmatig en met steeds toenemende bedragen naar Nederland kon worden gemitteerd (zie tabel).

De positie van het zilver.

De voortdurende terugvloeiing van zilveren teekenmunt uit de circulatie veroorzaakte in de beginjaren van de crisis een scherpe stijging van den zilvervoorraad bij De Javasche Bank (zie tabel). Zou laatstgenoemde in onbeperkte mate al het haar aangeboden zilver — ook datgene, wat bij het Gouvernement ter betaling van belastingen binnenkwam — als dekking voor het ruilmiddel hebben aanvaard en zou voor het provenu daarvan remise naar het buitenland zijn gevraagd dan zou geen remisemateriaal in de markt zijn geweest en zou zich de wet van Gresham hebben doen gevoelen in dien zin: dat het zilver het goud uit den Ned.-Indischen metaalschat zou hebben verdrongen. Waar de zilveren teekenmunt, ofschoon wettig betaalmiddel tot elk bedrag, toch niet anders is dan fiduciair geld, uitgegeven door en voor verantwoording van den Staat, hetwelk theoretisch als remisemateriaal tusschen Ned.-Indië en Nederland kan worden gebezigd, doch voor geen van beide landen als remisemateriaal naar het buitenland bruikbaar is, heeft De Javasche Bank een teveel aan zilver steeds aan het Gouvernement overgedragen, hetwelk dit tijdelijk overtollig geworden ruilmiddel voor eigen rekening te Bandoeng opsloeg. Het gevolg daarvan was, dat de remises voor rekening van het Gouvernement naar Nederland eerst veel later aanvingen dan anders het geval zou zijn geweest en dat in de dekking van De Javasche Bank normale verhoudingen bleven gehandhaafd.

Vraagt men thans naar een conclusie uit het voorgaande, dan mag worden gesteld, dat het Nederlandsch-Indische geld- en credietwezen in zichzelf gezond en gaaf uit de crisis is te voorschijn getreden en dat de positie van den Ned.-Indischen gulden in de depressie geen enkel oogenblik in wezenlijk gevaar heeft verkeerd.

Dr. R. E. SMITS.

DE ALGEMEENE VOLKSCREDIETBANK EN VOORZIENING IN DE CREDIETBEHOEFTE VAN DEN INHEEMSCHE LANDBOUWER OP JAVA EN MADOERA.

Krachtens artikel 2 harer Statuten, heeft de te Batavia gevestigde Algemeene Volkscredietbank, die een semi-officieele instelling is, voor zooveel haar actief leenbedrijf betreft, tot taak het credietbedrijf uit te oefenen ter voorziening in die credietbehoeften van groepen van ingezetenen van Nederlandsch-Indië en binnen Nederlandsch-Indië gevestigde instellingen — zulks ongeacht den landaard — waarin niet of niet bevredigend door andere credietinstellingen wordt voorzien. Zoowel Europeanen, Inheemschen als Vreemde Oosterlingen kunnen derhalve gelijkelijk door de Algemeene Volkscredietbank aan crediet geholpen worden, — uiteraard alleen, wanneer zij over voldoende credietcapaciteit beschikken — tenzij zij bij een andere gevestigde, particuliere bankinstelling terecht kunnen. Nimmer kan en mag het de bedoeling van de Regering zijn om door middel van een door Haar in het leven geroepen instelling met philanthropischen inslag, als de Algemeene Volkscredietbank, het normale particuliere bedrijfsleven concurrentie aan te doen.

Uitgaande van de omstandigheid, dat de particuliere banken zich weinig of niet met de credietverstrekking aan de Inheemsche groep bezighouden, terwijl zij daarentegen veelvuldig contact zoeken met de daarvoor in aanmerking komende Europeanen en Vreemde Oosterlingen, is het duidelijk, dat alleen reeds uit dien hoofde het arbeidsveld van de Algemeene Volkscredietbank zich voornamelijk uitstrekt over de Inheemsche sfeer. Hiermede zij niet gezegd, dat de credietvoorziening van alle niet-Inheemsche groepen even volledig door de particuliere banken verzorgd wordt. Ten aanzien bijv. van bepaalde middenstandsgroepen valt een manco in de credietverstrekking te constateeren, waaraan de Algemeene Volkscredietbank, voor zoover dit op veilige wijze mogelijk is, zooveel mogelijk tegemoet tracht te komen.

Afgescheiden van het voorgaande is ook de onderlinge numerieke verhouding van de verschillende bevolkingsgroepen zoodanig, dat verreweg het overgrote deel van de debiteuren der Algemeene Volkscredietbank tot de Inheemsche groep moet behooren. De ondervolgende opstelling van cijfers, ontleend aan de jongste, in 1930 gehouden Volkstelling, sluit elken twijfel in dezen uit.

Europeanen	192.571
Inlanders	40.891.093
Vreemde Oosterlingen	634.700
Totaal	41.718.364

Indien aangenomen wordt, dat het jaar 1930, voor zooveel de uitleening van de Algemeene Volkscredietbank — destijds de plaatselijke Volkscredietbanken — betreft, het laatste normale jaar is geweest, dan was het uitleenbedrijf dezer instelling bij den aanvang der thans achter ons liggende crisis in juisten samenhang met bovengenoemde factoren. Bedroeg het voor het geheele credietbedrijf toenmaals uitstaand bedrag f 48.024.300, daarvan was f 45.066.400 geplaatst uitsluitend onder Inheemsche debiteuren. Alhoewel op grond van het vorenstaande als vaststaand mag worden aangenomen, dat van de debiteuren der Algemeene Volkscredietbank het leeuwendeel tot de Inheemsche bevolking behoort, dient, afgescheiden hiervan, de vraag onder de oogen te worden gezien onder welke groep(en) van de Inheemsche bevolking het meerendeel dezer leeners thuis behoort.

Het antwoord op deze vraag is niet moeilijk. Op grond van het bekende rapport van de heeren Meyer Ranneft en Huender, het „Onderzoek naar de belastingdruk op de Inlandsche bevolking” (1926) mag veilig worden aangenomen, dat de plattelandsbevolking op Java en Madoera voor minstens drie kwart

deelneemt aan den Inlandschen landbouw, waarmede niet gezegd zij, dat dit deel uitsluitend van den landbouw leeft, wel echter dat voor dit deel de landbouw het hoofdbedrijf vormt. Vanzelfsprekend komt ook dit tot uiting in de uitleencijfers van de bank. Uit de oude statistieken kan men over het jaar 1930 voor het Java-bedrijf een opstelling maken, waaruit blijkt, dat voor land- en tuinbouw, veeteelt en veehouderij een bedrag van f 25.745.000 werd uitgeleend aan 458.130 debiteuren van Inheemschen landaard. Men mag dus aannemen, dat ten minste dit bedrag den Inlandschen landbouwer ten goede is gekomen.

In de jaren volgende op 1930, toen de crisis goed doorzette, deden de verschillende daarmede gepaard gaande factoren in toenemende mate hun invloed op het uitleenbedrijf der Algemeene Volkscredietbank gelden. In de eerste plaats daalden de prijzen van nagenoeg alle landbouwproducten belangrijk; ten aanzien van de vee prijzen was het niet beter gesteld. Verder kwam er aanzienlijk minder geld onder de bevolking door de inperking van de suiker-, thee- en rubbercultuur, welke inperking gepaard ging met een aanzienlijke daling van de door deze cultures betaalde loonen. Tengevolge van vorenstaande omstandigheden daalden in vele streken van Java de geldinkomsten van de bevolking in zoodanige mate, dat er een geldschaarschte ontstond. Betaling van arbeid in natura, als ook wederzijdsch hulpbetoon bij de grondbewerking, waartoe de bevolking, zich aan de enorme daling van haar geldinkomen aanpassende, meer en meer haar toevlucht nam, droegen ertoe bij om het seizoencrediet aan de landbouwers in vele gevallen overbodig te doen worden.

Voor al echter werd het uitleenbedrijf in zeer ongunstigen zin beïnvloed door het groot aantal achterstalligen, dat in een snel tempo toenam. Het werd het meerendeel der leeners onmogelijk hun vroeger aangegane verplichtingen op tijd na te komen, tengevolge waarvan ze voorschands van nieuwe credietverstrekking moesten worden uitgesloten.

Dat door het samengaan van de noodzakelijke vermindering der leensommen met de afnemering van het aantal leeners de uitleencijfers een belangrijk ongunstiger aspect moesten gaan vertoonen, ligt voor de hand. De cijfers over 1935, toen het laagste punt in dezen bereikt werd, spreken dan ook een duidelijke taal. Aan credieten, welke rechtstreeks den desman ten goede kwamen, werd in dit jaar slechts f 4.838.630 uitgezet onder een aantal van 190.777 leeners. De leeningen liepen derhalve terug tot 19 pCt. en het aantal leeners tot 42 pCt. ten opzichte van 1930, het laatste normale jaar, wat de uitleening der Algemeene Volkscredietbank — destijds de plaatselijke volkscredietbanken — op Java en Madoera betreft.

Zoals reeds hiervoren gezegd, vertoonde het jaar 1935 de diepste inzinking van het uitleenbedrijf, in 1936 trad reeds een — zij het bescheiden — verbetering naar voren. Werd in 1935 een bedrag van f 4.838.630 aan 190.777 Inheemsche debiteuren voor landbouwdoeleinden uitgeleend, in 1936 bedroegen de overeenkomstige cijfers respectievelijk f 4.970.292 en 208.391. Deze bescheiden toeneming was voornamelijk een gevolg van de omstandigheid, dat, dank zij de efficiënte wijze van achterstandsbestrijding het aantal crisisachterstalligen, dat zijn ouden achterstand afbetaalde en dus voor een nieuwe leening in aanmerking kon komen, toenam.

Het is vooral door de toekenning van de kwijtschelding van een zeker percentage (rond 30 pCt.— 40 pCt.) van de schuld, indien de rest was afbetaald, dat de aflossing op de oude verplichtingen in gunstigen zin beïnvloed is. Voor een sociaal gerichte instelling als de Algemeene Volkscredietbank was het trouwens niet meer dan billijk, dat zij een deel van de ongunstige consequenties van de crisis voor haar Inheemsche debiteuren voor haar rekening nam.

Intusschen kan belangrijke uitbreiding van de credieten aan Inheemsche landbouwers eerst met goed gevolg ter hand worden genomen, wanneer de prijzen der Inheemsche producten, de loonen, de arbeidsgelegenheid in de Europeesche cultures op een hooger peil, dan in 1936 het geval was, zullen zijn beland. Hiertegenover kan de Algemeene Volkscredietbank uiteraard niets anders dan een afwachtende houding aannemen.

Wanneer men de gemiddelde prijzen van de voornaamste vrijwel op geheel Java geteelde eenjarige gewassen over de maand Juni 1937 tegenover die, over het geheele jaar 1935, het jaar van de diepste inzinking, stelt, dan komt men tot de ondervolgende cijfers:

Gewas	Gemid. prijs over 1935	Gemid. prijs Juni 1937
Padi boeloe (per picol)	f 1.83	f 1.85
Mais I (per 1000 kolven)	„ 0.26½	„ 0.29½
Cassave I.....	„ 0.70½	„ 0.62
Kedelee (wit)	„ 3.94	„ 3.57

Uit deze cijfers blijkt wel, dat de prijsstijging van padi en mais niet anders dan zeer bescheiden genoemd kan worden, terwijl de prijzen van cassave en kedelee zelfs niet onaanzienlijk terugliepen. Weliswaar valt hiertegenover de prijs van een ander belangrijk éénjarig gewas, de Inlandsche tabak, ongetwijfeld ten voordeele van 1935 uit, doch hierbij verlieze men niet uit het oog, dat deze cultuur zich slechts tot enkele, bepaalde gedeelten van Midden- en Oost-Java beperkt, terwijl het met de speciale garan-gan-tabak-cultuur in Midden-Java ook thans nog verre van rooskleurig is gesteld.

Een gunstige omstandigheid vormen ongetwijfeld de bepaald goede oogstbeschotten van de padicultuur der laatste jaren, tengevolge waarvan het voor verkoop beschikbare gedeelte van den oogst niet onbelangrijk toenam.

Alles bijeengenomen, zal men goed doen, zijn verwachtingen op grond van het vorenstaande niet te hoog te stellen, te meer, waar de depreciatie van September 1936 eveneens haar ongunstigen invloed op de koopkracht van den Inheemschen landbouwer deed gelden. Gelukkig kan er op gewezen worden, dat het prijsverloop van de meerjarige Inheemsche handelsgewassen een gunstiger aspect vertoonde.

Resumeerende kan men wel zeggen, dat West-Java van de conjunctuurwisseling het meest geprofiteerd heeft (thee, rubber en klappers), terwijl het in Midden- en Oost-Java meer in het bijzonder de klapper-, kapok- en tot op zekere hoogte de tabaksgebieden zijn geweest, die — in tegenstelling met het overgrote deel van deze provincies — van het gunstige prijsverloop de aangename gevolgen hebben ondervonden.

Midden- en Oost-Java staan er dan ook minder goed voor dan West-Java, mede door het feit, dat de Europeesche landbouwindustrie in eerstgenoemde gebiedsdeelen (suiker en tabak) in belangrijk grotere mate van de crisis geleden heeft dan in West-Java het geval was, alwaar de thee-, rubber- en kinacultuur zich uiteindelijk weer op bevredigende wijze wisten te herstellen. Toch vallen ook in Midden- en Oost-Java, zooals uit het voorafgaande blijkt, gelukkig eenige lichtpunten waar te nemen, terwijl voorts — een zeer voornaam punt — gewezen dient te worden op de kennelijk toegenomen arbeidsgelegenheid. Het is vooral de suikercultuur, die door haar huidige gelegenheid tot werk en ook haar grondhuur belangrijk meer geld onder de desabevolking brengt dan in 1935 het geval kon zijn.

De uitleenpolitiek van de Algemeene Volkscredietbank had met vorenstaande omstandigheden uiteraard ten volle rekening te houden; de toeneming van hare uitzettingen draagt in overeenstemming daar-

mede een bescheiden karakter, hetgeen uit het onderstaande moge blijken:

Uitgeleend voor landbouwdoeleinden in:	Aantal leeners	Bedrag
eerste semester 1935	85.868	f 2.103.181
„ „ 1936	93.077	„ 2.175.724
„ „ 1937	110.723	„ 2.409.047

Deze cijfers nemen echter niet weg, dat verwacht mag worden, dat de uitleening in de tweede helft van dit jaar in belangrijker mate dan in het eerste semester zal toenemen. De directie der Algemeene Volkscredietbank heeft wel den indruk gekregen, dat de beheerders der plaatselijke kantoren, uit — een overigens te verklaren — vrees voor toeneming van den achterstand, de uitleening in vele gevallen meer hebben gedrukt dan, strikt genomen, voor de veiligheid van het bedrijf noodzakelijk was, terwijl, naar het voorkwam, een te geringe geneigdheid bestond om zich aan de in elk geval in gunstigen zin gewijzigde conjunctuur aan te passen. Uiteraard heeft dit tot nadere interne gedachtenwisseling tusschen de directie en haar beheerders der plaatselijke kantoren geleid en bedriegen de teekenen over de afgelopen maanden Juli en Augustus niet, dan zal de stijging van de uitleeningen in de voor ons liggende maanden niet onaanzienlijk toenemen. Behalve deze toeneming dient ook gewezen te worden op de door de 25 miljoen bijdrage van Nederland mogelijk gemaakte schuldbevrijdingscredieten. Aan deze credieten, die met 20 pCt. Regeeringsgarantie zullen worden uitgegeven, hoopt de Algemeene Volkscredietbank binnen korten tijd nog circa één miljoen te kunnen uitzetten.

Heeft derhalve de toeneming der uitleening-sedert den conjuncturomslag tot dusverre een nog betrekkelijk bescheiden karakter gedragen, in de naaste toekomst kan een sneller accres van de uitzettingen ten behoeve van den Inlandschen landbouwer worden verwacht. Als vaststaand mag echter worden aangenomen, dat, zoo het al mogelijk mocht blijken een uitleenbedrijf te bereiken overeenkomende met dat van 1930, hetgeen wij echter ernstig in twijfel meenen te moeten trekken, dit zeer zeker nog ettelijke jaren zal duren.

F. J. MULLER.

DE GOVERNEMENTS PANDHUISDIENST.

„Het is bekend tot welke misbruiken en woekerwinsten de verpachting der pandhuizen aanleiding geeft en dat daardoor deze wijze van exploitatie, wel verre van de strekken tot voorkoming van armoede, wat toch eigenlijk het doel der pandhuizen behoort te zijn, veeleer tot verarming der inlandsche bevolking bijdraagt. De Gouverneur-Generaal meent dan ook, dat het voor die bevolking een zegen zou zijn, indien het daarheen kon worden geleid, dat met de verpachting der pandhuizen werd gebroken en deze inrichtingen werden beheerd door het openbaar gezag, dus door den Lande,.....”

Doel en oprichting van den Gouvernements Pandhuisdienst.

Aldus de Gouvernements-Secretaris in zijn missive van 16 Februari 1900, No. 471, aan den Directeur van Financiën; op geen treffender wijze dan met deze woorden kon de toestand van het pandhuiswezen in Ned.-Indië in die dagen worden gekenschetst.

Men begrijpt het bovenstaande beter, indien de situatie van een 30 jaar eerder wordt besproken. Tot 1870 waren de pandhuizen in Nederlandsch-Indië verpacht en deze verpachting gaf den Lande een jaarlijksch voordeel van ruim f 375.000, een zeker niet onbelangrijk te noemen inkomst. Doch naast deze bate gaf het toenmalige pachstelsel velerlei misbrui-

ken te zien van de zijde der pachters en wel voornamelijk met betrekking tot de door hen berekende rente.

Het was Minister De Waal, die in 1869 het voorstel indiende om over te gaan tot afschaffing der pacht, omdat, zoo luidde het motief, „rede en geweten zich verzetten tegen het behoud van de uit deze belastingheffing van den behoeftigen inlander verkregen inkomsten”. Het voorstel werd als zoodanig aangenomen en reeds met ingang van 1 Januari 1870 werd de verpachting der pandhuizen in Nederlandsch-Indië afgeschaft, terwijl met dienzelfden datum het licentiestelsel werd ingevoerd. Aan een ieder was het nu toegestaan een beroep te maken van het uitleenen van gelden op pand en tegen interest, indien hij er voor zorgde zich vooraf in het bezit te stellen van een door het hoofd van gewestelijk bestuur afgegeven vergunning (licentie).

Het baart dan ook geen verwondering, dat na een 10-jarig tijdvak het licentiestelsel in 1880 wederom werd omgezet in verpachting der pandhuizen, wanneer men in het Koloniaal Verslag van 1879 leest, „dat het licentiestelsel moreel zeer nadeelig en materieel niet voordeelig is (geweest) voor de bevolking en dat de opoffering van de niet onaanzienlijke voordeelen, welke de pacht eenmaal aan het Gouvernement opleverde, bijna uitsluitend aan de houders der pandhuizen is ten goede gekomen”. De opbrengst aan de schatkist uit het licentiestelsel van nog geen f 56.000 's jaars (het zegelrecht voor een licentievergunning bedroeg f 50 per jaar) was ook zeer gering, vergeleken bij de inkomsten van het pachtstelsel, die men op minstens 3¼ ton gouds becijferde.

In het nieuwe pachtstelsel waren bepalingen opgenomen, die een deugdelijken waarborg moesten vormen tegen een herhaling van de misbruiken bij vorige systemen ondervonden.

Den lezer zal hier een droge opsomming van de pro en contra argumentaties van een eventueele Gouvernemensexploitatie worden bespaard, het is voldoende als hier vermeld wordt, dat na een lange periode van 20 jaren de gedachte van 's Lands beheer der pandhuizen tenslotte de overhand verkreeg, nadat duidelijk gebleken was, dat de misbruiken onder het pachtstelsel van 1880, welk stelsel verscheidene malen nadien gewijzigd werd, om niet alle aantrekkingskracht voor de pachters weg te nemen, geleidelijk aan op even ergerlijke wijze waren toege-
nomen.

Wij zijn hiermede aan ons aanvangspunt gekomen, de missive van den Gouvernemens-Secretaris van 16 Februari 1900, waarmede eindelijk de eerste daadwerkelijke stap werd gedaan in de richting van Gouvernemens-exploitatie van de pandhuizen in Nederlandsch-Indië.

Op den voorgrond werd gesteld, dat het in eigen beheer nemen van de pandhuizen zou insluiten het beschermen van de inleggers tegen de bedriegerijen der pachters, om vervolgens dat deel van de winst dier pachters, dat aan het Gouvernement zou zijn gekomen, te doen strekken tot renteverlaging.

Met de oprichting van den Gouvernemens Pandhuisdienst, waarvan de openingsdatum op 1 April 1901 kan worden gesteld, wordt een periode ingeluid, die aan de credietbehoevende bevolking op uniforme wijze en tegen vaste rentevorwaarden geld op onderpand van goederen verleent, welke verbeteringen nimmer onder het pacht- of licentiestelsel zouden hebben bestaan.

Ontwikkeling van het bedrijf.

De regie werd geleidelijk aan, gewest na gewest, in geheel Nederlandsch-Indië ingevoerd. Het zou onmogelijk zijn geweest om in een zoo uitgestrekt gebied (de oppervlakte van Ned.-Indië bedraagt 1.900.134 km²) op een bepaald oogenblik de regie overal toepasselijk te verklaren, men moest ten eerste rekening houden met het verstrijken van de termij-

nen der nog loopende pachtovereenkomsten en voorts, wel een zeer voornam factor, met het in de aanvangsperiode niet voorhanden hebben van vakkundig onderlegd personeel. Het was vooreerst een zoeken naar een methode van werken, bij welke de lieast het meest gebaat zou zijn, aangezien men zich voor het feit geplaatst zag een bedrijf te ontplooiën, waarvoor in verband met de karakteristieke eischen niet de minste practische ervaring ter beschikking stond, zoodat de verdere uitbouw noodzakelijkerwijs empirisch moest plaats vinden.

In 1916 was de regie op Java en Madoera volledig ingevoerd; alleen in de Vorstenlanden bleef daarnaast het licentiestelsel — een recht van den Vorst — bestaan. In dat jaar waren 318 leenbanken in Gouvernemensexploitatie. Thans kwamen de buitengewesten aan de beurt voor invoering van de regie en sedert 1921 heeft de Pandhuisdienst aldaar zijn aantal leenbanken voortdurend uitgebreid. Een voldoende beeld van de evolutie van het pandhuiswezen in Nederlandsch-Indië sedert de oprichting wordt met de volgende cijfers gegeven: in 1910 waren 165, in 1920 360, in 1930 453 en momenteel zijn 456 pandhuizen in exploitatie. Bovendien werden vanaf 1933 in belangrijke bevolkingscentra op Java en Madoera filialen opgericht, welke instellingen enkele dagen van de week voor het publiek worden opengesteld. Er zijn thans 51 filialen in bedrijf.

Het Pandcrediet.

Overal waar de pandhuisregie werd ingevoerd was het aan een ieder verboden, op straffe van hechtenis of geldboete bij overtreding, gelden uit te leenen op onderpand van goederen, waarvan het bedrag of de waarde f 100 of daarbeneden bedroeg. Het ging dus hier speciaal om de klein-credietnemers — want daartoe behoorde het gros der inheemsche bevolking — te beschermen tegen woekerrente en kwade practijken van de vroegere pachters der leenbanken; voor pandleeningen boven de f 100 werden geen verbodsbepalingen uitgevaardigd, zoodat iedereen ook nog heden ten dage voor deze leeningen het beroep van geldschieder kan uitoefenen.

De meest uiteenloopende roerende zaken, meestal van kleinen omvang, kunnen — op enkele uitzonderingen na, waarvoor bijzondere voorschriften bestaan — bij de pandhuizen worden beleend.

Naar gelang van de grootte van het verstrekte leensombedrag worden de panden gegroepeerd in de 5 rubrieken: A, B, C, D en E, elk opklimmend met f 25, zoodat de A-rubrieken panden omvat met een leensom tot en met f 25, de B-rubriek van f 26 t/m. f 50 enz., terwijl de E-rubriek bestaat uit alle panden boven de f 100 leensom. Voor iedere rubriek bestaat een afzonderlijke renteberekening volgens onderstaand tarief.

