

# Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER  
UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

24<sup>e</sup> JAARGANG

WOENSDAG 29 MAART 1939

No. 1213

## COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

M. F. J. Cool — Adjunct-secretaris.

Redactie-adres: Pieter de Hoofweg 122, Rotterdam-West.  
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruijgeplaatweg.  
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

Advertenties voorpagina f 0,50 per regel. Andere pagina's f 0,40 per regel. Plaatsing bij abonnement volgens tarief. Administratie van abonnementen en advertenties: Nijgh & van Ditmar N.V., Uitgevers, Rotterdam, Amsterdam, 's-Gravenhage. Postchèque- en giro-rekening No. 145192.

Abonnementsprijs voor het weekblad franco p. p. in Nederland f 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:

	Biz.
Het vraagstuk van het personenvervoer bij de Nederlandsche Spoorwegen door Prof. Dr. Ir. J. Goudriaan Jr.	248
Het euvel der kasgeldleeningen door J. A. F. Ch. H. van den Broeke	250
De textiel-contingenteering door Prof. Dr. J. Wisselink	251
Tarievenregeling en coördinatie door Dr. Mr. E. D. de Meester	255
De koffieverdediging	256
Overneming der landbouwcrisismaatregelen door de bedrijfsgeenooten door Jhr. Mr. E. B. F. R. J. Wittert van Hoogland	258
Nederlandsche boter in Nederlandsch Oost-Indië door Jhr. Dr. J. C. Mollerus	260
De kolenpositie in 1938 (III)	261
<b>MAANDLIJFERS:</b>	
Gecombineerde Maandstaat van de Nederlandsche en Nederlandsch-Indische Grootbanken	263
<b>Statistieken:</b>	
Groothandelsartikelen	264—265
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten	263, 266

## GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

Dat ook in de afgelopen week de sterk toegenomen politieke onrust haar stempel op de wisselmarkten zou drukken, was te begrijpen. Ook thans kwam dit, althans wat Pond en Gulden betreft, niet zoozeer in de koersen tot uitdrukking, dan wel in de groote bedragen goud, welke door de officieele instanties ter beschikking van de markt moesten worden gesteld.

Speciaal van Londen uit ging een onafgebroken stroom goud naar de overzijde van den Oceaan, een stroom, die zelfs zulk een omvang aannam, dat herverzekeraars zich genoodzaakt zagen de herverzekeringsspremie op goudzendingen te verhoogen. Voor de goud-arbitrage was de afgelopen week overigens een zeer voordeelige, omdat voor het eerst sedert vele maanden de goudprijs te Londen een „discount” op de „shipping-parity” deed. De totaal afwijkende situatie van die waaronder in 1937 eveneens een „discount” werd geregistreerd, wordt het best hierdoor getypeerd, dat deze „discount” toenmaals verband hield met de mogelijkheid van een verlaging van den aankoop-prijs van het goud door de Amerikaansche autoriteiten. Het is duidelijk, dat dergelijke overwegingen ditmaal geen oogenblik een rol hebben gespeeld bij de massale goudverschepingen vanuit Londen. Te meer niet, omdat de heer Morgenthau in zijn brief aan den Voorzitter van de Monetaire Commissie van den Senaat nog eens duidelijk had doen uitkomen, dat n.z.m. de goudwaarde van den Dollar op \$35 per ounce diende gehandhaafd te blijven, teneinde chaotische verstoringen te voorkomen.

Veeleer dient deze vraag naar goud dan ook in verband gebracht te worden met de zeer sterk naar voren getreden vraag naar Dollars, met name Dollarbiljetten. De hiervoor benodigde hoeveelheid goud werd echter niet in de eerste plaats door het Egalisatiefonds ter beschikking van de arbitrage gesteld, doch vond voor een groot deel haar tegenpost in het aanbod van goud afkomstig van hen, die tot het ontpotten van goud overgingen, waarschijnlijk uit overweging, dat dit bezit, in het uiterste geval toch nog niet de gewenschte zekerheid verschaft.