Beleening van	Rente	Te berekenen over ten hoogste	De panden worden opgeveild in de
A. f 0,10—f 0,50 f 0,55—f 25,—	1 cent p/f 0,50 2 cent p/naar boven afgeronde gulden ¹⁾	135 dagen	8ste maand
B. boven f 25,— t/m f 50,—	5 0/0 's maands	6 maand. ²⁾	8ste „
C. boven f 50,— t/m f 75,—	4 0/0 „	9 „	11de „
D. boven f 75,— t/m f 100,—	3 0/0 „	12 „	14de „
E. boven f 100,—	1 0/0 „	12 „	14de „

¹⁾ Voor elk ingegaan tijdvak van 15 dagen. ²⁾ De maand te berekenen op 30 dagen.

Reeds verscheidene malen werden onderzoekingen ingesteld naar de werking van het pandcrediet onder de bevolking, juist omdat er zoo'n groote tegenstel-

ling bestaat in den toestand tusschen deze landen en de West-Europeesche staten. Uiteraard strekten die onderzoekingen zich uit tot Java en Madoera, aangezien deze eilanden de grootste bevolkingsdichtheid bezitten¹⁾ en aldaar de pandhuisregie reeds overall was ingevoerd. De laatste rapporten over dit onderwerp verschenen van de hand van Dr. J. R. Lette, die zijn bevindingen, vergezeld van talrijke grafieken, vastlegde in zijn 3-deelig boekwerk: „Onderzoek naar de werking van het pandcrediet onder de inlandsche bevolking”.

Een van de bijzonderheden van het pandcrediet is het kenmerk van massaverschijnsel. In het topjaar 1929 behaalde de pandhuisdienst een inbreng van rond 56.000.000 panden, waarop f 207.000.000 aan leensommen werd verstrekt. Door de crisis is het debiet in 1936 teruggelopen tot 30.000.000 panden met een leensom van f 65.000.000. De verkregen bedrijfsresultaten t/m. Augustus 1937 toonen aan, dat op het eind van dit jaar een accres zal worden verkregen.

Waar de pandhuizen fungeeren als instellingen, die op elk moment de goederen kunnen omzetten in geld (beleening) of omgekeerd. (lossing), zoodat men hier de situatie aantreft van een gesloten circulatie: goederen—geld, geld—goederen, zoo is een andere eigenschap der leenbanken het bevorderen van het sparen in goederen door de bevolking. Voorts wordt het nut van de leenbanken aangetoond door de hulp, die zij verleenen in den patjeklik-tijd, d.i. de min of meer lange periode tusschen twee oogsten in, de zg. inkomstloozen tijd. Door het beleenen van de goederen kan de bevolking deze moeilijke periode overbruggen. Veelal worden de pandhuizen genoemd barometer te zijn van de bevolkingswelvaart; de bestudeering van de cijfers in al zijn onderdeelen kan eerst de noodige kennis bijbrengen. Wordt hier volledigheidshalve genoemd, dat de door de pandhuizen verstrekte credieten zoowel dienen voor productieve als consumptieve doeleinden, dan kan men nagaan, dat de pandhuizen een alleszins economische en nuttig sociale functie in de inheemsche maatschappij vervullen.

Veilingen, Gouvernementspanden en surplussen.

Tot slot nog een kort woord over de niet-ingeloste panden. Zoodra de termijn van lossing verstreken is, worden de panden in het openbaar verkocht. Het Gouvernement koopt al die panden aan, waarop door het publiek een te laag bod wordt uitgebracht. Deze panden worden naderhand ondershands verkocht en aangezien het publiek voornamelijk gevormd wordt door de inheemsche bevolking, zoo blijven de goederen tot aan de volkomen slijtage bij die bevolking in omloop. De veilingen worden regelmatig iedere maand in elk pandhuis gehouden en de beleener weet, omdat aan de achterzijde van zijn pandbriefje zulks vermeld staat, wanneer zijn pand openbaar zal worden verkocht. Kan hij voordien zijn goed niet uitlossen, dan kan hij de beleening prolongeeren of zooals het in de dienstterminologie heet, herbeleenen, waarvoor hij slechts de verschuldigde rente heeft te betalen. De mogelijkheid bestaat ook om een gedeelte van de goederen te lossen, indien de beleener verschillende voorwerpen op één pandbriefje heeft ingebracht. Aan dengene, wiens pand op de veiling verkocht werd voor meer dan de verschuldigde leensom en rente, wordt het surplus dadelijk tegen inlevering van het betreffelijke pandbriefje uitbetaald; doch de aanvraag voor de uitbetaling moet binnen het jaar, gerekend na de veiling, worden ingediend. Is deze termijn overschreden, dan vervalt het surplus aan het Land.

W. G. J. LANS.

¹⁾ Volgens de Volkstelling 1930 telt Java en Madoera 41.718.364 inwoners, of 316.1 per km²; de buitengewesten 19.008.869 inwoners of 10.7 per km².

VOEDSELSITUATIE EN RIJSTPOLITIEK.

De maatregelen, die de Regeering in Nederlandsch-Indië in den loop der jaren heeft getroffen in verband met de voedselvoorziening, zijn gebaseerd op het overwegend agrarisch karakter van het land en het lage peil der geldelijke inkomsten der bevolking. Voor zoover geen voedselgewassen worden geteeld, is men afhankelijk van vaak vrij ruime, doch steeds aan groote schommelingen onderhevige inkomsten door productie van exportgewassen (rubber, copra, koffie, thee, specerijen, enz.), dan wel van lage loonen in kleinindustrie of grootlandbouwbedrijf. In vele streken op Java en Madoera ging dit gepaard met een verrassend dichte bevolking van het platteland en een intensief gebruik van den bouwgrond. Er zijn gebieden op Java met een dichtheid der bevolking van 600/800 per km², waar de voedselbalans vrijwel in evenwicht is.

A. Productie.

Het economisch leven in Indië wordt sedert de opkomst van het Westersch grootbedrijf zoowel als sinds de grondlegging van de talrijke bevolkings-exportcultures, in sterke mate beïnvloed door de wereldconjunctuur. Onder deze omstandigheden wordt de stabiliteit van de maatschappij vooral verzekerd door een voldoende productie van den Indischen voedsellandbouw, hetgeen begrijpelijk is, wanneer men in aanmerking neemt, dat de stadsbevolking minder dan 10 pCt. van het totale ziental uitmaakt en de fabrieksnijverheid van betrekkelijk geringe beteekenis is. Voortdurend is de zorg van den Landbouwvoorlichtingsdienst, den Waterstaatsdienst (irrigatiewerken) en van de plaatselijke ambtenaren van het Binnenlandsch Bestuur gericht op verzorging en bewaking van de voedselproductie, zaaizaadvoorziening in geval van oogstmislukking, bestrijding van ziekten en plagen, enz. Intusschen is door het verschil in economische structuur tusschen Java en Madoera en de Buitengewesten hier en ginds het aspect zeer verschillend.

I. Java en Madoera.

Gedurende de laatste 50 jaren bleef, terwijl de bevolking toenam van 23 tot 43 miljoen zielen, de rijstimport schommelen tusschen 200.000 en 400.000 ton per jaar. (In enkele slechte jaren zijn veel hogere importen voorgekomen). In de twintigste eeuw kwam naast rijstimport een export van maïs en cassaveproducten (tapioca), waardoor de totale voedselbalans in de meeste jaren positief is. Vóór de recente crisis verkocht dus het dicht bevolkte Java met zijn lagen loonstandaard goedkoop voedsel en importeerde het de duurere rijst. In de crisisjaren is de voedselproductie verder toegenomen, deels door beplanting van vrijgekomen suikerareaal, doch in nog meerdere mate als gevolg van den noodzaak om in eigen behoeften te voorzien, toen andere welvaartsbronnen waren weggevallen. De hieruit voortvloeiende natuurlijke drang tot verruiming van den voedsellandbouw, werd door de verschillende overheidsinstanties krachtig gestimuleerd en geleid. De rijst-invoer is in een (intergwestelijken) rijstuitvoer omgezet en de consumptie van maïs en cassave is gestegen.

De invoer van rijst in een bepaald jaar is afhankelijk van den uitval van den oogst in dat jaar en den rijstogst in het voorafgaande jaar. Daarnaast stijgt en daalt de voorraad, in handen van eenige miljoenen landbouwers en handelaars, al naar gelang van een goed of slecht oogstjaar. De consumptie zal eveneens worden beïnvloed door den oogst; doch de verhouding tusschen voedselproductie en voedselbehoefte wordt het best geschetst door te stellen, dat de behoefte (die naar een berekening over de periode 1930/1934 pl.m. 180 kg „rijstwaarde” per ziel zou bedragen) evenredig met de toeneming van het

sche consumptie, dan wel waar de voorziening in tekorten kon geschieden vanuit andere gewesten, die over een rijstsurplus beschikken. In nauw verband hiermede stond een algeheele herziening der spoor- en tramvrachten voor padi en rijst, zoomede een verlaging over de geheele linie der interinsulaire rijstvrachten door de Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Deze en dergelijke maatregelen hebben over het algemeen snel en efficiënt gewerkt. Het bestek van dit artikel laat niet toe, daarover uitvoerig te schrijven. Enkele economische gevolgen verdienen echter vermelding.

In 1930 en 1931 werd in Nederlandsch-Indië ongeveer 900.000 ton in rijstpellerijen verwerkte rijst geteget, waarvan 300.000 ton binnenlandsche en 600.000 ton importrijst. In 1935 en 1936 is deze verhouding, bij gelijke consumptie, omgekeerd, de productie der pellerijen verdubbelde, de import werd gehalveerd.

De uitvoer van Java, Lombok en Zuid-Celebes naar andere deelen van Nederlandsch-Indië steeg van rond 70.000 ton in 1933 tot rond 160.000 ton in 1936.

De groothandelsprijs van Javarijst fluctueerde tusschen medio 1933 en medio 1936, niettegenstaande groote variaties in de productie en niettegenstaande sterke schommelingen op de wereldmarkt van rijst, met niet meer dan 10 pCt.

Terwijl normaliter de prijzen van Javarijst en buitenlandsche rijst parallel loopen, was medio 1934 — toen de prijzen op de wereldmarkt het laagste punt bereikten — de Java-notering pl.m. 60 pCt. hooger en ultimo 1936 pl.m. 10 pCt. lager dan voor ongeveer gelijksoortige Saigonrijst.

Na de depreciatie van den gulden en de ongeveer gelijktijdig intredende scherpe prijsstijging op de wereldmarkt, waren de rijstprijzen in Nederlandsch-Indië eenige maanden lang lager dan in het buitenland. Het oploopen der binnenlandsche prijzen werd toen namelijk zooveel mogelijk geremd, omdat de oogst reeds eenigen tijd achter den rug was en een prijsstijging op dat moment in hoofdzaak slechts aan de handelaren en houders van voorraden ten goede zou zijn gekomen. Eerst in het loopende jaar, bij het afkomen van den grooten padi-oogst in het tweede kwartaal, werd aan de prijsontwikkeling de vrije loop gelaten, zoodat de rijstprijzen binnen Nederlandsch-Indië thans ongeveer op het inmiddels zooveel hogere buitenlandsch peil liggen. Dit is volkomen in den geest van de gevolgde politiek, die niet het bereiken van hoge prijzen nastreeft, doch wel een zoo groot mogelijke stabiliteit en de uitschakeling van scherpe fluctuaties, die juist voor de economisch zwakke bevolkingsgroepen schadelijk plagen te zijn.

Het is in de depressie-jaren ook mogelijk gebleken om de productie van een ander belangrijk gewas, n.l. de voor de eiwitvoeding der bevolking onontbeerlijke sojaboonen op Java grootelijks te vermeerderen. Bedroegen de invoeren van dit artikel op Java en Madoera in de jaren 1930/1931 nog onderscheidenlijk 90.152 ton en 98.177 ton, bij een gemiddelde productie van pl.m. 130.000 ton, in 1936 was dit laatste cijfer tot 247.000 ton gestegen en werden 1.767 ton uitgevoerd naar het buitenland.

De voortdurende bemoeienis met het voedselprobleem heeft in deze moeilijke jaren nog meer dan gewone beteekenis, aangezien zij de Centrale Overheid in staat stelt steeds snel en krachtadig te hulp te komen, telkens wanneer dit door de omstandigheden — misoogsten of andere ernstige tegenvallers — wordt vereischt.

Dr. E. DE VRIES.

G. J. SCHIMMEL.

DE VERMEERDERING VAN DE RIJSTPRODUCTIE OP JAVA EN MADOERA SEDERT DE CRISIS.

„De Reijsteeld is noodzakelijker als provitabel also de planters daarmede weijzig ofte het minste bij overwinnen.”

Met deze woorden kenschetste Chasteleyn, de stichter van het land Depok, in 1704 in zijn „Invallende gedagten” wel zeer juist den rijstbouw op Java, welke wordt bedreven om in de behoeften van den landbouwer en zijn gezin te voorzien. De omvang van de rijstcultuur wordt niet bepaald door de winstgevendheid; bij lage padiprijzen heeft geen inkrimping en bij hooge prijzen geen uitbreiding plaats. De geogste uitgestrektheid zal in de eerste plaats afhangen van de aanwezige en voor beplanting beschikbare sawah's en in de tweede plaats van het gebruik, dat men van de sawah's maakt. Dit laatste hangt vooral in den Oostmoesson van de weersomstandigheden af.

Er hebben zich in de jaren na 1929 eenige omstandigheden voorgedaan, welke direct of indirect van invloed zijn geweest op den omvang van de rijstproductie (en ook op de kedelee-productie). Deze omstandigheden zijn: in de eerste plaats de suikerinkrimping en in het algemeen de vermindering van het geldinkomen der bevolking uit loonen in de Westersche bedrijven, waardoor de bevolking meer op den Inlandschen landbouw moest terugvallen; in de tweede plaats de rijst- en kedelee-politiek der Regeering.

Getracht zal worden de invloed van deze factoren na te gaan. Het is echter niet mogelijk binnen het bestek van dit artikel deze politiek in zijn vollen omvang in beschouwing te nemen, terwijl wij ook de overige gewassen onbesproken moeten laten. Wij zullen ons daarom tot de gevolgen van deze politiek bepalen en als volgt de vraag willen stellen: Hoe is het mogelijk geworden, dat Java in zoo'n hooge mate wat rijst (en kedelee) betreft, onafhankelijk is geworden van het buitenland?

Wat den rijstvoer betreft, is in een andere studie door mij reeds de rijstproductie, de -invoer en het verbruik sinds 1850 nagegaan.¹⁾ In de jaren vóór 1875 had Java nog een rijstuitvoeroverschot. Omstreeks 1875 kwam daarin verandering en de rijstvoerexcedenten varieerden zoowel wat de grootte betreft, als per hoofd der bevolking gerekend, sterk. Zoo was het invoeroverschot in 1870 tot ongeveer 1882 reeds meer dan 5 kg per hoofd, maar gedurende het volgende vijfjarig tijdvak daalde het tot 0.3 kg. De volgende vijfjarige perioden vertoonden wat den rijstvoer betreft, ook „ups and downs” als gevolg van afwisselende oogsten. Na 1905 begint over vijf jaar genomen een doorgaande stijging tot 1918—1922. (In dit tijdvak vallen de jaren van scheepvaartmoeilijkheden, vooral 1918, de „bumper”oogst in 1919 en de twee slechte jaren 1920 en 1921).

In de daarop volgende vijfjarige tijdvakken is de rijstvoer iets minder, terwijl de voor het verbruik beschikbare hoeveelheden in de laatste jaren uit tabel 1 blijken.

Bij deze cijfers is rekening gehouden met het verkeer van en naar de Buitengewesten. In 1936 was een uitvoerexcedent voornamelijk naar de Buitengewesten te constateeren.

De productie na aftrek van zaaizaad bedroeg in procenten van de verbruikte beschikbare hoeveelheden in 1929 voor rijst nog slechts 91 pCt., welk percentage gestegen is tot 103 in 1936. Hieruit blijkt wel, dat sedert de depressie Java voor zijn rijstvoorziening veel minder afhankelijk is geworden van het buitenland. Uiteraard hangt de grootte van den rijst-

¹⁾ „The food consumption of the native inhabitants of Java and Madoera” by Dr. A. M. P. A. Scheltama. Report A in the international Research Series of the Institute of Pacific Relations.

Tabel 1. Rijst (gepeld) beschikbaar voor verbruik op Java en Madoera.

Jaar	In duizenden quintalen			Beschik- baar per hoofd in kg
	Productie minus zaaizaad	(+) Invoer- of (-) uitvoer- excedent	Voor verbruik beschikbaar	
1936.....	38.390	- 962	37.428	83
1935.....	36.891	+ 793	37.684	85
1934.....	33.949	+ 225	34.174	78
1933.....	36.164	+ 783	36.947	86
1932.....	35.674	+ 1.370	37.044	86
1931.....	33.680	+ 2.538	36.218	86
Gem. 1926-35	34.571	+ 1.558	36.129	86

invoer in een bepaald kalenderjaar af van de rijst-oogsten van het betreffende en het vorig jaar. Stelt men de gemiddelde padiproductie op Java en Madoera van sawah's en droge gronden voor de laatste drie jaren vóór de depressie, n.l. 1926—1927—1928 op 100, dan waren de verhoudingscijfers voor de laatste jaren als volgt:

1936 = 113	1932 = 105
1935 = 109	1931 = 99
1934 = 100	1930 = 103
1933 = 107	1929 = 96

Neemt men nu het gemiddelde van 1936 (zeer goede oogst), 1935 (goede oogst), 1934 (slecht jaar) en 1933, dan blijkt dat de padiproductie sedert de laatste jaren vóór de crisis met ongeveer 7 pCt. is gestegen.

De vraag rijst nu: hoe is deze productiestijging tot stand gekomen en zal deze stijging in de eerstkomende jaren voortduren?

Een productiestijging kan het gevolg zijn van groter geogste oppervlakten en/of van een stijging van de ha-opbrengsten. Padi kan bij voldoende water gedurende een kalenderjaar tweemaal van dezelfde sawah worden geogst. Een vergroting van het geogste oppervlak kan dus zoowel het gevolg zijn van een uitbreiding der sawah's als van een intensiever occupatie der reeds bestaande sawah's. De uitbreiding van sawah's en droge gronden sedert 1926 blijkt uit tabel 2.

Tabel 2. De oppervlakte der bevolkingsbouwgronden op Java en Madoera in ha.

	Sawah's		Droge gronden		T o t a a l	
	In ha	gem. 26/28 = 100	In ha	gem. 26/28 = 100	In ha	gem. 26/28 = 100
1936..	3.334.482	103	4.463.329	106	7.797.811	105
1935..	3.311.278	103	4.440.779	105	7.752.057	104
1934..	3.300.860	102	4.442.739	105	7.743.599	104
1933..	3.298.567	102	4.397.558	104	7.696.125	103
1932..	3.290.803	102	4.396.890	104	7.687.693	103
1931..	3.287.549	102	4.374.157	104	7.661.706	103
1930..	3.274.440	101	4.371.815	103	7.646.255	103
1929..	3.267.515	101	4.334.818	103	7.602.333	102
1928..	3.253.877	100	4.309.955	102	7.563.832	101
1927..	3.221.723	100	4.243.120	100	7.464.843	100
1926..	3.212.884	99	4.121.218	98	7.334.102	98
gem. 1926/ 1928..	3.229.495	100	4.224.764	100	7.454.259	100

De uitbreiding der sawah's sedert de laatste jaren vóór de crisis bedraagt dus ongeveer 3 pCt., die der droge gronden 6 pCt. De uitbreiding der sawah's had vooral plaats in de residenties Cheribon en Besoeki. In Cheribon werd het sawahoppervlak sinds eind 1928 met 25.000 ha uitgebreid en in Besoeki met 26.000 ha.

De geogste uitgestrektheden van sawahpadi inclusief de z.g. gogorantja¹⁾ is echter veel sterker gestegen dan het sawahoppervlak. Deelt men het geogste oppervlak sawahpadi op het sawahoppervlak, dan krijgt men de z.g. occupatie-cijfers, welke in de jaren 1933 t/m 1936 gemiddeld 8.2 pCt. hoger zijn dan in de jaren 1926—1928 (n.l. 102.2 tegen 94.0 pCt.). Re-

¹⁾ Droog verbouwde padi op sawah.

kent men nu de maanden Januari tot Augustus tot den Westmoessonpadiogst te behooren en de maanden September tot December tot den Oostmoesson-oogst, dan blijkt dat in den Westmoesson in de laatste drie jaren gemiddeld 7 pCt. meer geogst werd dan gemiddeld in 1926—1928; in den Oostmoesson echter liefst 49 pCt. meer dan gemiddeld in 1926—1928, hetgeen van het iets grooter sawahoppervlak toch nog een belangrijk grooter percentage uitmaakt. Zie tabel 3.

Tabel 3. Geogste oppervlakte sawahpadi en padigogo in ha.

Jaar	Sawahpadi + gogorantja ¹⁾			Padigogo
	Geogste oppervlakten			Geogste oppervlakte
	Jan./Aug.	Sept./Dec.	Totaal	
1936 ..	3.048.543	426.797	3.475.340	397.763
1935 ..	2.950.451	445.221	3.395.672	387.013
1934 ..	2.866.120	472.006	3.338.126	392.475
1933 ..	2.883.040	440.542	3.323.582	454.342
1932 ..	2.879.400	383.248	3.262.648	427.340
1931 ..	2.734.794	337.898	3.072.692	439.996
1930 ..	2.787.907	334.829	3.122.736	436.369
1929 ..	2.747.154	272.825	3.019.979	403.419
1928 ..	2.804.054	290.164	3.094.218	431.940
1927 ..	2.754.408	309.846	3.064.254	478.494
1926 ..	2.648.521	300.404	2.948.925	446.278
Gem. 1933/35	2.901.491	452.311	3.353.802	411.002
Gem. 1926/28	2.735.661	300.138	3.035.799	452.237

¹⁾ Droog verbouwde padi op sawah.

Het zijn dus vooral de zg. gadoe-oogsten of Oostmoesson-oogsten, welke de vermeerdering van de op Java met rijst geogste oppervlakten hebben veroorzaakt. Het behoeft dan ook geen verwondering te baren, dat hiermede gepaard is gegaan een daling der opbrengsten per ha voor de Oostmoesson-oogsten zoals blijkt uit onderstaande opbrengstcijfers:

Tabel 4. Gemiddelde opbrengsten van sawahpadi in quintalen droog per ha uit de landrenteproefsnitten op Java en Madoera.

Jaar	Januari t/m Augustus	September t/m December	Totaal
1936 ..	20.46	22.38	20.68
1935 ..	20.53	21.34	20.63
1934 ..	18.78	22.40	19.28
1933 ..	20.23	22.82	20.58
1932 ..	20.31	23.16	20.67
1931 ..	19.86	23.36	20.25
1930 ..	20.66	23.48	20.94
1929 ..	19.90	23.72	20.23
1928 ..	19.70	23.46	20.04

Uit globale berekeningen blijkt, dat terwijl in 1928 ongeveer 8 pCt. van de sawahpadiproductie geproduceerd werd in de maanden September-December, in de jaren 1933 t/m 1936 ongeveer 14 pCt. in die maanden verkregen werd. Ter vergelijking met dit percentage diene, dat door de rijstpellerijen op Java en Madoera in 1935 11 pCt. en in 1936 14 pCt. van den padiogst van Java werd verwerkt.

In groote trekken kan dus gezegd worden, dat de groote productievermeerdering in de laatste drie jaren het gevolg is geweest van uitbreiding en beter gebruik der sawah's, vooral in den Oostmoesson. Hierbij zijn echter de ha-opbrengsten van betrekkelijk weinig invloed geweest, afgezien van het feit dat voor geheel Java de Oostmoessonopbrengsten hooger zijn dan de Westmoesson.

Na deze algemeene beschouwingen zullen wij nagaan, waar de productie-vermeerderingen het sterkst zijn geweest. Wij zullen dit van twee zijden beschouwen:

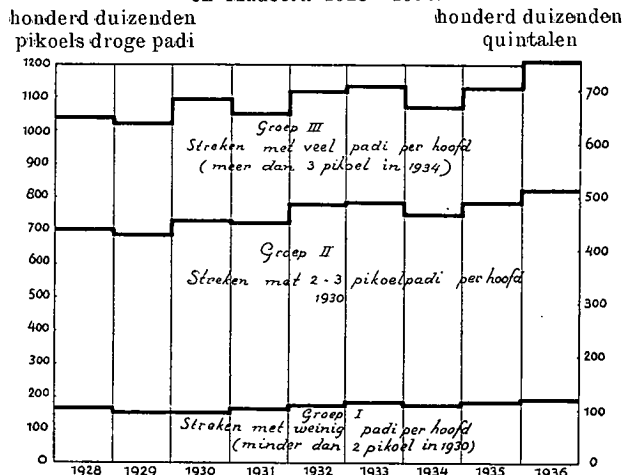
Zijn het voornamelijk de suikerstreken geweest of is de productie voornamelijk vermeerderd in de streken, die vroeger slechts weinig padi per hoofd der bevolking produceerden? Teneinde na te gaan of de

productie voornamelijk steeg in de weinig produceerende gebieden, werden de regentschappen op Java in 40 gebieden ingedeeld. Deze 40 gebieden werden hierna ingedeeld in drie groepen op grond van de sawahpadiproductie per hoofd in 1930, n.l. die met een kleine padiproductie per hoofd, waarvoor als grens 2 pikoel werd genomen.

De tweede groep van 2 tot 3 pikoel sawahpadi per hoofd en de derde groep van meer dan 3 pikoel sawahpadi per hoofd.

De resultaten van deze groepeerings volgen hieronder en zijn in grafiek 1 voorgesteld.¹⁾

Vermeerdering der sawahpadiproductie op Java en Madoera 1928—1936.



Sawahpadiproductie in honderdduizenden pikoels droge padi.

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Groep 1. Padiproductie minder dan 2 pikoel per hoofd in 1930	161	151	153	162	173	181	175	185	193
Groep 2. (2—3 pikoel)	541	535	575	564	604	599	575	599	629
Groep 3. Meer dan 3 pikoel ..	341	331	362	324	338	354	322	343	388
Totaal	100	97	104	101	107	109	103	108	116

Hieruit valt de gevolgtrekking te maken, dat over het algemeen de sawahpadiproducties meer gestegen zijn in de streken, waar de padiproductie ten opzichte van de bevolking klein was en in de streken met middelmatige padiproducties per hoofd dan in

¹⁾ In de eerste groep minder dan 2 pikoel per hoofd bleken te behoren de regentschappen of groepen van aangrenzende regentschappen: Batavia; Tasikmalaja en Tjiamis; Semarang; Bandjarnegara; Jogjakarta en Koelonprogo; Goenoengkidoel; Soerabaia; Kediri en Ngandjoek en Blitar; Malang en de residentie Madoera.

In de tweede groep 2—3 pikoel per hoofd Buitenzorg en Soekaboemi; Bandoeng en Soemadang en Garoet; Cheribon en Koeningan; Pekalongan en Pemalang; Tegal en Brebes; Kendal en Batang; Pati en Koedoes en Japara; Banjoemas en Poerwokerto en Poerbolinggo; Karanganyar en Poerworedjo en Keboemen; Magelang en Wonosobo en Temangoeng; Soerakarta en Bojolali; Sragen en Klaten; Wonogiri; Rembang en Blora en Bodjonegoro en Toeban en Lamongan; residentie Madien en reg. Toeloengagoeng; Pasoeroean en Probolinggo; Loemadjang; Bondowoso en Panaroekan.

De derde groep met een sawahpadiproductie van meer dan 3 pikoel per hoofd bevat de res. Bantam, reg. Mr. Cornelis en Krawang; Tjandjoer; Indramajoe; Madjalangka; Demak; Grobogan; Tjilatjap; Sidoardjo, Modjokerto en Djombang; Djember; Banjoewangi.

de echte overschotgebieden, waar in ieder geval geen opmerkelijke productiestijging te constateeren valt. De oorzaak van dit verschijnsel is waarschijnlijk in de geldschaarschte bij de bevolking te zoeken. In de streken met te weinig padi voor de behoefte der bevolking is men ertoe overgegaan om de padicultuur uit te breiden, terwijl daartoe in de streken met een reeds ten opzichte van de bevolking groote productie minder aanleiding bestond.

De inkrimping van de suikercultuur heeft sterk op de padicultuur ingewerkt, zowel direct als indirect. Direct doordat hierdoor zowel in den West- en vooral in den Oostmoesson grootere uitgestrektheden ter beschikking van de bevolking stonden; indirect doordat het wegvallen van groote loonsommen de bevolking in de suikerstreken grootendeels deed terugvallen op den Inlandschen landbouw. Zoals bekend was Java's rietcultuur het uitgebreidst in het oogstjaar 1930/'31 (200.831 ha) en het kleinst in 1934/'35 (27.587 ha).

Teneinde te onderzoeken, of de productievermeerdering der sawahpadi vooral in de suikerstreken heeft plaats gehad, worden de regentschappen in vier groepen ingedeeld.¹⁾

Voor de verhouding tot den inheemschen landbouw is de suikerrietaanplant op sawah's van bijzondere beteekenis. Men berekende daarom (met uitzondering van de Vorstenlanden, waar de inhuur van gronden van de bevolking niet zoo overwegend is als in de overige streken van Java) een streeksgewijs percentage van de sawah's in het betrokken gebied, dat met ondernemingsriet was beplant.

Waar hiervoor cijfers voorhanden waren, is als eenheid genomen het regentschap. In enkele gevallen (Soerabaja, Madioen en Cheribon), moest de residentie gebruikt worden als eenheid, omdat de suikerfabrieken dikwijls in meer dan een regentschap hun aanplant hadden liggen.

Hierbij moet er nadrukkelijk op worden gewezen, dat voor de berekening van het sawahareaal, waarvan de percentages zijn genomen, uitsluitend de oppervlakten van die districten zijn medegedeeld, waar normaal suikerriet wordt geplant.

Als eerste groep werd nu genomen de streken met meer dan 20 pCt. occupatie der sawah's door suikerriet voor oogst 1930/'31²⁾.

De tweede groep bevatte de streken met 10—20 pCt. bezetting der sawah's met suikerriet voor oogst 1930/'31³⁾.

Als derde groep komen de regentschappen, waar in 1930/'31 nog wel suikerriet werd geogst maar van minder dan 10 pCt. der sawah's⁴⁾.

De rest van Java werd als vierde groep beschouwd. De Vorstenlanden moeten als gevolg van de agrarische toestanden afzonderlijk blijven.

Rangschikt men nu de padiproducties volgens deze groepen (waarbij de gelegenheid ontbrak de districten zonder suikerriet uit te schiften) dan werden de volgende resultaten verkregen, welke in grafiek 2 in beeld zijn gebracht.

Uit de cijfers valt te concludeeren, dat in de streken waar vóór de groote suikerinkrimping veel fabrieksriet werd aangeplant over het geheel ook een

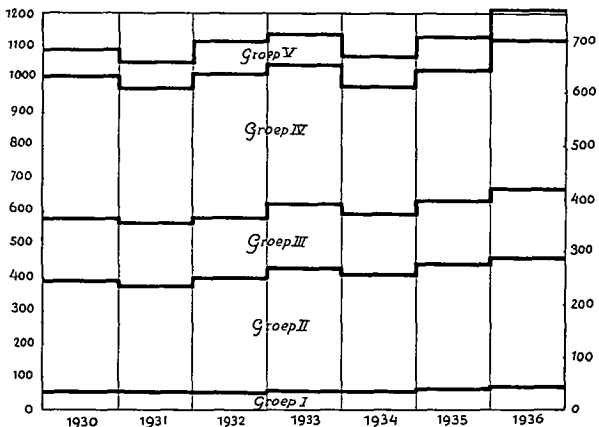
¹⁾ Deze indeeling berust op de gegevens voorkomend op blz. 33 van het extra-nummer betreffende de Suikercultuur van het Economisch Weekblad 1932/'33 deel II.

²⁾ Dit bleken te zijn de regentschappen Probolinggo, Panaroekan, Kediri en Pasoeroean.

³⁾ Dit waren de regentschappen: Djember, Pemalang, Loemadjang, Soerabaia, Sidoardjo, Modjokerto, Djombang, Kendal, Poerwokerto, Batang, Banjoemas, Koedoes, Tegal, Pekalongan, Poerbolinggo, Blitar, Cheribon, Koeningan, Indramajoe, Madjalangka, Malang, Poerworedjo, Japara en Ngandjoek.

⁴⁾ Te weten: de regentschappen Bondowoso, Madioen, Magetan, Ngawi, Ponorogo, Jatjitan, Pati, Brebes, Toeloengagoeng, Bandjarnegara, Karanganyar, Magelang, Keboemen, Banjoewangi, Demak en Wonosobo.

Vermeerdering der sawahpadiproductie op Java en Madoera 1930—1936, in streken met:
 meer dan 20% occupatie m. suikerriet in 1930/31 (groep I)
 10—20% " " " " " (groep II)
 minder dan 10% " " " " " (groep III)
 geen suikerriet..... (groep IV)
 de Vorstenlanden..... (groep V)
 honderd duizenden honderd duizenden
 pikoels droge padi quintalen



Sawahpadiproducties in gebieden gerangschikt volgens de betekenis van de suikerrietcultuur in 1930/31, in honderdduizenden pikoels padi.

	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Groep I meer dan 20% occupatie door suikerriet in 1930/31	53	49	50	56	56	62	65
Groep II 10—20% suikerriet in 1930/31	337	326	348	373	354	382	397
Groep III minder dan 10% suikerriet in 1930/31	186	188	192	195	184	192	209
Groep IV geen riet in 1930/31	434	408	438	420	387	395	448
Vorstenlanden	79	79	86	91	91	97	91
Totaal	1.089	1.050	1.114	1.135	1.072	1.128	1.210

De verhoudingscijfers zijn als volgt:

	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Groep I	100	92	94	104	105	116	123
Groep II	100	97	104	111	105	113	118
Groep III	100	101	103	105	99	103	112
Groep IV	100	94	101	97	89	91	103
Vorstenlanden	100	100	109	115	115	123	115
Totaal	100	96	102	104	98	104	111

grootere productiestijging van de sawahpadi heeft plaats gehad. Uiteraard blijven alle andere factoren, welke schommelingen in de producties veroorzaken hierbij ook van invloed, zoodat men de productiestijging en dalingen niet uitsluitend aan den invloed van de suikerinkrimping mag toeschrijven. De slechte padi-oogst 1934 heeft veroorzaakt, dat de oogst ook in diverse streken, waar vroeger veel suikerriet was, slecht uitviel, waardoor de productie, hoewel er nog minder suikerriet werd afgeogst dan in de vorige jaren toch lager werd. Ook was de regenval voor de gadoe in 1932 en 1933 bijzonder gunstig. Nu moet nog worden opgemerkt, dat de inkrimping van de rietcultuur niet geheel gelijkmatig is geweest. Er zijn echter volgens de nieuwste gegevens nog maar drie regentschappen, waar de voor maaliert voor den oogst 1936/37 ingehuurde sawah's meer dan 10 pCt. van het sawahareaal uitmaken, nl. de regentschappen Magetan, Sidoardjo en Panaroekan tegen 28 regentschappen voor oogst 1930/1931. *Het zijn dus vooral de streken met kleine padiproducties per hoofd en de streken, waar vóór de crisis een belangrijke suikercultuur was, waar de sawahpadi-cultuur sinds de wereldcrisis is uitgebreid.*

Dr. A. M. P. A. SCHELTEMA.

DE ONTWIKKELING VAN PALMOLIECULTUUR IN NOORD-SUMATRA.

Met de palmolie-industrie in Ned.-Indië werd een aanvang gemaakt in 1910, toen ter Oostkust van Sumatra het eerste oliepalm-areaal werd geplant. Tevoren was sinds 1848 van Gouvernementswege herhaaldelijk met de aanplanting van den oliepalm in Ned.-Indië geëxperimenteerd, welke proefnemingen als volkomen geslaagd moeten worden beschouwd, doch vóór 1910 werd deze cultuur in de Oost-Indische gewesten nergens op commercieele basis gedreven.

In de jaren 1910/1914 werden in Noord-Sumatra 2630 ha met oliepalmen beplant. In de eerste oorslogsjaren bleef verdere uitbreiding van dezen aanplant achterwege, doch gedurende 1917 werd het totale areaal opgevoerd tot 3440 ha, in de jaren 1918 en 1919 tot 6920 ha, en in de jaren 1920 en 1921 tot 11.332 ha¹⁾.

Hoezeer sindsdien aan de oliepalm-cultuur uitbreiding is gegeven moge blijken uit de volgende cijfers omtrent den totalen aanplant, den produceerenden aanplant en de producties, welke evenals de verder op te nemen gegevens gedeeltelijk zijn overgenomen uit het jaarverslag van de Handelsvereniging te Medan over 1936 en gedeeltelijk uit het in 1936 verschenen boek van Ir. H. N. Blommendaal over „De oliepalm-cultuur in Ned.-Indië”.

Jaar	Beplant areaal	Produceerende aanplant in ha	Olieproductie in kg	Pitten-productie in kg
1924..	22.118	4.832	4.830.474	1.110.978
1925..	29.402	9.085	8.479.674	1.745.414
1926..	32.886	10.116	9.096.849	1.587.130
1927..	41.775	14.654	18.804.980	3.856.432
1928..	45.415	17.556	24.914.899	5.522.039
1929..	55.787	21.928	33.139.201	6.544.940
1930..	56.263	23.013	46.766.817	9.268.365
1931..	61.369	34.018	60.948.533	11.114.043
1932..	64.786	39.321	80.941.775	17.094.542
1933..	66.874	44.937	110.279.236	22.159.441
1934..	68.495	53.764	118.098.717	23.212.132
1935..		62.043	145.325.183	29.179.580
1936..		63.234	168.249.793	33.697.362

Een beschouwing van deze gegevens leidt allereerst tot de vraag, waarom vóór 1910, ondanks den reeds bekenden gunstigen uitslag der genomen proefnemingen, deze cultuur niet op commercieele basis werd gedreven. Ofschoon een antwoord op deze vraag niet met zekerheid te geven valt, mag toch worden aangenomen, dat de voortschrijding van de techniek op de mogelijkheid tot economische exploitatie van de oliepalm-cultuur van grooten invloed is geweest. Thans wordt het product in de modern geoutilleerde fabrieken zoodanig verwerkt, dat een maximaal en optimaal product wordt verkregen.

Teneinde een beeld te verkrijgen van de betekenis van de Ned.-Indische palmolie-cultuur voor de wereldmarkt moge de volgende cijfers dienen.

Uit Ned.-Indië¹⁾ werden in 1935 143.191 ton palmolie en 30.622 ton palmkernen uitgevoerd, waarvan respectievelijk 138.369 ton en 29.300 ton afkomstig was uit Noord-Sumatra, terwijl de werelduitvoer in dat jaar bedroeg 411.333 ton palmolie en 651.489 ton palmpitten.

Dr. H. KOLKMAN.

¹⁾ Gegevens uit „Investigations on Oilpalms” van Dr. A. A. L. Rutgers.

DE DELI-TABAK TIJDENS DE CRISIS.

De ontdekking van Deli, als een gebied bij uitstek geschikt voor de teelt van dekblad, bracht in de eerste plaats aan de bevolking van Nederlandsch-Indië zelf belangrijke baat. Van de productiekosten van de Deli-tabak is het arbeidsloon de belangrijkste factor: de tabakscultuur ter Oostkust van Sumatra is een zeer loonintensieve cultuur.

Voor de tweede factor in het productie-proces, het kapitaal, is Deli allermint *steeds* profijtelijk geweest. Aangelokt door het aanvankelijk succes der cultuur nam men, zonder voldoende kennis van den met oerbosch bedekten bodem, maar al te spoedig aan, dat alle gronden ter Oostkust geschikt zouden zijn voor de tabaksteelt. Behalve in Deli, Serdang en Langkat, waren tabaksondernemingen geopend in Padang en Bedagei, Batoe Bara, Asahan, Laboean Batoe, Siak en Tamiang. In 7 jaar tijds, van 1884—1891, was het aantal ondernemingen van 74 tot 169 uitgebreid.

De eerste crisis overviel de tabakkers in het jaar 1891. In dat eene jaar werd f 7.000.000 op oogst 1890 verloren. Overproductie was wel de hoofdoorzaak van deze débâcle; eenerzijds was de vraag verminderd tengevolge van de McKinley Bill, anderzijds was deze oogst (met 236.000 pakken) 52.000 pakken grooter dan haar voorgangster. Het gevolg was, dat op vele ondernemingen de tabakscultuur gestaakt moest worden; in de negentiger jaren moesten 30 van de 169 plantages vanwege de slechte financiële resultaten worden gesloten.

In de periode 1900—1929 verminderde voorts nog geleidelijk het aantal tabaksondernemingen in Langkat van 40 tot 26, in Deli van 43 tot 26, in Serdang van 24 tot 11, in Padang Bedagei van 16 tot 8, in Batoe Bara van 7 tot 1, terwijl de tabakscultuur in Laboean Batoe, Siak en Tamiang geheel werd gestaakt. Het overwegende deel der gronden van de opgeheven tabaksondernemingen is thans beplant met rubberboomen en oliepalmen; enkele tabaksondernemingen werden samengevoegd met andere.

De ervaring leerde, dat slechts een beperkt gebied, waar grond, regenval en relatieve vochtigheid der lucht gunstig samenwerken, op den duur in staat zou zijn een fancy-tabaksproduct te leveren, dat voldoende loonend zou zijn om de hoge productiekosten goed te maken. Van 1864—1929 moest op 97 ondernemingen de tabakscultuur gestaakt worden. Hoeveel tientallen millioen guldens op deze wijze in de tabak verloren zijn, is zelfs niet bij benadering te schatten.

Tot de maatschappijen, welke tot 1929 voorspoedig hebben kunnen stand houden behooren de oudste (de Deli Maatschappij, de Senembah Maatschappij, de Deli Batavia Maatschappij en de Tabak Maatschappij „Arendsburg”); op haar werd in den loop der jaren de tabakscultuur in hoofdzaak samenge trokken. Zij vormden een groep van financieel goed gefundeerde ondernemingen in de Sultanaten Langkat, Deli en Serdang, met de onderneming Tjinta Radja van een gelijkmatige Zwitsersche maatschappij daar gunstig binnen gelegen. Buiten deze groep werd bij den aanvang der crisis van 1929 de tabakscultuur nog gedreven op 11 ondernemingen, waarvan 4 toebehoorend aan de dochtermaatschappij van bedoelde groep, nl. de Cultuur Mij. „De Oostkust”. Totaal waren er op ultimo 1929 72 tabaksondernemingen in bedrijf.

Oogst 1929, welke in het eerste crisisjaar (1930) aan de markt kwam, was niet abnormaal groot; hij bedroeg 242.732 pakken, terwijl in de periode 1900—1929 het gemiddelde aantal pakken 232.312 groot was. Wel waren de productiekosten, vergeleken met die van de oogsten der jaren aan den wereldoorlog voorafgaande, met pl.m. 65 pCt. gestegen. Voorts waren de voorraden in de tweede hand, bij de handelaren, bij den aanvang der crisis aanzienlijk: in 1930 pl.m. 120.000 pakken.

In de eerste jaren der crisis waren het vooral de te groote onverkochte voorraden bij de handelaren en de ontstane wanverhouding tusschen productie-kosten en verkoopprijzen, die de tabaksproducenten ernstige moeilijkheden en verliezen veroorzaakten. Daarbij kwam nog, dat van de oogsten 1929 en 1930, tengevolge van weersomstandigheden, de kwaliteit der tabak beneden het middelmatige was uitgevallen en daardoor de animo tot koopen niet werd geprikkeld.

Toen de producenten eind 1930 de verkoopresultaten van oogst 1929 konden overzien, moesten zij een verlies van f 2.500.000 constateeren. Oogst 1930 was in Deli inmiddels reeds geheel afgewerkt; te zijnen aanzien konden bijzondere maatregelen niet meer worden getroffen; deze oogst, in 1931 verkocht, bracht een verlies van f 11.340.000, het grootste verlies in een jaar ooit door de tabaksproducenten geleden.

Een en ander noopte de tabakmaatschappijen om voor de toekomst rekening te houden met een sterk gedaald prijsniveau. Teneinde te komen tot verlaging van den kostprijs begon men met sluiting van de minst rendabele ondernemingen of wel samenvoeging van de betere gronden daarvan met andere ondernemingen. Deze maatregelen hadden in hoofdzaak betrekking op de gronden, gelegen aan de grens van het tabaksgebied, zoodat deze verdere concentratie leidde tot het afvallen van de tabaksondernemingen in Batoe Bahra, Padang en Bedagei en van de boven-ondernemingen in Deli en Langkat. Van de 72 tabaksondernemingen, welke in 1929 in exploitatie waren, werden er gedurende de drie volgende jaren niet minder dan 25 gesloten of samengevoegd met andere ondernemingen. Deze inkrimping van het areaal ging met een belangrijke beperking van den oogst gepaard.

Met welk percentage de oogsten gedurende de crisisjaren zijn verminderd ten opzichte van de gemiddelde grootte der oogsten 1900—1929, moge blijken uit onderstaand overzicht.

Kalenderjaar	Aantal pakken, aangevoerd van den oogst	Verhoudingspercentage. (Gemidd. grootte der oogsten 1900—1929 = 100)	Opbrengst in guldens	Wereldverbruik	Voorraad per ulto. van het jaar
1930	242.732	104.6	51.200.000	± 240.000	± 125.000
1931	211.137	91.	35.900.000	214.613	± 130.000
1932	182.472	78.5	35.000.000	183.192	± 130.000
1933	140.839	60.7	26.900.000	168.793	± 100.000
1934	133.571	57.5	23.600.000	177.961	± 60.000
1935	132.702	57.2	25.500.000	137.885	± 55.000
1936	131.083	56.5	30.600.000	137.552	± 50.000

De daling der kostprijzen, door ingrijpende bezuinigingsmaatregelen verkregen, kon echter geen gelijken tred houden met de sterke daling der oogst-opbrengsten, daar de genomen maatregelen uiteraard niet onmiddellijk in de opbrengstcijfers tot uiting kwamen. Mede dientengevolge leverde oogst 1931 nog een verlies op voor de tabakscultuur van rond f 7½ millioen en oogst 1932, welke in 1933 ter markt kwam, van f 6¼ millioen.

Ten aanzien van de afzetmogelijkheden zijn gedurende de crisisjaren vrijwel algemeen ernstige moeilijkheden ontstaan wat betreft den afzet naar Duitschland.

Wat Amerika aangaat vormde het invoerrecht een bezwaar. In 1930 reeds verhoogden de Vereenigde Staten het invoerrecht op Sumatra-tabak van \$ 2.10 tot \$ 2.27½ per Amer. Pond. Hiermede waren de prohibitionisten echter niet tevreden; in 1931 werd bij de behandeling der Tariefwet door Senator Blaine een amendement ingediend strekkende tot het verbieden van den invoer van buitenlandsche goederen, geproduceerd „by convict labor or/and forces labor or/and indentured labor under penal sanctions”.

Dit amendement zou in het voordeel zijn van de Amerikaansche planters der z.g. „shade grown” tabak, die een ernstige concurrent vinden in het Sumatra-dekblad, daar deze tabak door arbeiders met een poenale sanctie contract werd geproduceerd. De ongewenschte gevolgen werden echter verijdeld doordat de tabakmaatschappijen in October 1931, ondanks de daaraan verbonden moeilijkheden, besloten tot onmiddellijke vervanging van bedoeld werksysteem door algeheelen vrijen arbeid, zoodat bovenbedoeld gevaar voor de Sumatra-tabak werd opgeheven. Wel beperkten de Amerikanen, in verband met de gewijzigde conjunctuur, hun aankopen tot het noodzakelijke; hun aankopen liepen van 34.598 pakken van oogst 1928 terug tot 8.736 pakken van oogst 1931.

Met ingang van 1 Januari 1931 was voorts het invoerrecht op tabak in Duitschland verhoogd van 80 R.M. tot 180 R.M. per 100 kg; hierdoor en door de ongunstige economische toestanden in Duitschland liep de export naar dit land met meer dan een derde gedeelte terug.