Bij de nu eenmaal vrijwel vastgenagelde koersen van Pond en Gulden ten opzichte van den Dollar, vertoonde de goudprijs, ondanks alles, vrijwel geen wijziging. Slechts Donderdag jl. was hij iets lager op grond van de geruchten, dat een verhooging van de molestpremie voor zendingen naar de Vereenigde Staten voor de deur stond.

In gouden munten bleef ook nu de handel bescheiden, hetgeen dus ook een heel ander beeld is dan dat van September van het vorige jaar, toen gouden munten ten opzichte van goudbaren op bepaalde momenten zelfs een premie deden van 5—6 pCt.

Belga's bleven flauw, terwijl voor het eerst sedert geruimen tijd Zwitsersche Francs sterk aangeboden waren, zonder dat de autoriteiten in den beginne aanstalten maakten om den koers te steunen, waardoor deze tot f 42.32 kon afbrokkelen, om tenslotte aan te trekken tot f 42.45.

Op de geldmarkt vormde de feature van de week de stijging van het particulier disconto. Reeds aan het einde van de week, welke met den 18den eindigde, viel een geleidelijk aantrekken der noteringen waar te nemen. Bij de uitgifte van schatkistpapier op 21 dezer moesten dan ook beduidend hoogere prijzen worden betaald dan de vorige maal het geval was. Zoo steeg het disconto op 8-maands papier tot 1 pCt. Thans noteert 3-maand-disconto  $\frac{1}{2}$  pCt., tegen  $\frac{1}{8}$  tot  $\frac{3}{16}$  pCt., enkele weken geleden.

Dat onder deze omstandigheden de belangstelling voor de buitenlandsche soorten disconto-materiaal niet groot was, valt te begrijpen; voor zoover afgedaan, ging Belgisch papier tegen  $2\frac{1}{4}$  pCt., Fransch tegen  $3\frac{1}{2}$  pCt. van de hand.

## HET VRAAGSTUK VAN HET PERSONEN-VERVOER BIJ DE NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN.

*Taakverdeling tusschen trein en bus<sup>1)</sup>.*

Bij het personenvervoer hebben wij praktisch alleen te maken met trein en bus. Voor een zeer groot deel zijn beide bondgenooten. In de eerste plaats is de bus een krachtig hulpmiddel om het transversale verkeer loodrecht op de spoorlijn tot ontwikkeling te brengen. Maar ook evenwijdig met de spoorlijn heeft de bus een belangrijke taak.

Het moderne verkeer eischt snelle en frequente verbindingen en het is niet mogelijk deze langs de rail tot stand te brengen, indien langs dezelfde rail ook de stoptreinen moeten worden vervoerd met hun veel geringere gemiddelde snelheid. Daar komt bij, dat de kleine stations veelal op geruimen afstand liggen van de bebouwing, zoodat het belang van spoorwegbedrijf en publiek in dezelfde mate wordt gediend, wanneer men dit verkeer overdraagt aan de bus. Deze bus, parallel rijdend met de spoor, heeft dan tweërlei taak:

1e. de bediening van het verkeer tusschen de kleine plaatsen onderling;

2e. de af- en aanvoer van passagiers van de kleine plaatsen naar de hoofdstations van den spoorweg. Geheel in overeenstemming hiermede is bijv. het sluiten van 150 spoorwegstations, tot stand gebracht door de vorige directie.

Het belangenconflict ontstaat eerst, wanneer de bus, met de eerste twee taken niet tevreden, zich voor een kleiner of grooter deel tracht meester te maken van het verkeer tusschen de spoorwegstations. En dit gevaar wordt nog ernstiger, wanneer de bus zich om de bediening der tusschengelegen plaatsen in het geheel niet bekommert, maar zich uitsluitend bezig houdt met het vervoer van personen tusschen twee plaatsen, welke ook rechtstreeks door den spoorweg worden bediend. De verspilling is dan in vollen gang. Elke 100 passagiers, die overgaan van de rail op de bus, geven het spoorwegbedrijf geen enkele mogelijkheid van besparing. Maar aan de zijde van de bus ontstaan wel de extra-kosten aan de busexploitatie verbonden. De belastingbetaler betaalt via het spoorwegtekort de kosten van deze busexploitatie. Maakt men deze busexploitatie door wettelijke maatregelen onmogelijk, dan ontstaat volstrekt geen werkloosheid: de belastingbetaler, van zijn bijdrage in het spoorwegtekort ontlast, zal dit geld voor andere, hem beter passende uitgaven besteden.