Al deze factoren werkten samen om de financieele resultaten van het product op ongunstige wijze te beïnvloeden, zelfs in die mate, dat te midden der eerste Sumatra-inschrijving in 1933 onverwachts het besluit viel om de beide volgende reeds aangekondigde inschrijvingen op te schorten, een maatregel, waarvan de geschiedenis der tabakmarkt geen precedent kende. De voornaamste redenen, welke tot dit besluit leidden, waren de omwenteling in Duitschland, waardoor het zakenleven daar te lande vrijwel stil stond, en het ontbreken van de meeste Amerikaansche koopers. Na de hervatting der inschrijvingen gaf de markt echter weinig gunstiger resultaten te zien, zoodat de gemiddelde verkoopprijs van oogst 1932 het laagste cijfer sedert 1915 te zien gaf (f 1.22½ per pond).

Eerst bij oogst 1933 sorteerden de genomen en verder doorgevoerde bezuinigings- en restrictiemaatregelen effect, zoodat men het begin van 1934, in welk jaar laatstgenoemde oogst aan de markt kwam, als het eind van de verliesgevende periode kan beschouwen; in totaal verloren de producenten met de tabakscultuur gedurende de crisisjaren rond 30 miljoen gulden.

Oogst 1934 leverde een voordeelig saldo van f 3½ miljoen op, zij het ook, dat een enkele maatschappij nog met eenig verlies had gewerkt. Ook de oogsten 1934 en 1935 konden, de nog ongunstige conjunctuur in aanmerking nemende, tegen bevredigende en winstlatende prijzen worden verkocht.

In het jaar 1934, waarin oogst 1933 werd verkocht, had de afzet naar Duitschland nieuwe moeilijkheden ondervonden. Voor de maand September 1934 werd in Duitschland een inkoopverbod van tabak afgekondigd, waarop de beide voor die maand aangekondigde inschrijvingen werden uitgesteld tot October. Door de instelling van een „Ueberwachungsstelle” voor den tabaksinvoer kwamen de importeurs van Sumatra- en Javatabak en de Nederlandsche tabakshandel voor de moeilijkheid te staan, dat de mogelijkheid van afzet werd beperkt en de handel dus niet meer in die mate als vroeger kon anticiperen op de Duitse vraag. De bezwaren, welke de financiering van den handel voorts ondervond tengevolge van de rekening middels de clearing, mogen van algemeene bekendheid worden geacht, zoodat hierop in dit overzicht niet nader behoeft te worden ingegaan. Terwijl een normale invoer in Duitschland een waarde had van 35 miljoen tot 40 miljoen R.M. voor Ned.-Indische tabakken, stelde de Ueberwachungsstelle het contingent voor 1935 vast op een invoerwaarde van 22.937.000 R.M., hetgeen dus een restrictie van ruim 42 pCt. beteekende. De importeurs en de tabakshandel zochten en vonden langs den weg van het Ausländer Sonder Konto für Inlandzahlungen een middel tot verruiming van den export naar Duitschland,

en wel in de zgn. „compensatietransacties”; het vinden van voldoende compensatie-objecten veroorzaakte en geeft nog aan de belanghebbenden veel hoofdbreken.

In de tweede helft van 1935 werd bekend, dat bij de onderhandelingen over een nieuw handelsverdrag met de Vereenigde Staten van Amerika was bereikt, dat het Amerikaansche invoerrecht op tabak met ingang van 1 Januari 1936 van \$ 2.27½ per Amer. Pond verlaagd zou worden tot \$ 1.87 en met ingang van 1 Juli 1936 tot \$ 1.50 per Amer. Pond. Deze maatregel heeft echter nog niet een eenigszins belangrijke toeneming van den export van Deli-tabak naar Amerika tengevolge gehad. In 1935 werden naar Amerika uitgevoerd 12.500 pakken, in 1936 14.000 pakken.

De depreciatie van de Nederlandsche munt stelt weliswaar de buitenlandsche afnemers in staat meer guldens voor hun aankopen te besteden, maar zij begunstigt niet den afzet in Nederland zelf, waar in den regel de duurste zandbladpartijen worden geconsumeerd. Tengevolge van de muntdepreciatie en de verbeterde conjunctuur vertoonen de productiekosten een stijgende tendens.

Indien men de crisisjaren overziet, dan kan geconstateerd worden, dat de Sumatra-tabakscultuur in het algemeen de haar in de crisis toegebrachte zeer zware slagen heeft kunnen doorstaan dank zij het feit, dat de grootste concerns over belangrijke reserves beschikten om de geleden verliezen op te vangen; enkele kleinere maatschappijen hebben echter de cultuur moeten staken.

Tengevolge van drastische bezuinigingsmaatregelen, waardoor een verlaging van den kostprijs met pl.m. 30 pCt. werd verkregen, en tengevolge van inkrimping van den oogst kon de cultuur weer op een rendabele basis gebracht worden. Het ondernemingsareaal is ingekrompen tot een gebied, waar de omstandigheden voor een superieur en loonend product het meest gunstig zijn.

De consumptie van Deli-dekblad blijkt na 7 crisisjaren aanzienlijk te zijn afgenomen; de productie is met ruim 40 pCt. verminderd en thans in evenwicht met de consumptie.

Indien de internationale verhoudingen geen nieuwe schokken toebrengen aan het economisch leven, mag bij een verdere opgaande conjunctuur eenige vermeerdering van de consumptie verwacht worden. Op haar oude productiepeil zal de Sumatra-tabakscultuur in afzienbaren tijd wel niet meer komen.

Mr. G. VAN DER VEEN.

DE INVLOED VAN DE RUBBERRESTRICTIE OP DE BEVOLKING VAN NEDERLANDSCH-INDIË.

Een beschouwing over den invloed van de rubberrestrictie op de bevolking van Nederlandsch-Indië dient onderscheid te maken tusschen den invloed, uitgaande van de ondernemingsrubbercultuur, en dien, uitgaande van de bevolkingsrubbercultuur. Ofschoon een analyse van de verdeling van de inkomsten der ondernemingsrubbercultuur over de verschillende groepen, die hier voordeel uit trekken, interessante gegevens in het licht zou stellen, zal in dit artikel op dezen kant van het vraagstuk niet worden ingegaan en zal ik mij beperken tot een onderzoek van den restrictie-invloed, uitgaande van de bevolkingsrubbercultuur.

Daarbij dient men in de eerste plaats een vergelijking te trekken tusschen de inkomsten, welke de bevolking zonder de restrictie uit deze cultuur zou hebben getrokken, met de huidige omstandigheden. Een dergelijke vergelijking is zeer moeilijk, daar men zich hier op het gebied van grove schattingen gaat begeven, doch voor een juist inzicht is zij onontbeerlijk. Uitgegaan zal hierbij worden van de ontwikkeling der bevolkingsrubbercultuur in de afgelopen jaren.

De eerste bevolkingsrubbertuinen kwamen tot stand omstreeks 1905. In de jaren 1910 t/m. 1912 onderging de cultuur een zekere uitbreiding, doordat hadji's, terugkomende van Mekka en hierbij eenigen tijd in Malakka vertoevende, van daar rubberzaden en zaailingen medebrachten en deze in de omgeving van hun woonplaatsen uitplantten. Het nauwe contact van de huidige rubbergewesten met Malakka deed geleidelijk de rubbercultuur bij de bevolking meer populair worden; Chineesche handelaren importeerden zaad en zaailingen van den „Overwal" en verspreidden deze onder het meer kapitaalkrachtige deel der bevolking. Tusschen de jaren 1915 en 1920 vond zodoende een sterke uitbreiding der bevolkingsrubbercultuur plaats. Lagere rubberprijzen brachten daarop tijdelijk een inzinking, die echter door de hoge prijzen van 1924 tot 1928 gevolgd werd door een periode van algemeene uitbreiding. In deze laatste jaren bleek de rubbercultuur bij de bevolking geheel te zijn ingeburgerd. De tuinen uit de periode 1915 t/m. 1920 waren in staat ongelimiteerd zaad te leveren, zoodat in de jaren 1924/1928 vrijwel alle ladangs, die hiervoor in aanmerking kwamen, met rubber werden beplant. De enorme uitbreidingen in deze jaren vormen thans het grootste gedeelte der bevolkingsrubbercultuur.

Hieraan kan nog worden toegevoegd, dat met deze uitbreidingen een verschuiving plaats vond in de klassen van tuinbezitters: waren vóór 1915 de rubbertuinen nog grotendeels in het bezit van het meer vermogende gedeelte van de bevolking, de latere uitbreidingen kwamen voor een belangrijk deel voor rekening van den „kleinen man". De rubbercultuur werd daardoor een algemeen bezit van de landbouwende bevolking in de rubbergewesten.

De bovenbeschreven ontwikkelingsgang komt duidelijk tot uiting in de uitvoercijfers van bevolkingsrubber in de afgelopen jaren. Nevenstaande tabel I geeft den uitvoer en de uitvoerwaarde van bevolkingsrubber sinds 1920.

Tabel I. Uitvoer en uitvoerwaarde van bevolkingsrubber.

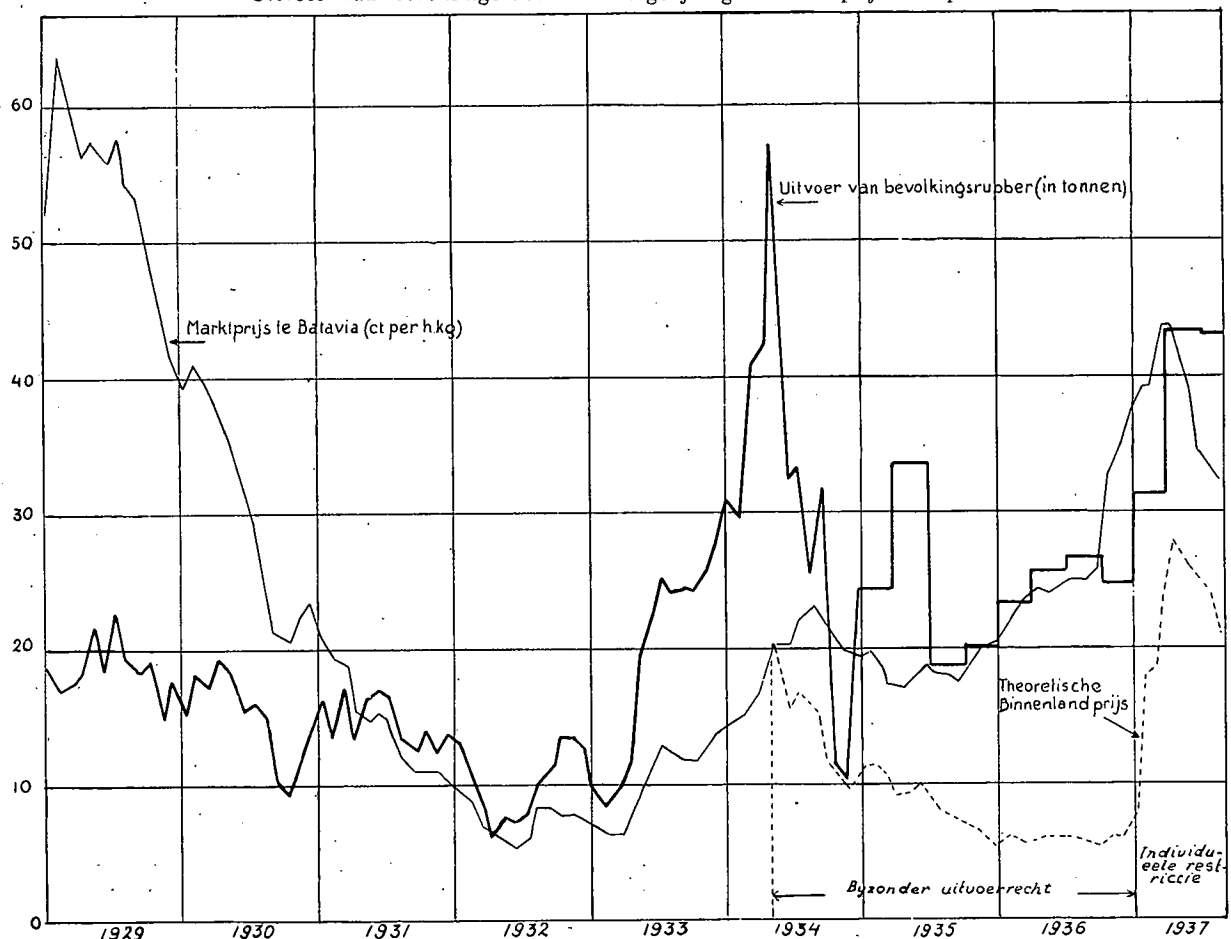
Jaren	Uitvoer (ton)	Uitvoerwaarde (exclusief bijz. uitvoerrecht) (mill. gulden)	Bijzonder uitvoerrecht (mill. gulden)
1920	10.000	± 16,0	—
1921	6.000	± 6,0	—
1922	17.000	± 16,0	—
1923	35.000	± 44,0	—
1924	56.293	± 61,0	—
1925	85.245	254,0	—
1926	78.642	137,3	—
1927	100.491	132,6	—
1928	91.353	70,8	—
1929	108.584	80,6	—
1930	90.496	36,5	—
1931	88.717	13,7	—
1932	61.447	4,1	—
1933	115.576	12,5	—
1934	185.887	30,9	11,5
1935	144.892	17,6	24,1
1936	151.398	24,2	49,0
1ste halfjaar 1937	107.557	77,7	0,6

Duidelijk treedt aan het licht, dat sinds 1921 de bevolkingsrubberuitvoer met sprongen is gestegen, hetgeen als een gevolg kan worden aangenomen van het productief worden van de aanplantingen tusschen 1915 en 1920. De sterke prijsdaling na 1929 werd oorzaak, dat de uitvoercijfers der crisisjaren geen juist beeld vertoonen van de productiecapaciteit der cultuur. De hoge uitvoeren van 1933 en 1934, die voortvloeiden uit de prijsstijging in deze jaren, toonen weer op duidelijke wijze het nog steeds stijgende productievermogen der bevolkingscultuur, ten deele als eerste gevolg van de uitbreidingen na 1924.

De toepassing van de restrictie door middel van het bijzonder uitvoerrecht¹⁾ heeft dit beeld weder-

¹⁾ Tot 1 Januari 1937 is de restrictie op de bevolkingsrubber doorgevoerd door middel van de heffing van een z.g. bijzonder uitvoerrecht, waardoor de binnenlandsche opkooprijzen op een aanmerkelijk lager niveau werden gedrukt dan met den wereldmarktprijs zou overeenkomen, als gevolg waarvan de productie werd teruggedrongen.

Uitvoer van bevolkingsrubber in vergelijking met het prijsverloop.



om vervaagd. Bijgaande grafiek demonstreert den invloed van dit uitzonderlijke restrictie-systeem op de productie der bevolkingsrubber. Deze grafiek geeft weer, de maandelijksche uitvoeren van bevolkingsrubber vóór 1934 en de kwartaalsgewijze gemiddelde uitvoeren na dat jaar. Iliernaast zijn ingeteekend de Batavia-marktprijs voor standard sheet en de z.g. theoretische binnenlandprijs, welk laatste vanaf 1 Juni t/m. 1936 is gevonden door vermindering van den Batavia-marktprijs met het bijzonder uitvoerrecht en in 1937 door vermindering van den Batavia-marktprijs met den couponprijs¹⁾. Deze theoretische binnenlandprijs komt dus — behoudens de in de volgende alinea vermelde afwijking — min of meer overeen met den wereldmarktprijs, welke zonder restrictie zou moeten hebben geheerscht om de bevolkingsproductie op het bereikte peil te brengen. De werkelijke binnenlandprijs ligt uiteraard nog aanmerkelijk lager dan deze theoretische prijs. De grafiek geeft nu duidelijk aan, dat in de eerste helft van het jaar 1935 bij een theoretischen binnenlandprijs van ongeveer 10 cent per hkg aanmerkelijk meer rubber werd geproduceerd dan in 1931 onder analoge prijsverhoudingen het geval was. In 1936 lag de theoretische binnenlandprijs zelfs lager dan in 1932; desniettemin werd een productie voortgebracht van 151.000 ton tegenover 61.000 ton in 1932.

Ofschoon de verarming van de rubbergewesten door de crisis en de lage opbrengstprijzen voor den producent tijdens de periode van het bijzonder uitvoerrecht den productiedrang bij de bevolking in 1935 en 1936 ongetwijfeld hebben verhoogd, bewijzen deze uitvoercijfers, dat ook zonder restrictie en bij zeer lage prijzen door de bevolking in laatstgenoemde jaren zeer veel hogere producties zouden zijn voortgebracht dan in de jaren vóór de restrictie. Het jaar 1937 geeft hiervoor wederom een duidelijke aanwizing; bij de cijfers van dit jaar dient te worden overwogen, dat de groote geldinvloeiing in de Buitengewesten, tengevolge van den verkoop der coupons, den productiedrang nog aanmerkelijk heeft geremd, zoodat zonder restrictie de productie bij wereldmarktprijzen, aangegeven door de gestippelde lijn in de grafiek, nog belangrijk grooter zou zijn geweest.

Uit het bovenstaande zou ik de conclusies willen trekken:

a. dat, indien de restrictie niet zou zijn doorgevoerd en de rubberprijzen zich zouden hebben gehandhaafd op een niveau van misschien pl.m. 10 cent per hkg (in vergelijking met 1932, het laagste prijsniveau, is het wereldverbruik wederom aanmerkelijk toegenomen), de bevolking minstens de producties zou hebben geleverd, welke thans onder de restrictie zijn voortgebracht²⁾;

b. dat onder het thans heerschende stelsel van individueele restrictie het voordeel, dat de bevolkingscultuur uit de rubberrestrictie trekt, uitsluitend is gelegen in den hooger en rubberprijs, welken het restrictiestelsel heeft weten te bereiken.

Beteekenis van de voordeelen voor de bevolking.

Thans overgaande tot een beschouwing van de verdeling van de voordeelen der rubberrestrictie over

¹⁾ Met de invoering van het individueele restrictiestelsel met ingang van 1 Januari 1937, worden aan de tuinbezitters oogstvergunningen (coupons) verstrekt. De practijk brengt mede, dat deze coupons dadelijk na de uitreiking worden verkocht aan opkoopters en exporteurs, die later ongedekte rubber bijkopen. De prijs, dien zij voor dit ongedekte product kunnen besteden (welke prijs natuurlijk is gebaseerd op het verschil tusschen wereldmarktprijs en betaalden couponprijs), bepaalt de mate, waarin de bevolking tot het tappen van haar boomen wordt bewogen.

²⁾ In verband met de zeer groote uitbreidingen in de jaren 1924 t/m. 1928 ligt de productiecapaciteit der cultuur bij wereldmarktprijzen, welke den laatsten tijd zijn opgetreden, uiteraard nog aanmerkelijk hooger dan de werkelijke voortgebrachte producties aangeven.

de bevolking, dienen allereerst scherp uit elkander te worden gehouden de periode van het bijzonder uitvoerrecht en de periode van de individueele restrictie. Ofschoon in 1935 en 1936 het individueele restrictiestelsel in eenige gewesten reeds heeft gewerkt, zal hiermede in het navolgende eenvoudigheidshalve geen rekening worden gehouden, aangezien deze gewesten slechts pl.m. 10 pCt. van de bevolkingsproductie vertegenwoordigen.

Het bijzonder uitvoerrecht beruiste op de stelling, dat er verband bestaat tusschen rubberprijzen en de rubberproductie der bevolking, in dier voege, dat bij lage rubberprijzen de productie de neiging heeft tot daling en bij hooge rubberprijzen tot stijging. Dientengevolge werd verwacht, dat door verlaging van de binnenlandprijzen het mogelijk zou zijn de rubberproductie der bevolking binnen de door de rubberrestrictie-overeenkomst gestelde grenzen te houden. Aanvankelijk werd dit uitvoerrecht gesteld op ongeveer 10 cent per hkg. Geleidelijk toonde de ervaring, dat de toenemende productiedrang der bevolking een hooger uitvoerrecht noodzakelijk maakte. Allengs moest de theoretische binnenlandprijs worden verlaagd van 20 cent via 10 cent tot pl.m. 7 cent per hkg in 1936 (vide grafiek).

Aangezien de werkelijke binnenlandprijs nog aanmerkelijk beneden dit theoretische prijsniveau lag, zal het duidelijk zijn, dat door de toepassing van dit stelsel de bevolking rechtstreeks slechts zeer matige inkomsten uit haar cultuur ontving, en in geen deele kon profiteeren van den als gevolg van de restrictie verbeterden wereldmarktprijs. Het bijzonder uitvoerrecht steeg van 5 cent per hkg in de eerste maand der restrictie tot 28 cent per hkg op het eind van 1936.

Dit stelsel, dat als noodmaatregel bij het begin van de restrictie moest worden aanvaard is dan ook zoo gauw de omstandigheden zulks toelieten, na eenige jaren van intensieve voorbereiding op 1 Januari 1937 omgezet in het thans geldende stelsel van individueele restrictie.

Artikel 20 van de Bevolkingsrubberuitvoerordonnantie vermeldt, dat uit de opbrengsten van het bijzonder uitvoerrecht dienen te worden voldaan:

a. de kosten verbonden aan de toepassing der restrictie;

b. maatregelen tot bijzonderen steun aan of tot verlichting van lasten van de bevolking in de rubberproduceerende streken van Nederlandsch-Indië.

Aan deze voorschriften heeft de Regeering van Nederlandsch-Indië zich gehouden. In de restrictiejaren werden de volgende bedragen besteed voor de in bovengenoemd artikel 20 vermelde doeleinden:

Tabel II. Besteding bijzonder uitvoerrecht.
(exclusief de stortingen in het rubberfonds).

Restrictiekosten	3,0 miljoen gld.
Lastenvermindering	10,0 " "
Voorlichting bedrijfsleven	0,6 " "
Gezondheidsbevordering	1,3 " "
Onderwijs	0,6 " "
Openbare werken	18,0 " "
Aankoop ondernemingslicenties en diversen	6,0 " "
	39,5 miljoen gld.

Thans is een rubberfonds gevormd, waarin stortingen uit de overblijvende gelden van de rubberuitvoerrechtbedragen zullen plaatsvinden voor de uitvoering van werken ten algemeenen nutte in de rubbergewesten.

De periode van het bijzonder uitvoerrecht heeft zich dus gekenmerkt door het feit, dat aan de bevolking rechtstreeks slechts matige inkomsten uit haar cultuur werden gelaten, doch dat daartegenover de gelden, die het Gouvernement door de heffing van het bijzonder uitvoerrecht in handen kreeg, werden besteed voor lastenvermindering en werken ten algemeenen nutte in de rubbergewesten. Hiermede is bereikt, in de eerste plaats dat groote werken in de rubbergewesten konden worden verricht, die anders

nog jaren achterwege zouden zijn gebleven, o.m. aanleg van wegen, bouw van bruggen, bouw van scholen en klinieken, uitbreiding van voorlichtingsdiensten en meer. Buitendien werd het mogelijk gelden af te zonderen voor de voorbereiding van het stelsel van individueele restrictie, welke voorbereiding ruim 1½ miljoen gulden heeft gekost en onder andere omstandigheden bezwaarlijk uitvoerbaar zou zijn geweest. Met de verbetering van de algemeene inrichting der rubbergewesten zal thans door middel van het rubberfonds nog kunnen worden voortgegaan. Uit algemeen oogpunt heeft dan ook de periode van bijzonder uitvoerrecht groot nut afgeworpen voor de rubberproduceerende streken, waarvan de bevolking zoowel direct als indirect blijvende voordeelen ondervindt.

Na 1 Januari 1937 is vrijwel plotseling een geheel andere toestand ontstaan, doordat de rubberproduceerende bevolking het volle voordeel van een gestegen wereldmarktprijs kon genieten. Dit verschijnsel ging gepaard met een verhooging van de ten uitvoer toegelaten hoeveelheid rubber, zoodat de inkomsten der producenten plotseling tot het 5- of 6-voudige vermeerderden. Alvorens in te gaan op de consequenties, die dit heeft gehad voor de volkshuishouding, moeten eenige algemeene gegevens over de verdeling van het nieuw verworven inkomen worden vermeld.

Bij de toepassing van het individueele restrictiestelsel werd uitgegaan van de gedachte, dat de gewesten en producenten, die in voorgaande jaren het meest intensief aan de rubberproductie hadden deelgenomen en dus de rubbercultuur voor haar normale bestaan het meest nodig bleken te hebben, bevoordeeld zouden moeten worden boven andere gewesten en producenten, die relatief op veel lager niveau hadden geproduceerd. In overeenstemming met deze gedachte, had de vaststelling der gewestelijke quota aanvankelijk plaats op basis van de werkelijke uitvoeren van bevolkingsrubber der verschillende gewesten in de jaren 1933 t/m. 1935¹⁾. Voorts werd bij de berekening der individueele basisquota voor de producenten een correctie aangebracht op niet-getapt bezit, in dier voege, dat aan een niet-getapt boom een kwart van de toewijzing werd gegeven van die van een getapt boom²⁾. In de practijk werkte dit uit op een bevoordeeling van den klein-producent en van de gunstig gelegen tuincomplexen. De factoren, welke de productie beïnvloedden in de periode vóór 1937, werden uit sociale overwegingen dus min of meer in het stelsel van individueele restrictie verdisconteerd.

Rubberbezit, klein bezit en algemeen.

In de tweede plaats is het met het oog op de verdeling van de inkomsten uit de rubbercultuur van belang te weten, op welke wijze deze verdeling over de verschillende groepen van rubberproducenten tot stand komt. De registratie heeft aangetoond, dat het totaal aantal tuinbezitters van Nederlandsch-Indië 788.000 bedraagt.

Statistisch kwam vast te staan dat:

220.000	tuinbezitters	een bezit hadden v.	100—	200	boomen
247.000	"	"	"	200—	500
170.000	"	"	"	500—	1000
66.000	"	"	"	1000—	1500
49.000	"	"	"	1500—	2500
36.000	"	"	"	meer dan	2500

¹⁾ De sterke verhooging der uitvoerquota, welke in 1937 heeft plaatsgevonden, maakte het wenschelijk deze onderlinge verdeelingsmaatstaf te herzien door met ingang van 1 Juli de eerste 150.000 ton van het uitvoerquotum (de gemiddelde uitvoer 1933 t/m. 1935 bedroeg 150.000 ton) volgens de oude percentages over de gewesten te verdelen en de meerdere toewijzing boven 150.000 ton aan de gewesten toe te kennen naar de onderlinge verhouding van de verschillen tusschen hun productiecapaciteit en hun aantal in de eerste 150.000 ton.

²⁾ Voor de Zuid- en Oostafdeeling van Borneo bedroeg deze correctiefactor aanvankelijk 1/10; naderhand is zij ook hier op 1/4 gebracht.

Voorts geven de statistiekgegevens aan, dat in de groote rubbergewesten Djambi, Palembang, West-Borneo en Zuid- en Oost-Borneo één tuinbezitter aanwezig is op resp. 5.4, 7.6, 7.0 en 7.4 inwoners.

Uit deze gegevens blijkt, dat het rubberbezit in de z.g. rubbergewesten algemeen is en overwegend uit klein-bezit bestaat. De correctiefactor voor niet-getapte boomen doet de rol van het klein-bezit nog stijgen.

Bovenstaand beeld is noodig voor het trekken van een vergelijking tusschen de hausse-periode van de rubbercultuur in 1925 en het jaar 1937. Veelal toch is men geneigd om de geldverspilling, welke in de rubbergewesten in 1925 stellig plaats vond, aan te grijpen om critiek uit te oefenen op de groote inkomsten, welke momenteel in de rubbergewesten worden genoten. Dat deze critiek geheel ongefundeerd is, zou ik willen aantonen door erop te wijzen:

1e. dat in 1925 het bezit van productieve rubbertuinen nog ver van algemeen was en dat dus de productieve rubbertuinen zich in een veel beperkter aantal handen bevonden dan thans het geval is;

2e. dat de rubberprijzen toen aanmerkelijk hooger lagen (in 1925 174 ct. per hkg) dan thans, zoodat behalve de tuineigenaren ook de tappers veel hogere inkomsten in handen kregen.

Thans, nu het rubberbezit in de rubbergewesten vrijwel algemeen is en door het individueele restrictiestelsel een verspreiding van de inkomsten uit de rubbercultuur over de geheele bevolking wordt bewerkstelligd, blijven begrijpelijkerwijze de excessen van 1925 vrijwel geheel achterwege. Zulks moge ook duidelijk zijn uit het feit, dat de gemiddelde inkomsten uit de rubbercultuur per tuinbezitter in 1937 nog geen f 200 zullen bedragen.

Symptomen van welvaartsvermeerdering.

Hetgeen zich thans voordoet is in feite niets anders dan een herstel in welvaart van de bevolking der rubbergewesten, een door de werking van het bijzonder uitvoerrecht vertraagd herstel van den achteruitgang in de achter ons liggende crisisjaren. De verschijnselen, welke zich in dit opzicht thans in de rubbergewesten voordoen, wijzen erop, dat men zich quantitatief zoowel als kwalitatief weer beter gaat kloeden en voeden, dat het wegtransport wederom toeneemt, dat men de achteruit gelooopen veestapel aanvult, dat men verbeteringen gaat aanbrengen aan de huizen en nieuwe huizen gaat bouwen, dat men aan de inrichting der huizen (b.v. wat betreft meubilair en verlichting) meer zorg gaat besteden, dat tal van nuttige gebruiksvoorwerpen worden aangeschaft (zooals fietsen, welke tevens voor vervoer van rubber worden gebruikt, naaimachines e.d.), dat de feestelijkheden op verschillende tijdstippen, welke normaal in de bevolkingshuishouding plaats vinden, wederom luisterrijker worden, dat gevormde schulden worden afbetaald, dat uitgestelde huwelijken worden gesloten, alles wijzende op een herstel van ontstane achterstand, op een noodzakelijke en zeer welkome welvaartsverbetering. Uit alle rubbergewesten komen hieromtrent gelijklopende berichten. Hiernaast besteedde men meerdere aandacht aan de rubbercultuur zelve. Vele duizenden mangels zijn in de eerste helft van 1937 ingevoerd voor de bereiding van een beter product, groote arealen reserve-rubbertuinen zijn opengekapt, de andere arealen worden beter onderhouden, er worden betere tap-utensiliën gebruikt, het rookhuisbezit breidt zich uit.

De verbetering van den economischen toestand in rubbergewesten heeft zich duidelijk afgeteekend in de stijging van de invoercijfers. De waarde van den invoer uit het buitenland in de Buitengewesten was in het eerste halfjaar 1937 ruim 70 pCt. hooger dan in het eerste halfjaar van 1936. Vooral sedert de copraprijzen wederom zijn gedaald, komt deze toeneming voor het overgrote deel voor rekening van de typi-

sche bevolkingsrubbergewesten. Zoo steeg in de hierbovengenoemde perioden de waarde van den invoer in Riouw met rond 90 pCt., in Djambi met 140 pCt., in Palembang met 130 pCt., in West-Borneo met 75 pCt. en in Zuid-Oost-Borneo met 115 pCt.

Deze waardevermeerdering van den invoer is natuurlijk ten deele veroorzaakt door een prijsstijging der importgoederen. Dat daarnaast ook de hoeveelheden der ingevoerde artikelen en wel speciaal in de rubbergewesten sterk zijn toegenomen blijkt uit onderstaande tabel III, waarin voor een aantal artikelen, die voor een belangrijk deel door de bevolking plagen te worden verbruikt, naast elkander zijn gesteld de vermeerdering van den totalen invoer (in hoeveelheden) in de Buitengewesten en van den invoer in enkele voorname havens der rubbergewesten.

Tabel III. Toeneming van den invoer uit het buitenland van het eerste halfjaar 1937 in vergelijking met het eerste halfjaar 1936.

	In de geheele Buitengewesten	In enkele voorname havens der rubbergewesten
Manufacturen	109%	220%
Dakijzer	73 „	185 „
Naaaimachines	193 „	495 „
Waschzeep	28 „	39 „
Kerftabak	69 „	104 „
Gezouten en gedroogde visch ..	52 „	70 „
Biscuits	76 „	180 „
Afgeroomde melk	60 „	85 „
Sandines in blik	115 „	290 „
Vruchten op water	92 „	90 „

De welvaartsvermeerdering is uit deze cijfers duidelijk af te lezen.

Gunstige gevolgen voor Java.

Het is belangwekkend, dat deze welvaartsvermeerdering niet alleen de invoeren uit het buitenland gunstig beïnvloedt, doch — en stellig in niet mindere mate — de aanvoeren uit Java. De statistieken van het intergwestelijk verkeer gedurende het eerste halfjaar 1937 zijn nog niet gepubliceerd, zoodat omtrent dit punt geen gedetailleerde cijfers kunnen worden vermeld, doch de reeds ter beschikking staande gegevens wijzen met stelligheid uit, dat de opleving in de rubbergewesten een belangrijke conjunctuurverbetering op Java heeft bewerkstelligd.

Zoo was de uitvoer van manufacturen uit Java naar de Buitengewesten gedurende het eerste halfjaar 1937 rond 70 pCt. hooger dan in het eerste halfjaar 1936, wat een duidelijk zichtbare opleving heeft te weeggebracht in de sarongweverijen en batikkerijen. Een belangrijke vraag naar tapmessen, ledikanten, meubilair e.d. heeft een groote bedrijvigheid gebracht in de kleine nijverheid (metaalnijverheid, meubelmakerijen). De aanvulling van den veestapel in de rubbergewesten heeft b.v. in een veeteeltstreek als Madoera haar gunstige uitwerking doen gevoelen. Grotere uitvoeren van diverse genotmiddelen (sigaretten, suiker, thee e.d.) zijn ten voordeele gekomen van de betreffende industrieën en cultures op Java.

De ontwikkeling van de afgelopen maanden heeft dan ook duidelijk in het licht gesteld, dat de bevolkingsrubbercultuur der Buitengewesten thans een belangrijke plaats inneemt in de economie van den Archipel. De uitvoerwaarde van bevolkingsrubber was in de eerste helft van 1937 hooger dan die van één van de andere Nederlandsch-Indische uitvoerproducten. Deze hooge uitvoerwaarde en de daarmee gepaard gaande opleving der rubbergewesten hebben ook op Java stimuleerend op de volkswelvaart gewerkt, zoodat zij daarmee van algemeene betekenis voor den Nederlandsch-Indischen volkswelvaart zijn geworden. Hier dient wel het zwaartepunt te worden gelegd bij een beschouwing van den prijsverhoogen den invloed van de restrictie op de bevolking van Nederlandsch-Indië.

A. LUYTJES.

DE NIJVERHEID IN NEDERLANDSCH-INDIË.

In dit artikel wil ik trachten een beeld te geven van de in Nederlandsch-Indië bestaande nijverheid en in zeer beperkte mate van den ontwikkelingsgang hiervan. Het is niet mogelijk een dergelijk beeld te ontwerpen aan de hand van statistische gegevens, aangezien hierover niet kan worden beschikt. Een industrie-statistiek ontbreekt in Nederlandsch-Indië te eenen male. Pogingen aangewend om op eenvoudige schaal hiertoe te geraken, zijn tot dusverre gestrand op tal van bezwaren. Toch meen ik, dat uit onderstaande gegevens een inzicht is te krijgen in de orde van belangrijkheid der Indische nijverheid.

Het gaat in dit artikel om de nijverheid op Java. Ik meen mij hiertoe te mogen beperken, omdat de groote discrepantie tusschen de loonen in de Buitengewesten en op Java, het gevolg van de uiterst dichte bevolking van het hoofdeiland tegenover een schaarsche bevolking op de Buitengewesten, Java het aangewezen land maakt voor de verdere nijverheidsontwikkeling. Waar voorshands zeer zeker de ontwikkeling van de nijverheid zal gaan in de richting van het fabriceren van artikelen voor eigen consumptie en voornamelijk in den vorm van massa-artikelen voor de inheemsche bevolking, is het duidelijk, dat de beste vestigingsplaats van dergelijke takken van nijverheid op Java te vinden is.

De omvang van het bestaande nijverheidsapparaat moge ik schetsen aan de hand van het in 1930 getelde aantal arbeiders, dat een hoofdbestaan vindt in de verschillende bedrijfstakken, alsmede van de uit verschillende indices geraamde productiecomponenten. Hierbij zal ik de takken van nijverheid splitsen in de kleine nijverheid, waaronder ik versta het zelfstandige ambacht, de ambachtsheden, werkende voor opkoopers (verlag), de arbeiders in de groote, niet of zeer weinig gemechaniseerde werkplaatsen (manufactuur), en in de gemechaniseerde, westersch geleide bedrijven.

De onderstaande tabellen geven naar raming den toestand weer in 1936¹⁾.

Tabel I. Aantal arbeiders.

Tak van industrie	Ambacht	Bakoel-systeem (verlag)	Manufactuur	Fabriek	Totaal
a) Textielen (weven en batik)	25.000	280.000	176.000	15.000	496.000
b) Voedings- en genotm.	323.000	32.000	50.000	26.000	431.000
c) Hout (incl. vervoersm. en bamboe-bewerking)	119.000	200.000	—	25.000	344.000
d) Kleeding-industrie	120.000	50.000	—	10.000	180.000
e) Metaalbe-werking ..	20.000	20.000	—	18.000	58.000
f) Keramiek	20.000	20.000	—	15.000	55.000
g) Diversen	40.000	40.000	—	11.000	91.000
Totaal..	667.000	642.000	226.000	120.000	1.655.000

Tabel II. Productiecomponenten in miljoenen Guldens.

Vormen van nijverheid	Import grondstoffen w.o. kapitaalvervangning	Volksinkomen door industrie (loonen en inheemsche grondstoffen)	Totale productie-waarde der industrie
Huisvljht	23,-	77,-	100,-
Ambacht	6,6	25,4	32,-
Verlag (bakoelsyst.) ..	4,1	15,7	19,8
Manufactuur	4,3	26,3	30,6
Fabrieksnijverheid ..	35,6	42,4	78,-
Totaal rond	74,-	186,-	260,-

¹⁾ Hoewel ik er nadrukkelijk op wijs, dat deze tabellen niet berusten op statistische gegevens, geven zij m.i. een vrij goed beeld van den huidige toestand.

Tabel III.

Genotmiddelen	Aantal		Productie	
	Groote	Kleine	1935	1936
Beschuit	6	—	2.760 ton	3.600 ton
Chocolade	—	1	9.000 kg	18.000 kg
Vermicelli	2	—	72.000 "	110.000 "
Rijst- en tapioca-meel	5	5	400.000 ton	—
Suikerwerken....	3	14	1.240 "	1.600 ton
Bier	2	—	6.250.000 L.	7.920.000 L.
Arak	—	4	775.000 "	—
IJsfabrieken	8	192	180 mill. kg	180 mill. kg
Limonades en mineraalwater ..	—	138	—	—
Sigaren	2	5	11 mill. stuks	12 à 13 mill. st.
Sigaretten	4	10	7 " "	9,5 mill. stuks
Watten en verbandmiddelen ..	—	1	60.000 kg	onbekend
Smeeroliën, enz....	2	—	97.000 ton	—
Portlandcement ..	1	—	—	—
IJzersulfaat	—	1	9.000 picol	14.000 picol
Zwavelzuur.....	—	1	830 ton	1.200 ton
Koolzuur (vloeib.)	—	3	225.000 kg	—
Inkten en lijmen..	—	4	onbekend	—
Parfumerieën....	2	1	—	—
Verproducten ..	3	5	24 mill. kg	3 mill. kg
Zeeffabrieken ..	3	170	36 " "	39 " "
Asbest-cementplaten	—	1	850 ton	1.100 ton
Tegelfabrieken ..	7	5	onbekend	—
Triplexkisten	2	—	"	—
Leerlooierijen ..	2	2	—	—
Bontgew. sarongs	6	75	130.000 codi	220.000 codi
Tricotgoederen ..	—	3	onbekend	—
Zwaar textiel....	—	2	"	—
Touw	1	—	"	—
Drukkerijen	30	384	"	—
Construct.werkpl.	10	5	"	—
Scheepswerven ..	2	2	"	—
IJzeren vaten, enz.	1	—	"	—
Rijwielen	1	2	—	± 40.000 stuks
Accumulatoren ..	—	2	—	—
Electr. zaklant. ..	1	—	—	—
Auto- en fietsband.	1	—	—	—
Steen- en pannenbakkerijen	5	5	onbekend	onbekend

nijverheid is in deze tabellen slechts met enkele getallen aangeduid. Toch is het wel belangrijk, aan te geven, welke soorten van producties daarin plaatsvinden. Zie tabel III.

Ook de cijfers van de fabrieken op Java en Madoera, vallende onder het veiligheidstoelicht, kunnen het inzicht in de nijverheidsontwikkeling van deze soort industrie verhelderen.

Kleine Nijverheid.

In de kleine nijverheid (ambacht, verlag, manufactuur) ontwikkelt zich in de laatste jaren een zeer merkwaardige rationalisatie. Verdeling van arbeid, met specialisatie in vervaardiging van onderdeelen, wordt zeer ver door den ambachtsman, vaak in familieverband of coöperatief, doorgezet. Er ontstaat als het ware een „lopende band” in de desa, waarbij voor hulpproducties vaak de huisvlijtbeoefenaars in de omgeving worden ingeschakeld. Door dit systeem van werken wordt een zeer lage kostprijs bereikt, een grotere productie verkregen, terwijl de kwaliteit der artikelen daardoor aanzienlijk verbeterd. Deze grotere productie kon in 1936 en ook in dit jaar gemakkelijk worden afgezet, zoowel door de onmiskenbare — hoewel nog geringe — welvaartstoename op Java en mede in grotere mate door de steeds stijgende welvaart in de Buitengewesten. Van enkele groote takken in de kleine nijverheid geeft tabel V eenige cijfers.

De natuurlijke ontwikkelingsgang van deze takken van nijverheid wordt door de Afdeling Nijverheid van het Departement van Economische Zaken krachtig gesteund door middel van de consultatiebureaux van dezen dienst en door een stelsel van reizende ambachtsonderwijzers. Een twintigtal kernpunten is op Java gesticht, van waaruit deze stimulans wordt toegediend. Zij wordt met groote voorzichtigheid toegepast en is — de uitwerking toont dit reeds aan — van groote waarde bij de bestrijding der euvelen, die de ontwikkeling van deze nijverheid tot dusverre hebben geremd. Deze euvelen zijn:

- 1o. de productie van een minderwaardige kwaliteit;
- 2o. een onregelmatige kwalitatieve productie;
- 3o. een onregelmatige kwantitatieve productie;
- 4o. een onregelmatige kwaliteit van de gebruikte grondstoffen;

5o. oneeruze credietverhoudingen in productie en afzet, hetgeen weer slecht werk veroorzaakt.

Door de splitsing van bedrijfjes in halfproduct-

In tabel I zijn niet opgenomen de beoefenaars van huisvlijt, dat zijn dus de producenten, die deze producties als nevenbedrijf hebben ter hand genomen en daaruit een aanvullend inkomen putten. De fabrieks-

Tabel IV. Aantal fabrieken op Java en Madoera, vallende onder het veiligheidstoelicht.

Jaar	Atelier-machines fabrieken	Reparatie-ateliers	Boekdrukkerijen	Cement-, kalk- en cement-tegelfabrieken	Diamant-slijperijen	Hout-zagerijen	Kapokpers. en zuiver-inrichting.	Koffiebr. etabl. en branderijen	Mineraal-waterfabrieken	Oliefabrieken				Papierfabrieken	Sigarenfabrieken	Sigarettenfabrieken	Vuurwerkfabrieken	IJsfabrieken (3)	Zuurstoffabrieken	Diversen
										v. vette oliën (1)	v. aetherische oliën (2)	v. dierv. lijkeoliën								
1930..	46	95	150	18	5	65	52	89	66	51	134	—	2	3	18	31	97	4	630	
1933..	44	89	178	18	3	49	58	78	73	60	122	—	2	3	25	30	97	3	757	
1934..	49	87	186	18	3	70	67	74	66	65	122	—	3	3	26	29	96	3	734	
1935..	50	89	184	27	2	52	69	74	68	64	120	—	3	3	22	27	75	3	801	

1) Copra, aardnoten, kapokpitten. 2) Sereh, kajoepoestih, patchouli, citronella, enz. 3) IJsfabrieken tevens mineraalwaterfabriek.

Tabel V.

	Gemiddeld 1926-1930	1933	1934	1935	1936
Batikenijverheid.					
Consumptie grondstoffen in yards	130.905.000	114.000.000	110.000.000	100.724.000	138.000.000
Hoeveelheid sarongs in corges.....	2.909.000	2.530.000	2.440.000	2.250.000	3.060.000
Weefindustrie.					
Consumptie garens in K.G.	3.105.000	3.461.000	4.092.000	5.048.000	5.533.000
Bontgew. sarongs in corges (loeriks en kains inbegr.)	465.000	538.000	603.000	743.000	799.000
Handsigaretten en strootjes.					
Detailwaarde in gulden (banderollewaarde).....	—	1.214.771	1.581.729	3.895.043	6.435.829
Sigaretten	—	—	—	11.876.612	13.269.197
Strootjes.....	—	—	—	—	—
Lederindustrie (schoenen, sandalen)					
In miljoenen gulden productiewaarde.....	—	—	—	—	3.600.000

leverende en in voltooiingsbedrijfjes, welke laatsten onder voortdurende controle staan van de consultatiebureaux en reizende ambachtsonderwijzers, wordt gezorgd voor bestrijding der drie eerstgenoemde euvelen. Het voltooiingsbedrijf toch koopt het half-product op keur van de ambachtslieden. Tevens worden, voor zoover dit voor den betrokken nijverheidstak noodig is, door de voltooiingsbedrijven voor gezamenlijke rekening der ambachtslieden, de benoedigde grondstoffen ingekocht en gedistribueerd, waardoor het vierde euvel wordt bestreden. Het laatstgenoemde euvel wordt bestreden door in overleg met het voltooiingsbedrijf een verkoopprijs, gebaseerd op een niet hooge, doch redelijke arbeidsbeloening, vast te stellen, die voor de producties als minimumprijs geldt, waartoe aan opkoopters zal worden afgeleverd. Indien deze minder bieden, kunnen de geproduceerde artikelen tegen den minimumprijs worden afgeleverd aan de door de afdeling Nijverheid opgerichte nijverheidscentrales, die deze artikelen aan groote distributeurs, meestal voor export naar de Buitengewesten, verkopen.

In de voltooiingsbedrijven heeft op bescheiden schaal invoering van mechanisatie plaats, voor zoover de productie die vereischt. Het contact met de groote electriciteitsmaatschappijen en den Nijverheidsdienst heeft het mogelijk gemaakt, voor deze kleine gemechaniseerde bedrijfjes, billijke stroomtarieven aan te leggen.

Fabrieksnijverheid.

De ontwikkeling van deze nijverheid staat momenteel in het teken van de „oversea-plant”. Dit is logisch en voor groote fabricage-producties, waarbij belangrijke technische en bedrijfseconomische ervaring noodig is, is het ongetwijfeld voor Indië de meest wenschelijke vorm. Voor de „moederfabrieken” betekent dit een steun bij het omlaag brengen van vaste kosten en van onderzoekkosten; voor de „dochterfabrieken” het goedkoop beschikbaar krijgen van ervaring; voor de kapitaalbezorgers het wegnemen van een belangrijk risico.

Op het gebied van de producties: sigaren, inkt, zeep, parfumerieën, verf, batterijen, auto- en fietsbanden, wit aardewerk, enz. zijn dergelijke stichtingen tot stand gekomen. Het is hierbij te betreuren, dat de investaties voor het overgrote deel zijn geschied in vreemd kapitaal en ten bate van niet-Nederlandsche fabrieken.

Algemeen gedeelte.

Verdergaande nijverheidsontwikkeling op Java, waar de gunstigste vestigingsfactoren bestaan, is, mede gezien de bevolkingsaanwas, noodzakelijk om het welvaartspeil der massa te verbeteren. Aldus zal een mindere conjunctuurgevoeligheid bereikt kunnen worden. De binnenlandsche nijverheidsproducten zullen op den duur moeten kunnen worden voortgebracht tegen een prijs, even hoog of lager dan de onder normale omstandigheden te bedingen binnenlandsche aanbiedingsprijs in Nederlandsch-Indië. Ik heb dit peil „pacific-peil” genoemd. Teneinde een zoo solied mogelijke basis te krijgen voor de nijverheid in Nederlandsch-Indië, zullen de fabrikanten goed doen, zich te beperken tot die goederen, welke binnen Nederlandsch-Indië een afzetgebied hebben.

In het algemeen belang van Nederlandsch-Indië is het noodzakelijk, dat industriele goederen, die waarde hebben als ruilobject voor den Nederlandsch-Indischen uitvoer, hier te lande niet worden vervaardigd, tenzij daardoor een grootere import van andere goederen is te verwachten. Indien door de verdere agrarische ontwikkeling, en het in exploitatie brengen van Nederlandsch-Indische ertsen in de Buitengewesten, en door een rationeele nijverheidsontplooiing op Java, de koopkracht der bevolking wordt gestimuleerd, zal daaruit voortvloeien een toeneming van import-artikelen, zij het ook, dat de import van andere samenstelling zal zijn.

P. H. W. SITSSEN.

DE NEDERLANDSCH-INDISCHE SCHEEPVAART.

Het scheepvaartverkeer in den Nederlandsch-Indischen Archipel heeft een zeer grooten omvang. In 1936 kwamen in de pl.m. 230 havens en kustplaatsen waar een havenmeester of dienstdoend havenmeester is aangesteld rond 150.000 particuliere schepen aan, met een gezamenlijken netto inhoud van $166\frac{1}{2}$ miljoen m³. Deze groote omvang van het scheepvaartverkeer vindt een verklaring in de omstandigheid dat Nederlandsch-Indië een eilandrijk is.

Het goederen- en passagiersvervoer tusschen de verschillende eilanden onderling, zoowel als het verkeer van elk dezer eilanden met het buitenland, moet, indien wij de luchtvaart — welker vervoerprestaties quantitatief voorhands nog van weinig betekenis zijn — even buiten beschouwing laten, geheel worden bewerkstelligd door zeeschepen.

Betekenis van de K.P.M.

In het interinsulair verkeer vervult de scheepvaart in Nederlandsch-Indië de functie, welke in een land als Nederland door de spoor- en tramwegen, de binnenscheepvaart, vrachtauto's enz. wordt vervuld. Niet ten onrechte wordt de Koninklijke Paketvaart Maatschappij wel eens aangeduid als de „Nederlandsch-Indische waterspoorweg”.

De K.P.M. is, gerekend naar het aantal schepen, de grootste Nederlandsche reederij. Naar de tonnenmaat der vloot gerekend, neemt de K.P.M. de derde plaats in onder de Nederlandsche reederijen (de eerste en tweede plaats worden resp. bezet door de tankvloot der Bataafsche Petroleum Maatschappij en de St. Mij „Nederland”). Maar zelfs deze feiten geven geen goeden indruk van den kolossalen omvang van het bedrijf der K.P.M. De schepen der K.P.M. legden in 1936 tezamen een afstand af van 4.765.253 zeemijlen²⁾, d.i. een afstand gelijk aan meer dan 220 maal de omtrek der aarde. Van het reeds vermelde totale Nederlandsch-Indische havenverkeer van $166\frac{1}{2}$ miljoen m³ netto inhoud, komen $61\frac{1}{2}$ miljoen m³ voor rekening der K.P.M. De K.P.M. heeft in dienst 16.500 geëmployeerden, waaronder 2200 Europeanen. De vloot van hulpvaartuigen, zooals sleepboten, motorboten, lichters enz., omvat rond 550 vaartuigen!

Elk scheepvaartman moet, dunkt mij, bewondering hebben voor de organisatie van dit groote scheepvaartbedrijf.

De positie van de K.P.M. en de prauwvaart in het interinsulaire scheepvaartverkeer.

Duidt men de K.P.M. aan als de „waterspoorweg”, dan kan de Nederlandsch-Indische prauwvaart het best worden vergeleken met de „wilde” binnenscheepvaart van Nederland. De inheemsche prauwvaart strekt zich over den geheelen Archipel uit. De voornaamste prauwvaartcentra liggen echter in het Oosten van den Archipel (Celebes-Madoera). Van de 150.000 aankomsten van schepen in Nederlandsch-Indische havens, komen ongeveer 93.000 calls voor rekening der prauwvaart (tien jaar geleden was dit aantal nog slechts 64.500).

De bevordering dezer prauwvaart wordt door het Departement van Economische Zaken beschouwd als een groot bevolkingsbelang. Zij zal, naar het voorkomt, practisch moeten geschieden door maatregelen, welke direct of indirect leiden tot een verdere mechaniseering der prauwvaart.

Men hoort dikwijls de stelling verkondigen, dat de K.P.M. de inheemsche prauwvaart geheel heeft verdrongen. Dit is niet juist. Een nog niet geheel voltooid historisch onderzoek, hiernaar ingesteld³⁾, heeft tot de voorloopige conclusie geleid, dat de K.P.M. en

¹⁾ Exclusief visschersschepen en schepen met een inhoud van minder dan 10 m³.

²⁾ Waarvan 3.679.194 zeemijlen binnen den Archipel.

³⁾ Binnenkort zullen hieromtrent nadere mededeelingen worden gedaan in „Koloniale Studiën” door Dr. W. M. F. Mansvelt.

haar voorgangster (de Britsche „Nederlandsch-Indische Scheepvaart Maatschappij”) in de laatste decennia der 19e eeuw wél de belangrijke *Westerse* interinsulaire zeilvaart, welke overwegend in buitenlandse handen was, hebben verdrongen, *niet* echter de inheemsche prauwvaart, welke zich, mede door een haar typeerende uiterst sobere exploitatie-opzet, heeft weten te handhaven naast de Westerse stoomvaart. Wel zijn natuurlijk de ontwikkelingsmogelijkheden der prauwvaart door de ontwikkeling van het Europeesche stoomvaartbedrijf sterk beknot. Daarbij mag echter niet uit het oog worden verloren, dat de enorme ontwikkeling van het interinsulair vervoer gedurende de laatste halve eeuw ondenkbaar ware geweest zonder inschakeling van een groot Westersch scheepvaartbedrijf.

De K.P.M. neemt in het algemeen slechts maatregelen tegen de inheemsche prauwvaart, telkens wanneer deze de bestaansmogelijkheid der diensten van de K.P.M. rechtstreeks aantast, d.w.z. direct met de lijndiensten der K.P.M. concurreert.

Men mag aannemen, dat het vraagstuk van de coördinatie der belangen van de Westerse scheepvaart en die der inheemsche prauwvaart in de komende jaren de bijzondere aandacht der Nederlandsch-Indische Regeering zal vragen.

De interinsulaire scheepvaart wordt thans voornamelijk bedreven onder Nederlandsche vlag. Dit is, gezien het karakter dier scheepvaart, ook een essentieel landsbelang. De in 1936 van kracht geworden „Indische Scheepvaartwet 1936” behoudt het recht tot het uitoefenen van kustvaart, behoudens enkele uitzonderingsgevallen, dan ook uitdrukkelijk voor aan schepen varende onder Nederlandsche vlag. Zij beoogt dus de bestendiging van een toestand, welke reeds bestaat.

De K.P.M. heeft niet, zooals vaak wordt gemeend, een monopolie voor de uitoefening der interinsulaire vaart. Het bestaan der prauwvaart en eenige kleine concurrerende diensten met een lokaal karakter (locaalspoorwegen dus) bewijst dit reeds.

Dat de K.P.M. verder weinig concurrentie ondervindt is een gevolg van de omstandigheid dat zij met haar zich over den geheelen Archipel uitstrekkend lijnennet een service biedt, welke door een slechts enkele lonende trajecten bevarenden concurrent niet kan worden geëvenaard, zoodat deze in een concurrentiestrijd tegen de bovendien zeer kapitaalkrachtige K.P.M. practisch zeker het onderspit delft.

Het staat nochtans elken Nederlandschen reeder vrij een concurrerende onderneming op te richten. Of uiteindelijk de belangen van het land zouden zijn gediend met het naast elkaar bestaan van verschillende waterspoorwegen moet m.i. echter sterk worden betwijfeld.

Karakter van de internationale scheepvaart.

Terwijl Nederlandsch-Indië op het gebied van de interinsulaire scheepvaart zelfgenoegzaam is, d.w.z. zelf zoo goed als geheel in de eigen behoefte aan interinsulaire transportdiensten voorziet, is op het gebied van de internationale scheepvaart de toestand een geheel andere.

Wel is ook het aandeel van de Nederlandsche vlag in het internationale scheepvaartverkeer geenszins onbelangrijk, nl. ongeveer 36 pCt. (gerekend naar de netto tonnage der schepen), doch van de onder Nederlandsche vlag varende schepen heeft slechts ongeveer $\frac{2}{5}$ der tonnage een Nederlandsch-Indische haven als „home-port”. De Nederlandsch-Indische tonnage is bovendien geconcentreerd op enkele routes (in hoofdzaak: China/Japan, Australië/Nieuw Zeeland, Zuid-Afrika).

Het aandeel der Nederlandsche vlag in het vervoer der schepen is ongetwijfeld hooger dan 36 pCt. In het passagiersvervoer hebben de Nederlandsche schepen zelfs een absoluut dominerende positie.

Hoe dit ook zij, Nederlandsch-Indië op zichzelf ge-

nomen is op het gebied van de internationale scheepvaart in sterk overwegende mate „afnemer” van transportdiensten. Op de beteekenis van dit feit kom ik hieronder nog terug.

De Nederlandsch-Indische internationale scheepvaart heeft verschillende eigenaardige kenmerken. In de eerste plaats wordt het verkeer met het buitenland voornamelijk onderhouden met schepen, welker *eindbestemming* een of meer Nederlandsch-Indische havens is. Er is slechts een bescheiden, hoewel in omvang en beteekenis toenemend doorgaand verkeer (Pacificvaart).

Over het geheel genomen is de uitvoer van Nederlandsch-Indië (naar het gewicht gerekend) zéér veel groter dan de invoer. In 1936 was het bruto gewicht van den uitvoer rond 9.77 miljoen ton tegen een invoerkwantum van slechts 1.61 miljoen ton.

In het volgende staatje samengesteld op het Centraal Kantoor voor de Statistiek is aangegeven hoe uit- en invoer, exclusief aardolieproducten¹⁾ (welke goeddeels met tankschepen worden vervoerd) zich verhouden op eenige belangrijke scheepvaartroutes.

	Europa/ Egypte	China/ Japan	Austra- lië/Nw. Zeeland	Vereenigde Staten		Br. Indië
				Atl. kust	Pac. kust	
Inv. '36	451.434	311.915	108.756	62.431	6.868	88.284
Uitv. '36	1.361.117	689.212	62.455	506.440	44.555	62.455
Inv. 1e halfj. 1937 ..	317.702	197.316	51.555	66.483	4.106	50.751
Uitv. 1e halfj. 1937 ..						
	934.314	449.970	47.089	279.307	20.549	20.155

Op de voornaamste scheepvaartroutes is dus het vervoer van goederen naar Indië veel kleiner dan het vervoer vanuit Indië. In het bijzonder is er een wanverhouding tusschen inkomend en uitgaand vervoer in de vaart tusschen Europa en Nederlandsch-Indië.

Dit gebrek aan evenwicht tusschen inkomend en uitgaand vervoer is trouwens een kenmerk van de geheele vaart door het Suezkanaal.

Het totale goederenverkeer door het Suezkanaal, exclusief het eveneens eenzijdig gerichte vervoer van minerale oliën, was in de laatste jaren als volgt (in duizenden tonnen):

	Zuid—Noord	Noord—Zuid
1934	15.328	7.349
1935	13.119	8.165
1936	12.511 ¹⁾	8.122

¹⁾ Daarbij moet nog rekening worden gehouden met het feit, dat speciaal in 1936 een groot gedeelte van den export van Australië, welke gewoonlijk door het Suezkanaal gaat, via Kaap de Goede Hoop is vervoerd.

Het is duidelijk, dat indien het vervoer in de beide verkeersrichtingen een ongelijke omvang heeft, de schepen in één richting met wanruimte varen.

In de vaart tusschen Europa en Nederlandsch-Indië wordt de beteekenis van dien factor nog vergroot door de omstandigheid, dat, mede als gevolg van de Japansche concurrentie op de Indische markt, de „draagkracht” der naar Nederlandsch-Indië vervoerde goederen gering is. Het gevolg daarvan is, dat de vrachten der Nederlandsch-Indische exportgoederen als het ware een gedeelte van de kosten der schepen in de vaart naar Nederlandsch-Indië moeten goedmaken.

Geregelde lijnvaart; Copravervoer.

De internationale scheepvaart van Nederlandsch-Indië heeft, indien wij de zeer belangrijke tankvaart buiten beschouwing laten, bijna geheel het karakter van geregelde lijnvaart. Dit is een gevolg zoowel van den aard der exportgoederen, als van het feit, dat de totale omvang van het vervoer niet sterk aan seizoenfluctuaties onderhevig is.

¹⁾ En exclusief goud en zilver, post- en bootpakketten en leveringen voor scheepsgebruik.

Van de weinige producten, welke practisch voor vervoer met trampschepen in aanmerking komen (bijv. copra, gaplekmeel, suiker, bauxiet), is copra wel het meest belangrijke product. In 1936 werden vanuit Indië meer dan 500.000 ton copra geëxporteerd, waarvan rond 350.000 ton naar Europa. Door toepassing van een doorvrachtensysteem, gecombineerd met faciliteiten t.a.v. den doorvoer in Europa, uitgestelde rabatten en een actieve vrachtenpolitiek tegen indringers, zijn de conferencelijnen er in samenwerking met de K.P.M. tot nu toe met veel moeite in geslaagd deze lading voor de lijnvaart te behouden.

De geschetste toestand is merkwaardig, omdat het copravervoer de disproportionaliteit tusschen den omvang van het inkomend en dien van het uitgaand vervoer der Europeesche lijndiensten vergroot. Indien de lijndiensten géén copra vervoerden, zou ongetwijfeld het zeer geregelde copravervoer fungeren als een lokmiddel voor nieuwe lijnvaartconcurrentie. Ook is het bezwaarlijk voor de lijnrederijen een gedeelte van het vervoer over te laten aan trampschepen, want daarmee zou de betrekkelijke stabiliteit der copravrachten worden prijsgegeven met als direct gevolg, dat de verschepingen van copra zeer onregelmatig zouden plaatsvinden. Bovendien is het gevaar groot, dat telkens wanneer zich omstandigheden op de vrachtenmarkt zouden voordoen, welke leiden tot een sterke vraag naar tramptonnage, de lijnrederijen (met een kleinere vloot) voor een vervoer van copra zouden worden gesteld, dat de capaciteit van hun schepen ver te boven gaat.

Ik meen aan deze globale en nog verre van volledige verklaring van het copravervoer met lijnschepen de algemeene opmerking te mogen verbinden, dat het voor een land, dat zoozeer afhankelijk is van goede scheepvaartverbindingen als Nederlandsch-Indië en waar de z.g. bevolkingsproducten worden geproduceerd door kleine niet kapitaalkrachtige producenten, die geen weerstandsvermogen hebben en hun producten direct moeten afzetten, een voordeel is, indien de scheepvaart voornamelijk het karakter heeft van geregelde lijnvaart.

Beteekenis van de nationale vlag.

Ik wees er hierboven reeds op dat Nederlandsch-Indië met betrekking tot de internationale scheepvaart voornamelijk „consument” van transportdiensten is. Dit is zeer belangrijk. In de practijk ziet men, dat de scheepvaartpolitiek van landen met een belangrijk scheepvaartverkeer sterk wordt beïnvloed door de vraag in welke mate het land „reederijbelangen” heeft. Dat is ook logisch. De Regeering van een land met groote reederijbelangen kan bijv. onverschilliger staan tegenover de vraag of voor de aan de gemeenschap bewezen transportdiensten redelijke tarieven in rekening worden gebracht, dan een land dat uitsluitend of voornamelijk transportdiensten „afneemt” van de buitenlandsche scheepvaart.

In het geval van Nederlandsch-Indië speelt met betrekking tot de Nederlandsch-Indische scheepvaartondernemingen ook nog een rol de omstandigheid, dat de aandeelhouders in deze ondernemingen voornamelijk buiten Indië wonen, zoodat eventueele scheepvaartwinsten naar elders, zij het dan ook naar Nederland, afvloeien.

Men zou op het eerste gezicht geneigd zijn uit het voorgaande de conclusie te trekken, dat de scheepvaartpolitiek van Nederlandsch-Indië in alles moet zijn gericht op zoo laag mogelijke vrachten en passageprijzen.

Dit zou echter een zeer kortzichtige politiek zijn. Het is om te beginnen van groot belang, dat het land staat kan maken op de lijndiensten en dat deze ook in tijden van depressie, juist dan, kunnen voortbestaan. Daarbij is het een *imperiaal* belang van de eerste orde, dat de nationale vlag in het scheepvaart-

verkeer op en tusschen Nederlandsch-Indië haar positie kan handhaven, óók als er aanvallen op haar positie mochten worden gedaan.

Dat de Regeering het belang daarvan inziet blijkt o.m. uit het feit, dat in 1936 een subsidie van een ½ miljoen is toegekend aan de Java-China-Japan Lijn, welker positie door een langdurigen concurrentiestrijd in de periode van depressie was verzwakt.

In zekeren zin kunnen ook de uitsluitend met Nederlandsche reederijen gesloten contracten inzake het vervoer van landsreizigers en landsgoederen als toepassing van dit beginsel worden beschouwd.

Wie niet overtuigd mocht zijn van de beteekenis voor Nederlandsch-Indië van een scheepvaart onder eigen vlag, ga de voorgeschiedenis van de oprichting der Koninklijke Paketvaart Maatschappij na.

In het algemeen kan worden gezegd, dat elke wensch gaande in de richting van een verlaging der transportkosten ondergeschikt moet worden gemaakt aan de noodzakelijkheid van een zoo remuneratief inkomstenniveau der scheepvaart, dat althans de Nederlandsche scheepvaart, mits behoorlijk geëxploiteerd en goed georganiseerd, op den duur haar positie kan handhaven.

Over het principe kan weinig verschil van meening bestaan, over de toepassing ervan op een bepaald tijdstip, of in een bepaalde periode echter wel, omdat objectieve maatstaven van beoordeeling ontbreken.

Het vrachtenvraagstuk.

Nederlandsch-Indië „leeft” van den export van land- en mijnbouwproducten. Vanzelfsprekend hebben de producenten en exporteurs belang bij zoo laag mogelijke vrachten voor de exportgoederen, evenals de importeurs en vooral de consumenten belang hebben bij zoo laag mogelijke vrachten voor de importgoederen. Er ontbreekt in Nederlandsch-Indië een groote bevolkingsgroep met belangen, welke ook in eerste instantie parallel loopen aan die der reederijen. Er is eigenlijk alleen een kleine categorie van lieden, die hun bestaan vinden in de scheepvaart en alleen al om die reden geen tegenwicht vormt bij het totstandkomen van een publieke opinie over het niveau van vrachten en passageprijzen op een bepaald tijdstip.

Dat de scheepvaartmaatschappijen onder deze omstandigheden huiverig zijn voor elk georganiseerd overleg over vrachten en passageprijzen is te begrijpen. Toch mag niet uit het oog worden verloren, dat het concurrentievermogen van Nederlandsch-Indië op de wereldmarkt sterk wordt beïnvloed door het niveau der transportkosten, welke dooreengenomen een zeer belangrijke kostprijsfactor zijn.

De in conferenties en door middel van aanvullende pooling agreements samenwerkende reederijen staan in Nederlandsch-Indië niet alleen tegenover niet georganiseerde verschepers, doch, voor zoover het de bevolkingsproducten aangaat, ook volkomen machteloze verschepers.

Dit alles maakt een zekere bemoeienis der overheid met de vrachten en passageprijzen gewenscht. Of deze bemoeienis in de toekomst het karakter van „overleg” zal behouden kan niet met zekerheid worden voorspeld.

De scheepvaartpolitieke maatregelen van Nederland en Nederlandsch-Indië hebben tot op zekere hoogte altijd een sterk opportunistisch karakter gehad. En dat zal wel altijd zoo blijven.

De toekomst kan echter met vertrouwen worden tegemoetgezien, omdat uiteindelijk de belangen der scheepvaart, mits door alle partijen in ruim verband gezien, goeddeels parallel loopen aan de belangen van het land. De geschiedenis der Nederlandsche scheepvaart op en in Nederlandsch-Indië is daarvoor het beste bewijs.

DE SPOOR- EN TRAMWEGEN IN NEDERLANDSCH-INDIË IN DE CRISISJAREN EN DAARNA.

Zoals ook elders het geval is geweest zijn de crisisverschijnselen, welke hun invloed op de Indische ijzeren wegen hebben doen voelen in sterke mate doorkruist geworden door de structurele wijzigingen in het vervoer te land, welke zich in verband met de ontwikkeling van het motorverkeer gelijktijdig hebben doen gelden.

Het is zeker niet eenvoudig om deze beide influenserende elementen te scheiden.

Ofschoon ter zake wel beschouwingen zijn geleverd, zijn nauwkeurige begrenzing en afweging van crisisinvloed en terreinwinning door het autoverkeer niet wel mogelijk, ook al — en dit is evenmin een specifiek Indisch verschijnsel — omdat het motorvoertuig, niet alleen naar den omvang gemeten, vervoer aan de spoorwegen onttrekt, doch ook door drukking der tarieven de ontvangsten per eenheid heeft doen dalen. Wanneer men hierbij bedenkt, dat vooral ook de conjunctuur op zichzelf tot tariefsverlagingen voerde, zal het duidelijk zijn dat scherpe onderlinge afbakening van beide invloeden een schier onontwarbaar probleem moet worden geacht.

Het is dan ook niet de bedoeling binnen het bestek van dit artikel daartoe een poging te doen; de gecompliceerde beïnvloeding der bedrijfsuitkomsten van de spoorwegen zij hierdoor slechts even belicht. Hierbij aansluitend moge nog worden opgemerkt, dat de binnenscheepvaart, behalve op den benedenloop van enkele groote rivieren, geen concurrerende beteekenis heeft, wel de kustvaart speciaal langs Java's Noordkust en ter Oostkust van Sumatra. Het onregelde inlandsche prauwvervoer neemt met zeer lage vergoedingen genoegen.

Alvorens in beschouwing te treden van de in enkele grafieken verwerkte gegevens, mogen hier nog eenige opmerkingen ter algemeene oriëntatie voorafgaan.

Niet alleen het feit, dat het spoorwegwezen in Nederlandsch-Indië deels de overheidsdienst, deels het zuiver particuliere bedrijf als verschijningsvorm heeft, doch ook de omstandigheid, dat de beschikbare statistieken niet steeds dezelfde cijfergroeperingen volgen, maken directe vergelijkbaarheid somwijlen niet tot in onderdeelen mogelijk. Gestreefd is echter naar een zoo juist mogelijke benadering der onderlinge verhoudingen en aansluiting is gezocht bij de tabellen, welke het Indisch Verslag (Statistisch Jaaroverzicht van Nederlandsch-Indië) inzake het spoorwegvervoer pleegt te geven. Het behoeft geen betoog, dat de onderlinge verschillen zich ook in de crisisjaren hebben laten gelden.

De bedrijfskarakteristieken van de Deli Spoorweg Maatschappij, welke het vervoer in het Cultuurgebied ter Oostkust van Sumatra bedient, vertoonen in die periode een ander beeld dan die van de Oost-Java Stoomtram Maatschappij, die hoofdzakelijk het personenverkeer te Soerabaja verzorgt. Ook in het uitgestrekte net der Staatsspoorwegen valt in dit opzicht verscheidenheid waar te nemen.

Niettemin zijn de verschillen meer gradueel dan essentieel, zoodat een samenvatting — welke trouwens door den beperkten omvang van dit artikel niet wel is te ontgaan — geoorloofd schijnt en bespreking van enkele speciale punten betrekking hebbende hetzij op de Staatsspoorwegen, hetzij op eenige der particuliere bedrijven een illustratief karakter kan behouden.

Figuur No. 1 laat zien hoe een aanmerkelijk bedrijfsoverschot van alle spoor- en tramwegen tezamen tot een minimum daalde in het jaar 1935 en hoe de exploitatie-uitgaven na aanvankelijke aarzeling scherp meebogen, zoodat in het jaar 1936, ondanks het feit, dat althans op het hoofdeiland Java met verreweg het grootste en tevens belangrijkste spoorwegnet (5426 km tegen 1962 km op Sumatra) gemiddeld genomen de depressie nog overheerschend was, waardoor de

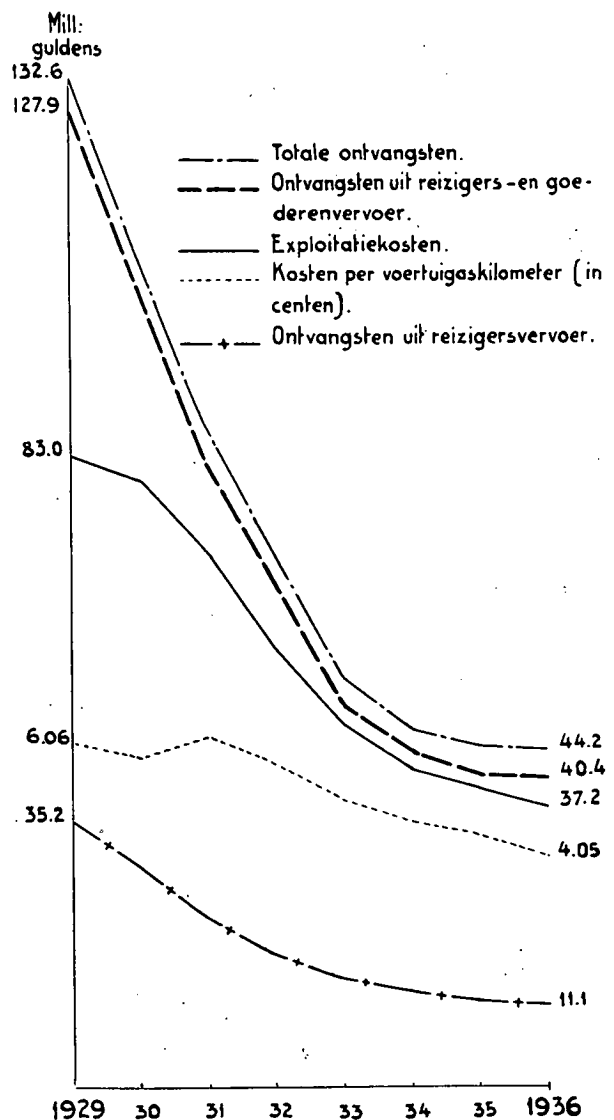


Fig. 1

totale ontvangsten zich nog niet konden verheffen, niettemin een verhooging van het bedrijfsoverschot werd verkregen, welke zich zelfs in 1935 al schuchter openbaarde.

Van eenige voorijling van het bedrijf der Deli Spoorweg Maatschappij onder invloed van de snellere opveering ter S.O.K. dient hier melding te worden gemaakt.

Om plaatsruimte te winnen is in dezelfde figuur opgenomen het verloop van de kosten per voertuigaskilometer uitgedrukt in cents.

Zoals den lezer bekend zal zijn, zijn de meer klassieke eenheden om de exploitatiekosten in uit te drukken, die per reizigerkilometer voor het personenvervoer en per tonkilometer voor het goederenvervoer. Deze methode veronderstelt echter een bepaalde verdeelingswijze van algemeene en variabele kosten over de beide vervoersgroepen, waarbij verschillende aannamen moeten worden gedaan, die dikwijls op vrij wankel basis rusten en zodoende een zekere willekeurigheid van uitkomsten in de hand werken. Bij beschouwing der askilometers bezien wij een, weliswaar minder sprekend, doch stellig meer betrouwbaar beeld.

Duidelijk is waar te nemen, hoe de sterke vervoersafnemings in 1931 onvoldoende door de exploitatiekosten kon worden gevolgd, het kostencijfer per askilometer steeg tot 6.15 cent. Daarna bewees het Indische spoorwegwezen echter zijn aanpassingsvermogen en vertoonen de opeenvolgende jaren een voortdurende daling van de kosten per askilometer.

Terwijl in 1936 een merkbare toeneming van het vervoer naar den omvang optrad (zie hiervoor ook figuur No. 3) kon worden voortgegaan met het drukken der exploitatie-uitgaven, zoodat de kosten per eenheid flink daalden.

In 1937 zal ongetwijfeld een nog veel gunstiger cijfer worden verkregen. De verstreken maanden wijzen op een vervoerstoening, die voor het geheele jaar vermoedelijk circa 20 pCt. zal beloopt, terwijl de uitgaven met niet meer dan hoogstens enkele procenten zullen stijgen.

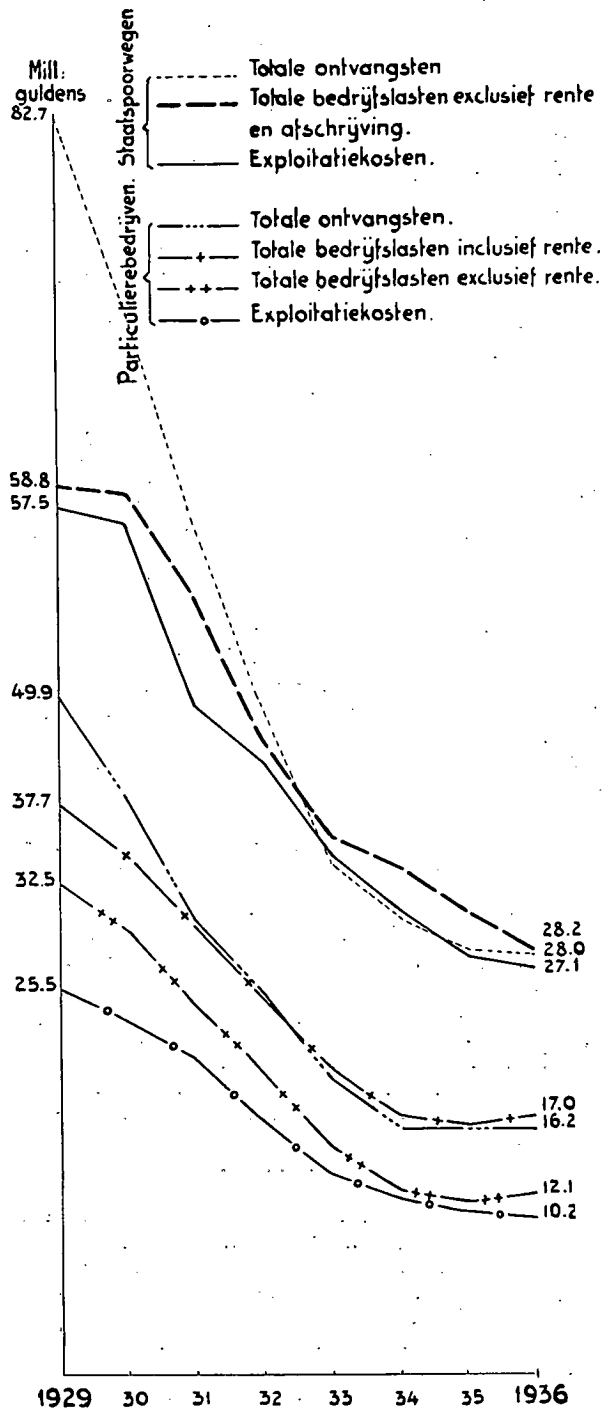


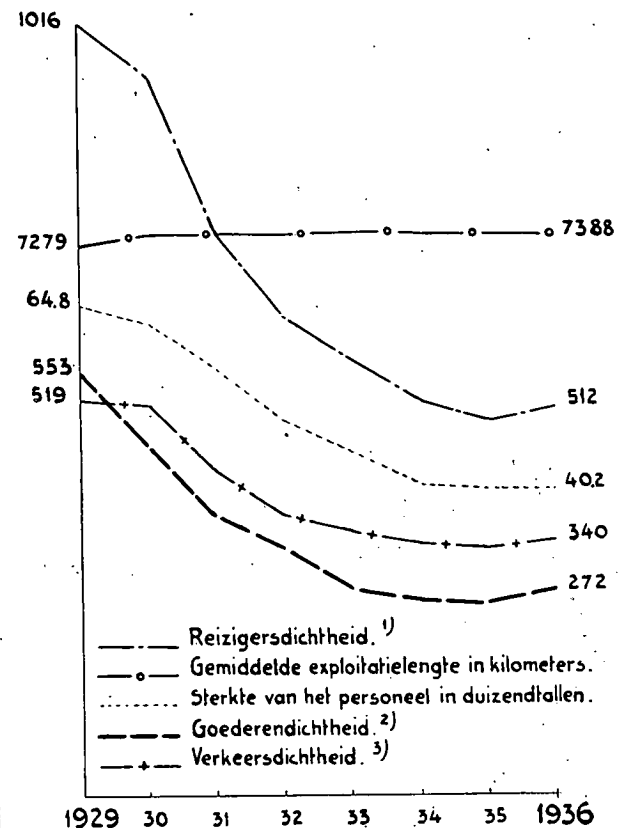
Fig. 2

In figuur No. 2 zijn verschillende gegevens afzonderlijk opgesteld voor de Staatsspoorwegen en voor de gezamenlijke particuliere bedrijven. De aanvankelijk voor het Overheidsbedrijf iets minder gemakkelijk te verkrijgen aanpassing — de gebondenheid aan regelen van meer algemeenen aard maakt zulks licht verklaarbaar — is tenslotte op zeer bevredigende wijze bereikt.

Door de particuliere maatschappijen kon — tezamen genomen — in alle crisisjaren een nog zeer ruim exploitatie-overschot worden verkregen. Echter bleken de kapitaalslasten in meerdere gevallen te zwaar te zijn.

Bekend is, dat verschillende maatschappijen haar verplichtingen tegenover obligatiehouders niet hebben kunnen nakomen en hetzij surséance van betaling moesten aanvragen, dan wel in overleg met obligatiehouders tot opschorting van aflossingen en couponbetaling overgingen.

De lichamen met grooter financieel weerstandsvermogen zooals de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij en de Deli Spoorweg Maatschappij slaagden erin, niettegenstaande meerdere verliesjaren, om solvent te blijven, dank zij de aanwezigheid van de in vroeger jaren gekweekte reserves, welke veroorloofden de tekorten te dekken.



- 1) Aantal reizigers, dat gemiddeld dagelijks over het geheele net verkeert.
- 2) Aantal tonnen vrachtgoed, dat gemiddeld dagelijks over het geheele net verkeert.
- 3) Aantal voertuigassen, dat gemiddeld dagelijks over het geheele net verkeert.

Fig. 3

In figuur No. 3 zijn diverse gegevens tezamen gebracht, welke een beeld geven van de totale lengte van het Indische Spoorwegnet en van den omvang van het bediende vervoer.

De ommekeer in het jaar 1936 spreekt voor zichzelf en zooals hiervoor reeds is opgemerkt mag voor 1937 op een aanmerkelijke verbetering worden gerekend.

De ingetekende lijn, welke de personeelsbezetting aanduidt behoeft eenig commentaar. Immers blijkt daaruit wel het verloop der getalsterkte, die aanmerkelijk is geslonken, doch wat uit de grafiek niet naar voren treedt, doch eveneens van grooten invloed is geweest op de exploitatiekosten, is de omstandigheid, dat thans gemiddeld niet alleen met minder doch ook met eenvoudiger krachten wordt

volstaan dan in vroeger jaren. De inheemsche beambte verving in vele gevallen den hooger bezoldigden Europeeschen ambtenaar.

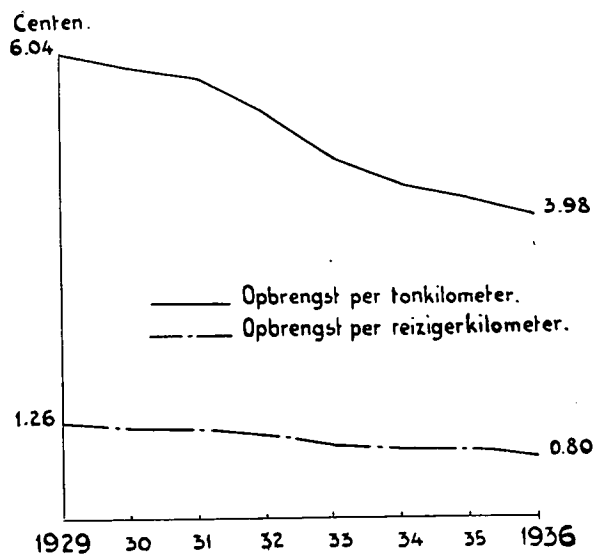


Fig. 4

Bezien wij thans figuur No. 4 dan blijkt dat de opbrengsten per vervoerseheid tot in het jaar 1936 hun dalende tendens hebben behouden. Ook het jaar 1937 zal daarin vermoedelijk nog geen verandering van beteekenis brengen, niettegenstaande het feit, dat er goederen van verscheiden aard zijn, welke eenige vrachtverhoging zeker zouden kunnen dragen, terwijl ook een correctie naar boven van sommige reizigerstarieven stellig niet misplaatst zou zijn te achten.

Hier betreden wij evenwel een terrein, waar de ongebreidelde concurrentie van het motorverkeer zich doet gelden. Alle vergelijking met Nederlandsche toestanden gaat hier mank.

Er zijn in Nederlandsch-Indië verscheidene bonafide autobusondernemingen, welke geregelde interlocale diensten onderhouden en ook eenige vracht-autobedrijven, welke een regelmatige bediening van bepaalde trajecten nastreven. Niet alleen is de onderlinge wedijver, welke menigmaal scherper vormen aanneemt dan de concurrentie met de spoorwegen, zeer groot en dringt naar een tariefsniveau, dat nauwelijks de kosten dekt en waarbij afschrijvingen e.d. dikwijls in de verdrukking komen, doch de „wilde vaart” van taxi's en ongeregelde vrachtauto's is ten deze nog meer funest.

Het ontbreken van een behoorlijk controle-apparaat van Overheidswege (de bezuiniging heeft ook hier haar sporen achtergelaten) werkt de ontduiking van allerlei bepalingen en overmatig lange diensttijden van het personeel dier auto's in de hand.

* *

De feitelijke situatie is dus zoo dat — hoewel een drang naar algemeene tariefsverhoging nog niet aanwezig is en de stijging van exploitatiekosten en van den levensstandaard in het algemeen, op het oogenblik nog geen bepaalde noodzaak daartoe vormt — in meerdere gevallen reizigers — en goederentarieven, zoowel voor de ijzeren wegen als voor het autoverkeer beneden een peil liggen, dat nog loonend voor den ondernemer is te noemen, doch dat de ongeregelde toestanden in het kamp van het motorverkeer een ernstige belemmering vormen om tot het opzetten naar een meer redelijk niveau over te gaan.

Het is voor alle belanghebbenden van de grootste beteekenis, dat de maatregelen van ordening, welke de herziene Wegverkeersordonnantie, zooals deze

sinds 1 Januari 1937 van kracht is, mogelijk maakt, spoedig tot uitvoering komen.

Niettegenstaande de ernstige financieele moeilijkheden, waartegen te strijden viel, zijn speciaal in de crisisjaren allerlei verbeteringen in de Indische spoorbedrijven aangebracht.

De S.S. verkortte den rijtijd van haar eendaagsche verbinding Batavia—Soerabaja (820 km) van 13½ tot 12 uur, welke medio November e.k. opnieuw met 30 minuten verkort zal worden, en voerde in diezelfde relatie een dagelijks loopende nacht-expres in (1 November 1936), welke van den aanvang af een groot succes is geweest.

Tusschen Batavia (Weltevreden) en Bandoeng (170 km, deels bergterrein) liepen in 1929 in elke richting 2 sneltreinen, rijtijd 4¼ uur, thans 4 treinen in 2¼ uur.

Tusschen Soerabaja en Malang (93 km, deels bergterrein) verkeerden in 1929 in elke richting 3 sneltreinen in 2¼ uur, thans 7 treinen in 1¼ uur.

Enkele particuliere maatschappijen vroegen en verkregen vergunning tot opvoering van de wettelijk toegestane snelheid op sommige trajecten. N.I.S. kon zodoende den rijtijd tusschen Semarang en Soerabaja (280 km) voor haar 2 treinen v.v. bekorten van 7 uur 10 min. tot 4¼ uur. Op de lijn Semarang—Solo—Djocja werd de sneltreinfrequentie van twee op vijf gebracht.

De Semarang—Cheribon Stoomtram Mij., die het onderdeel Cheribon—Semarang (224 km) van de verbinding Batavia—Semarang verzorgt, voert binnenkort de frequentie, welke in 1929 nog 2 was, op van 3 tot 4 sneltreinen v.v., terwijl de rijtijden sinds 1929 belangrijk zijn verminderd.

Ook de D.S.M. bekortte de rijtijden zoowel op haar hoofdlijn als op de secundaire lijnen met 15 tot 35 pCt.

Verder werd over de geheele linie het goederenvervoer aanzienlijk versneld en de service verbeterd. Het korte bestek van dit artikel laat echter niet toe om hierop in te gaan.

* *

Men kan met het oog op de bovengeschetste verbeteringen aanvoeren, dat de totstandkoming in sterke mate is beïnvloed door de concurrentie van het motorverkeer. Zulks kan worden toegegeven, doch ten gunste van de Indische Spoorwegen blijft, dat deze resultaten zijn verkregen terwijl de exploitatiecoëfficiënten steeds meer konden worden gedrukt.

In dit verband moge worden opgemerkt, dat de koloniale verhoudingen bevorderlijk zijn aan een sterk individueel verantwoordelijkheidsgevoel voor de vaart van een bedrijf — waaronder in dit kader te begrijpen zoowel de Overheidsdienst als de particuliere onderneming — van alle hogere en middelbare geëmployeerden, terwijl hierbij niet onvermeld mag blijven, dat in de crisisjaren ook de lagere werknemers, voornamelijk inheemsche beampten, blijk hebben gegeven van prijzenswaardige bereidheid tot medewerking, in het vertrouwen, dat door de bedrijfsleiders van het personeel geen zwaardere offers welvaart van een bedrijf — waaronder in dit kader te werden gevraagd dan werkelijk onvermijdelijk waren.

Thans, nu de druk is verminderd en behoudens onverhoopte stoornissen in de internationale verhoudingen, de ontplooiing van het economische leven van Nederlandsch-Indië voortgang kan vinden, stemt het tot voldoening, dat afgezien van de modificaties, welke de ontwikkeling van de motorteknik nader noodig zal blijken te maken, het spoorwegaapparaat een gave krachtige kern bevat, welke op een gezonde financieele basis rust.

Ir. H. R. BEUKELMAN.

DE ONTWIKKELING VAN DE BURGER-LUCHTVAART

De statistiek van het luchtverkeer in Ned.-Indië sinds de opening der luchtlijnen van de K.N.I.L.M. op 1 November 1928 geeft het volgende beeld:

	Aantal op het regelmatige luchtmet ge- vlogen km	Passagiers Lijnvluchten	Extra-en rondvluchten	Vracht in kg	Luchtpost in kg	Totaal gevlogen afstand in km
1928 ¹⁾	53.040	1.376	731	3.588	208	60.320
1929..	429.030	11.243	3.214	63.793	2.232	439.000
1930..	764.262	13.894	4.354	119.927	9.372	802.000
1931..	901.088	13.430	3.782	92.160	18.818	919.794
1932..	860.152	10.681	7.985	65.986	19.470	858.358
1933..	877.292	9.956	3.122	69.068	24.279	863.698
1934..	918.112	12.568	5.062	74.708	27.564	956.466
1935..	930.912	12.245	1.900	69.563	22.909	986.894
1936..	1.061.620	13.714	1.576	69.036	27.238	1.100.000
1937 ²⁾	711.544	10.312	1.549	40.785	14.617	747.600

¹⁾ 2 maanden. ²⁾ 7 maanden.

Uit de in de tweede kolom vermelde cijfers blijkt de geleidelijke uitbreiding van het Nederlandsch-Indische luchtmet, welke gepaard ging met een opvoering van de frequentie van verschillende lijnen.

Alvorens te trachten uit bovenstaande cijfers waardevolle conclusies te trekken, dient hier gewezen te worden op de reusachtige afmetingen van het gebied, waarin de K.N.I.L.M. werkt en tevens een kort overzicht te worden gegeven van ontstaan en groei dezer voor de burgerluchtvaart in Ned.-Indië zoo belangrijke Maatschappij.

De K.N.I.L.M. dan werkt in een Nederlandsch gebied, dat zich in Oost-Westelijke richting over een afstand van 5000 km en in Noord-Zuidelijke richting over een afstand van 1700 km uitstrekt. Ter vergelijking diene, dat de afmetingen van het Moederland slechts 300 bij 300 km zijn!

Alleen reeds door deze afmetingen was Ned.-Indië voorbestemd een prachtig arbeidsveld te worden voor de luchtvaart. Dit werd gerealiseerd door verschillende maatschappijen, die in Ned.-Indië werkten en het resultaat was, dat in 1927 op initiatief van de Deli-Maatschappij en de Nederlandsche Handel Maatschappij de Nederlandsch-Indische Luchtvaart Mij. gesticht werd, welke reeds spoedig het predicaat „Koninklijke” ontving.

In 1928 vertrokken de eerste Fokkervliegtuigen dezer Maatschappij op eigen kracht naar Ned.-Indië. Even dient hier gememoreerd te worden, dat de zustermaatschappij, de K.L.M., welke in dien tijd reeds belangrijke luchtlijnen in Europa exploiteerde, aan deze vluchten der K.N.I.L.M. van Nederland naar Indië onmiddellijk een serie proefvluchten vastknoopte, hetgeen van een vooruitzienden blik getuigde, omdat uit deze proefvluchten de schitterende luchtverbinding ontstond, die lange jaren 's werelds langste luchtlijn vormde.

In Indië zelf kende men nog geen geregeld luchtverkeer, behoudens dat door leger en marine een aantal verkeers-proefvluchten was gedaan met militaire vliegtuigen en het leger in den Oostmoesson van 1927 een militaire proefvluchtpostdienst tusschen Batavia en Soerabaja onderhield.

De K.N.I.L.M.-diensten werden op 1 November 1928 aangevangen. Eerst nog op bescheiden wijze, omdat de meeste thans in gebruik zijnde vliegvelden nog niet gereed waren. Op bovengenoemden datum ving men aan met een dienst eenmaal per dag tusschen Batavia en Semarang.

De belangrijkste uitbreidingen der K.N.I.L.M. in chronologische volgorde waren daarna:

15 Febr. 1929 verdubbeling van den dienst Batavia—Bandoeng;

15 Aug. 1929 instelling weekdienst Batavia—Palembang;

1 Nov. 1929 doortrekking van den Batavia—Semarang dienst naar Soerabaja;

4 Maart 1930 instelling weekdienst Batavia—Palembang—Singapore;

27 Sept. 1930 instelling weekdienst Batavia—Palembang—Pakanbaroe—Medan;

1 Mei 1934 instelling 3 × daagschen dienst Batavia—Bandoeng gedurende den Oostmoesson;

6 Mei 1935 instelling weekdienst Soerabaja—Den Pasar (Bali) met tijdelijke doortrekking naar Makassar;

8 Febr. 1936 instelling weekdienst Soerabaja—Bandjermasin—Balikpapan;

9 Jan. 1937 doortrekking van den weekdienst Soerabaja—Balikpapan naar Tarakan;

1 Mei 1937 verdubbeling van den weekdienst van Soerabaja naar Balikpapan en van Soerabaja naar Den Pasar, verdubbeling van den dagelijkschen dienst tusschen Batavia en Soerabaja op bepaalde dagen der week.

Door bovenstaande ontwikkeling zijn thans de meeste der voornaamste eilanden, t.w. Java, Sumatra, Borneo, Bali onderling door luchtverbindingen verbonden en resteert nog slechts de heropening van de lijn van Soerabaja naar Makassar, welke binnenkort zal plaats hebben en waardoor ook Celebes haar plaats in het luchtverkeer zal hebben gevonden.

Als binnenlandsche verbindingen zijn verder in studie een lijn van Batavia over Benkoelen naar Padang en een doortrekking van de Batavia—Medanlijn naar Sabang, verder een verbinding Batavia—Billiton—Pontianak—Singapore en een lijn van Java over Makassar en Ambon naar Nieuw-Guinea.

Had de ontwikkeling van het binnenlandsche luchtmet een bevredigend verloop, die van de internationale verbindingen verliep niet zoo snel en op het oogenblik is Batavia—Singapore de eenige internationale luchtlijn der K.N.I.L.M. Het is overigens wel van belang er hier op te wijzen, dat de K.N.I.L.M. de eerste luchtvaartmaatschappij was, die een luchtverbinding opende op deze Britsche kroonkolonie. Zij bleef dit ook vele jaren en werd later gevolgd door de Britsche Maatschappij Imperial Airways, die Singapore tot eindpunt maakte van haar luchtlijn van Londen naar het Verre Oosten, door de K.L.M., die Singapore inschakelde op haar weg naar Java en de Qantas die Australië met Singapore verbond.

Reeds jaren heeft de K.N.I.L.M. ervoor geijverd om luchtverbindingen tot stand te brengen naar de buurlanden van Ned.-Indië, Indo-China, de Philipijnen en Australië. In tegenstelling met het principe der „vrije zee”, bepaalt echter de, na den Vrede van Versailles gesloten, Internationale Luchtvaart Conventie:

„Every contracting State may make conditional on its prior authorisation the establishment of international airways and the creation and operation of regular international air navigation lines, with or without landing, on its territory.”

Voor al in de Pacific heeft men in deze bepaling een welkom middel gezien, om gevaarlijk geachte burens weg te houden, de eigen luchtvaart te beschermen, dan wel goede voorwaarden van het aanvragende land te verkrijgen.

De internationale verbindingen, welke de K.N.I.L.M. ambieert zijn de volgende:

a. *Java—Philippijnen.* Deze lijn is van belang als rechtstreeksche verbinding en tevens als verbinding met de Amerikaanse luchtlijn van Manilla naar San Francisco. Bij totstandkoming van deze lijn wordt een verbinding geschapen tusschen Java en het groot-

ste gedeelte der Vereenigde Staten, welke slechts één week duurt! Een groot gedeelte van deze lijn wordt reeds door de K.N.I.L.M. bevlogen, nl. tot Tarakan toe.

De toestemming der Amerikaansche Regeering, welke nog een aantal jaren vereischt is voor buitenlandsche aangelegenheden der Philippijnen, is echter nog niet verkregen.

b. *Java—Australië*. Van zeer groot belang als rechtstreeksche verbinding, doch wellicht niet minder als transito-verbinding op lijnen van Java of de Straits als die van K.L.M. of Imperial Airways naar Europa en op lucht- en scheepsverbindingen naar de Philippijnen, China, Japan.

Principieel heeft de K.N.I.L.M. de toestemming tot het vliegen van deze lijn reeds van de Australische Regeering verkregen.

c. *Java—Indo—China*. Voor deze verbinding gelden ongeveer dezelfde argumenten. De lijn is eigenlijk een doortrekking van de reeds bestaande verbinding Batavia—Palembang—Singapore.

Voor bovenstaande buitenlandsche verbindingen, welke op één na gevlogen kunnen worden als verlenging van bestaande lijnen, heeft de K.N.I.L.M. materieel en personeel ter beschikking, dan wel in bestelling en in opleiding.

Zooals uit het voorgaande eenigszins kan blijken, wordt het grootste gedeelte van het luchtverkeer in Ned.-Indië bewerkstelligd door de K.N.I.L.M. Er zijn echter nog twee andere maatschappijen, welke het luchtverkeer in Ned.-Indië dan wel op dit land beoefenen.

Hoewel het luchtverkeer in Ned.-Indië is voorbehouden aan de K.N.I.L.M., heeft deze maatschappij gemeend niet afwijzend te moeten staan tegenover de mogelijkheid van het verrichten van lokaal verkeer door de K.L.M. op haar in Ned.-Indië gelegen trajecten van de lijn tusschen Nederland en Indië. Het doel dat met de stichting der K.L.M.-lijn werd beoogd, was echter natuurlijk het verbinden door de lucht van Moederland met Nederland in Azië.

De andere luchtvaartmaatschappij, welke Ned.-Indië aandoet, is de „Qantas”. Dit is een Britsche maatschappij, welke aandeelenkapitaal gedeeltelijk Australisch en voor de rest in handen van Imperial Airways is.

De Qantas begon einde 1934 een lijn van Brisbane naar Singapore, in welke stad zij aansluiting geeft op de Londen—Singapore-dienst der Imperial Airways. Tweemaal in de week vliegen dus deze Australische vliegtuigen in beide richtingen over Ned.-Indië, hetgeen een minder aangenaam aandoend verschijnsel was in het oog van de Indische Luchtvaart Maatschappij, welke een gaan naar Australië geweigerd werd. Formeel was hier echter weinig aan te doen, omdat de Nederlandsche en Britsche Regeeringen indertijd waren overeengekomen, dat een Britsche verbinding over Ned.-Indië toegelaten zou worden in ruil voor de toestemming aan de K.L.M. om over Britsch-Indië te vliegen.

De Qantas verricht geen luchtvervoer in Ned.-Indië. Zij heeft daar ook nooit moeite voor gedaan.

De burgerluchtvaart in Ned.-Indië omvat, behalve het eigenlijke luchtverkeer, hetwelk geschiedt over regelmatig bediende lijnen, nog de luchtvaart ten behoeve van de kartering van verschillende gebieden en de z.g. sportvliegerij.

De eerste, de luchtkartering hoe belangrijk ook, kan in het korte bestek van dit artikel niet behandeld worden. Volstaan moet worden met de vermelding, dat het voornamelijk de K.N.I.L.M. en de Luchtvaartafdeeling der Landmacht zijn, welke zich daarmee bezighouden, dat reeds ettelijke millioenen hectaren op deze wijze in kaart gebracht zijn en dat de kansen voor dezen bedrijfstak in dit onmetelijke gebied uitmuntend zijn.

De sportvliegerij wordt op vele plaatsen in Indië beoefend. De daarbij gebruikt wordende vliegtuigen

zijn geschikt voor het verbinden van ondernemingen in afgelegen gebieden met elkaar en met bevolkingscentra. Werkelijk belangrijk is de sportvliegerij nog niet. Volgens sommigen is dit te wijten aan den geringen steun, die het gouvernement verstrekt, volgens anderen omdat de meestal jongeren, waar uit de sportvliegerij gerecrueteerd wordt, in Indië te hard moeten werken en te weinig beschikbaren vrijen tijd hebben om zich aan deze liefhebberij te wijden.

De burgerluchtvaart in Ned.-Indië behoeft, niet het minst door de houding van bijna alle Regeeringen, die kolossale bedragen eraan ten koste leggen, nog den steun van het Land en de particuliere ondernemingen. Het Ned.-Indische Gouvernement kan steunen door een subsidie, noodig voor het beveligen van op zichzelf nog onrendabele lijnen te blijven verstrekken, door zijn dienaren voor zoover gewenscht, door de lucht te laten reizen — waarbij ook gedacht dient te worden aan het verband tusschen tijdsbesparing en salarissen gedurende den reistijd —, door het aanleggen van vliegvelden, door het verschaffen van weerberichten en door het verzorgen van al wat tot de veiligheid van het luchtverkeer in Indië kan bijdragen.

De groote ondernemingen kunnen de luchtvaart helpen door haar personeel op dienstreizen te laten vliegen en door het geven van opdrachten voor luchtkartering, luchtfotografie, luchtreclame, enz.

De K.N.I.L.M., die begon met de Batavia—Bandoeang en Batavia—Semaranglijn, waarvoor zij 6120 km. per week moest vliegen, heeft haar diensten uitgebreid ondanks de economische depressie. Zij vliegt thans 25.430 km per week, d.w.z. 1.350.000 per jaar. Deze uitbreidingen werden tot stand gebracht met een jaarlijksche regeeringssubsidie die van f 1.000.000.— voor 1929/1933 verminderde tot f 600.000.— voor 1934/1936 en zelfs tot f 240.000.— voor 1937/1939, terwijl de meeste lasten niet daalden.

Van de f 240.000.— die de K.N.I.L.M. thans jaarlijks als subsidie ontvangt, vloeit aan accijns en landings- en stallingsgelden ruim f 230.000.— in 's Lands kas terug. Ondanks de verminderde subsidie en stijgende lasten vloog de K.N.I.L.M. sinds haar oprichting ruim 1.000.000 km meer dan zij volgens de met het Ned.-Indische Gouvernement gesloten contracten verplicht was. Zij kan als een der laagst gesubsidieerde luchtvaartmaatschappijen ter wereld worden beschouwd. Het aandeelenkapitaal der K.N.I.L.M. is geheel in handen van particuliere ondernemingen.

De crisisjaren lieten zooals bovenstaande vervoercijfers toonen, ook het luchtvervoer niet ongemoeid, doch een verschijnsel dat de K.N.I.L.M. tot vreugde mocht stemmen, was, dat bij dalende conjunctuur, haar vervoer in mindere mate daalde dan dat van andere vervoermaatschappijen, terwijl bleek, dat bij opgaande conjunctuurverschijnselen het luchtvervoer zich niet later herstelde of minder vooruitging dan het vervoer met andere verkeersmiddelen.

Dit bewijst, dat men, al worden de tijden ongunstiger, het luchtverkeer, dat uit hoofde van haar snelheid uiteraard iets duurder is, slechts in uiterste nood loslaat, terwijl een gunstige wending in het zakenleven onmiddellijk een sterke opleving in het luchtverkeer veroorzaakt.

De cijfers van het vervoer over de eerste maanden van 1937 stemmen hoopvol en liggen bijna 50 pCt. boven die van de overeenkomstige periode van 1936, de lijn is sinds Januari 1936 stijgende en indien de verbeteringen op economisch gebied blijvende blijken te zijn, gaat het luchtverkeer in Ned.-Indië een goede toekomst tegemoet. Niet vergeten mag worden, dat Indië een ideaal land is voor de luchtvaart door zijn gelijkmatige weersgesteldheid, die het vliegen tot een genoegen maakt voor den passagier en door de groote afstanden.

De groote toekomst voor de luchtvaart in Ned.-Indië is nabij, de mogelijkheden zijn nog vele!

H. NIEUWENHUIS.

HET MOTORVERKEER IN NEDERLANDSCH-INDIË.

Beschouwt men de gepubliceerde cijfers van vóór 1934 omtrent de aantallen in Nederlandsch-Indië geregistreeerde motorvoertuigen, dan moet daarbij in aanmerking worden genomen, dat deze cijfers, zonder meer, geen juist beeld geven van het in ieder jaar aanwezig geweest zijnde aantal motorvoertuigen, omdat eerst op 1 September 1934 ten volle de verplichting effectief werd om van een teniet gegaan motorvoertuig het nummerbewijs in te leveren.

Tevoren waren de aantallen geregistreeerde motorvoertuigen dus hooger dan de werkelijke aantallen van die voertuigen, welk verschil is opgeheven op 1 September 1934, toen een geheele herregistratie had plaats gehad, welke tevens aanleiding gaf om op de van vorige jaren bekende cijfers een verminderende correctie van 20 pCt. toe te passen.

Het volgende, aldus verbeterde, overzicht van het verloop van het motorvoertuigenpark vóór, gedurende en bij het eind van de crisis geeft in de jaren 1925 tot en met 1929 een vrij regelmatige toeneming met rond 10.000 wagens per jaar te zien.

In 1930 en in 1931 blijft nog een lichte vooruitgang met rond 3.000 wagens per jaar vast te stellen. In 1932 begint de zeer voelbare teruggang, die het aantal wagens in drie jaar tijd, in steeds sneller tempo, met totaal rond 30.000 tot 61.850 motorvoertuigen doet verminderen.

	Totaal aantal motorvoertuigen per Januari	stijging + daling —
1925	35.846	
1926	40.659	+ 13.4 %
1927	51.128	+ 25.7 "
1928	61.662	+ 20.6 "
1929	71.540	+ 16 "
1930	83.454	+ 16.7 "
1931	86.917	+ 4.1 "
1932	89.020	+ 2.4 "
1933	84.780	— 4.8 "
1934	78.317	— 7.6 "
1935	61.850	— 21 "
1936	71.378	+ 15.4 "
1937	75.936	+ 6.4 "

Als een van de oorzaken van die sterke daling moet waarschijnlijk worden gezien de omstandigheid, dat in die jaren de prijs van de voornaamste brandstof, benzine, de algemeene en voortdurende daling van het prijspeil slechts zeer weinig kon volgen, omdat de verlaging van den netto benzineprijs van 16½ ct. per liter in 1930 tot 12 ct. in 1934 weer grootendeels ongedaan werd gemaakt door verschillende, tijdelijke, verhoogingen van den accijns, nl. van 7½ ct. in 1930 tot 10 ct. in 1934.

Voor de veronderstelling, dat de zwaar blijvende lasten op het motorverkeer in Indië, in den crisistijd van grooten invloed zijn geweest op den teruggang van het in gebruik zijnde wagenpark wordt mede grond gevonden in de omstandigheid, dat toen, op veler aandrang, de vaste belastingen op benzine-motorvoertuigen per 1 Januari 1935 werden omgezet in een accijnsverhoging met 3 ct., terwijl iets tevoren de benzinemaatschappij den netto prijs hadden verlaagd met 2 ct., het jaar 1935 na den teruggang met 30 pCt. in de drie voorgaande jaren, weer een stijging van het aantal in gebruik zijnde motorvoertuigen met rond 10.000 of 15.4 pCt. te zien gaf.

Als één van de andere oorzaken van den teruggang van het aantal motorvoertuigen, in het bijzonder waar deze het bedrijfstransport betrof, moet worden gewezen op de toeneming van het vervoer per grobak (ossen- of paardenkar) en per prauw, zoomede op een toenemende concurrentie van het railverkeer. Vele grobakvoerders, vroeger grootendeels werkzaam voor de suikerindustrie, moesten voor hun voertuigen ander employé zoeken. Waar snelheid geen en goedkoopste wel een overwegende eisch was, nam zoowel het vervoer per grobak als dat per prauw toe. Van de toeneming van het vervoer per grobak en prauw geven de volgende overzichten een voorbeeld.

De omvang van het grobakvervoer per etmaal op een aantal gelijke telpunten in Midden-Java van 1931 t/m. 1936.

	grobaks van lichtgewicht	grobaks van zwaar gewicht	Totaal
1931	5.576	14.387	19.963
1933	6.092	14.877	20.969
1934	6.179	15.756	21.935
1935	5.850	15.307	21.157
1936	5.209	15.519	20.728

Overzicht van den omvang van het Inheemsch prauwenverkeer in de havens aan de Noordkust van Java ¹⁾ in de jaren 1930 t/m. 1936.

	aantallen	m ³ bruto inhoud
1930	32.131	847.339
1931	32.897	875.490
1932	33.606	890.736
1933	33.923	913.296
1934	40.316	1.014.322
1935	47.379	1.167.812
1936	48.953	1.363.012

Een beperking van het gebruik van den weg door de indeeling in klassen en een beperking van de belading door instelling van maximum asbelastingen, zoomede een aantal andere grootendeels op een bevordering van de verkeersveiligheid gerichte, doch niettemin in hun uitwerking niet zelden een economisch motorverkeer belemmerende, bepalingen moesten er voorts al mede toe bijdragen, om in een reeks van gevallen voor een zoo economisch mogelijk transport, het motorvoertuig voorbij te gaan.

Een overzicht van het verloop van de aantallen geregistreeerde motorvoertuigen zoomede van den import van motorvoertuigen vindt men in de volgende staatjes.

	geregistreeerde motorvoertuigen	geïmporteerde motorvoertuigen	benzineverbruik in miljoenen liters
1925	—	9.381	—
1926	—	13.906	—
1927	—	15.269	—
1928	71.540	18.995	—
1929	83.454	20.923	241
1930	86.917	11.314	269
1931	89.020	6.739	240
1932	84.780	4.195	214
1933	78.317	4.531	166
1934	61.850	4.071	170
1935	71.378	5.574	150
1936	75.936	6.526	161

Wellicht nog sterker dan de daling van het aantal motorverkeersmiddelen, spreekt de afneming van het verkeer met die middelen welke blijkt uit de teruglopende gebruikscijfers van benzine.

Een verklaring daarvan wordt slechts ten deele gevonden in het zuiniger benzineverbruik van vele auto's, als men bedenkt dat, blijkens een publicatie van het Centraal Kantoor voor de Statistiek, in 1934 gemiddeld ongeveer 60 pCt. van het motorvoertuigenpark geconstrueerd was in 1929 of in daaraan voorafgaande jaren.

Voorts kan ten deze ook het toenmalig aantal Diesel vrachtauto's en autobussen, hetwelk in 1934 rond 250 en thans ca. 375 bedraagt, geen domineerende rol bij de afneming van het benzineverbruik hebben gespeeld. De afneming van 269 miljoen liter in 1930 tot 150 miljoen in 1935 of tot 161 miljoen liter in 1936 duidt er op, dat er ook thans nog wel iets gebeuren moet om het motorverkeer over den achteruitgang van de achterliggende jaren heen te helpen.

Ik behoor tot degenen, die van meening zijn, dat een krachtige, doch ook noodzakelijke stimulans ter verbetering allereerst zal moeten worden gevonden in een verlaging van den benzineprijs welke, bruto minimum 23 ct. bedragend, op vier na de hoogste ter

¹⁾ De bedoelde Noordkusthavens zijn: Laboean, Anjer Lor, Merak, Batavia, Tandjong Priok, Pamanoekan, Indramajoe, Cheribon, Tegal, Pekalongan, Semarang, Japara, Mergotoehoe, Djoewana, Rembang, Toeban, Sidajoe, Grisee, Soerabaja, Semampir, Pasoeroean, Probolinggo, Be-soeki, Pamaroekan, Djangkan en Banjoewangi.

wereld' is en die een accijns bevat, welke meer dan tweemaal zoo hoog is als de gemiddelde accijns in 38 landen. Dat een dergelijke stimulans noodig is, blijkt mede uit de verbruikscijfers van benzine in 1937, welke er op wijzen dat de omvang van het motorverkeer zich, niettegenstaande de muntdepreciatie en de algeheele opleving, nog slechts weinig heeft hersteld.

In 1936 zien we een import van 6526 motorvoertuigen tegenover een import van 11.314 in 1930. Het benzineverbruik steeg in het vorige jaar nog slechts met 11 miljoen liter, terwijl het dit jaar waarschijnlijk een stijging te zien zal geven met 9 miljoen liter, tot 170 miljoen liter, zijnde een consumptie die nog bijna 100 miljoen liter kleiner is dan in het eerste jaar van neergaande conjunctuur of crisis.

Recapituleeren wij thans de bijeengebrachte gegevens, dan vinden wij dat van 1930 tot en met 1936 in eenige voorbeelden van verkeersfactoren het volgende verloop plaats had.

	1931	1936	Stijging (+) of daling (—) in %
Tot. aant. motorvoertuigen . . .	86.917	71.378	— 17.9
Aantal vrachtauto's	11.237	9.602	— 14.6
Benzineverbruik in liters	269.000.000	150.000.000	— 44.2
Geïmporteerde motorvoertuigen	11.314	5.574	— 50.7
Aantal grobaks dat op een aantal knooppunten van Midden-Java geteld werd	19.963 ¹⁾	21.157	+ 5.6
Jaarlijksche ontvangsten van de particuliere spoorwegen	f 39.804.000	f 16.302.000	— 59.0
De omvang van het Inheemsche prauwenverkeer in de havens aan de Noordkust van Java	32.181	47.379	+ 47.2
De omvang van den bruto inhoud in m ³ van het Inheemsche prauwenverkeer in de havens aan de Noordkust van Java	847.339	1.167.812	+ 37.8
Vervoer per K.N.I.L.M.:			
Aantal vrachtauto- en bagagegoederen in ton km	30.538 ¹⁾	25.276	— 17.2
Aantal poststukken in ton km	19.768 ¹⁾	18.782	— 5.0
Aantal passagiers km	3.991.227 ¹⁾	4.002.858	+ 0.3

¹⁾ 1932.

De crisisjaren in Nederlandsch-Indië gaven aanleiding om ten aanzien van het verkeer de leering te trekken of te bevestigen, dat:

a. in tijden van economische depressie voor velen is toenemende mate goedkoop transport belangrijker is dan snel transport,

b. bij daling van het vervoer per spoor en motorvoertuig, dat per prauw en grobak in bepaalde gebieden toenam, hetgeen behalve ten koste van ander zeevervoer ook ten aanzien van de prauw vermoedelijk mede is geschied ten koste van dat langs den steenen en ijzeren weg,

c. het motorverkeer niet alleen niet de eenige, doch waarschijnlijk ook niet de belangrijkste concurrent is van het railverkeer, althans niet in omvang.

M. M. F. VAN VELSEN.

UIT DE JONGSTE TROONREDE.

Hieronder volgen de passages uit de Troonrede, die op Nederlandsch-Indië betrekking hebben.

„De ontwikkeling van den economischen toestand in Nederlandsch-Indië geeft reden tot voldoening. In het gunstig verloop van de opbrengst der landsmiddelen weerspiegelt zich de allerwegen ingetreden opleving in landbouw, handel, nijverheid en scheepvaart, waartoe mede bijdroegen de over het algemeen bevredegende oogsten van de voedselgewassen der inheemsche bevolking.

„Het stemt Mij tot verheugenis, dat als gevolg daarvan thans weder een stijging valt waar te nemen van het welvaartspeil der bevolking van Nederlandsch-Indië en dat een begin kon worden gemaakt met de verlaging van de op haar rustende lasten. De ruimer vloeiende middelen geven gelegenheid in meerdere mate dan de laatste jaren het geval kon zijn, gelden beschikbaar te stellen voor de bevordering van de geestelijke en stoffelijke belangen der bevolking.

„Door toepassing van daartoe geëigende middelen zal ernstig worden gestreefd naar verbredening en versterking van de economische basis, teneinde die voor de toekomst beter bestand te doen zijn tegen schokken, als welke in de laatste jaren werden onderhouden.”

DE MEDEWERKERS AAN DIT NUMMER

L. GÖTZEN, Thesaurier-Generaal aan het Departement van Financiën te Batavia.

Prof. J. VAN GELDEREN, Lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, oud-Hoofd van afdeling D. (Crisiszaken) van het Commissariaat voor Indische Zaken.

Dr. W. M. F. MANSVELT, Hoofd van het Centraal Kantoor voor de Statistiek te Batavia.

Dr. R. E. SMITS, Chef van de Afdeling Economie en Statistiek van De Javasche Bank te Batavia.

Mr. F. J. MULLER, President der Algemeene Volkscredietbank te Batavia.

W. G. J. LANS, Hoofd van de Afdeling Statistiek van den Gouvernementspandhuisdienst te Batavia.

Dr. E. DE VRIES, Hoofdamtenaar voor Economische Zaken te Batavia.

G. J. SCHIMMEL, Onderhoofd van het Kantoor voor den Handel van het Departement van Economische Zaken te Batavia.

Dr. A. M. P. A. SCHELTEMA, werkzaam aan het Centraal Kantoor voor de Statistiek te Batavia.

A. LUYTJES, Hoofdamtenaar voor Landbouwcrisiszaken te Batavia.

Mr. G. VAN DER VEEN, Secretaris der Deli Planters Vereeniging te Medan.

Dr. H. KOLKMAN, Voorzitter van de Algemeene Vereeniging van Rubberplanters ter Oostkust van Sumatra te Medan.

P. H. W. SITSSEN, Hoofd der Afdeling Nijverheid van het Departement van Economische Zaken te Batavia.

W. VAN ENST, Ambtenaar voor nautisch-economische aangelegenheden bij den Dienst van Scheepvaart te Batavia.

Ir. H. R. BEUKELMAN, Voorzitter van het Comité van Bestuur van de N.V. Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij te Semarang.

H. NIEUWENHUIS, Directeur der Koninklijke Ned.-Ind. Luchtvaart Maatschappij te Batavia.

M. M. F. VAN VELSEN, Directeur/Secretaris Kon.-Ned.-Ind. Motorclub te Semarang.