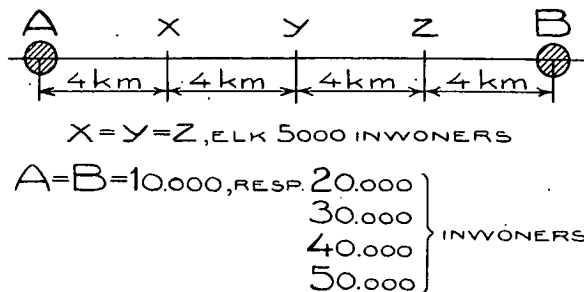
De tendens van het busverkeer om zich niet te beperken tot de bovenaangegeven dubbele taak, maar rechtstreeks vervoer van den spoorweg af te tappen, is ontzaglijk sterk, omdat in de groote meerderheid der gevallen de verkeersdichtheid tusschen de spoorwegstations onderling aanzienlijk grooter is dan die

<sup>1)</sup> Door een misverstand zijn in de tabellen en figuren 1 en 2, behoorend bij het artikel „De toekomst der Nederlandsche Spoorwegen” in E.-S.B. van 22 Maart 1939, evenals in den tekst, invoer en uitvoer verwisseld.

Bovendien moeten de opschriften boven deze tabellen en grafieken luiden: Goederenverplaatsing over de grens ex doorvoer.

van het bovengenoemde verkeer tusschen kleinere plaatsen en het aan- en afvoer verkeer naar de stations.

De hieronder afgedrukte figuur 1 geeft een schema van een willekeurig spoorwegtraject A—B met drie tusschengelegen plaatsen X, Y, Z, elk met 5000 inwoners en gelegen op onderlinge afstanden van 4 km. De verkeersdichtheid voor de drie verschillende soorten van verkeer is dan aangegeven in tabel 1, waarbij A en B achtereenvolgens zijn aangenomen op 10.000, 20.000, 30.000, 40.000 en 50.000 inwoners. Reeds bij 20.000 inwoners is de verkeersdichtheid tusschen de knooppunten grooter dan de som van de beide andere. Bij 50.000 inwoners is het knooppuntenvervoer meer dan driemaal zoo sterk.



Figuur 1.

*Typisch karakter van concurrentie op dit gebied.*

Hoe komt het nu, dat deze anti-economische ontwikkeling niet uit eigen kracht door den spoorweg kan worden bestreden? Is het beroep op den wetgever niet een gevolg van zwakte en houdt men, hieraan gevolg gevende, niet een verouderd, veel te duur werkend bedrijf in stand?

Volstrekt niet. Daar waar de autobus zich in volle vrijheid kan ontwikkelen en zelfstandig een bepaald stuk verkeer volledig verzorgt, liggen haar tarieven

TABEL 2.  
Frequentie-verdeeling van bustarieven.

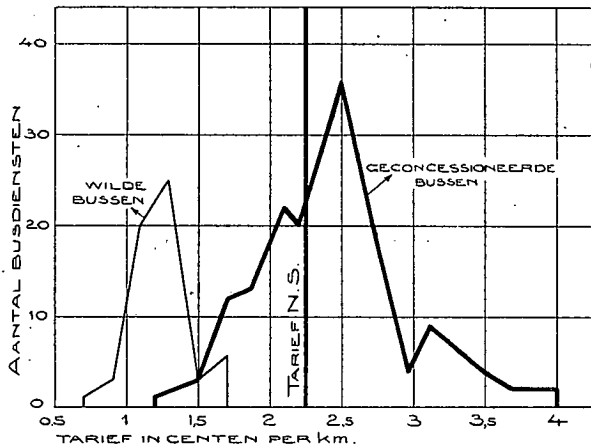
Tarief in centen per km	Aantal geconcessioneerde bussen	Aantal wilde bussen
0.6—0.8	—	1
0.8—1.0	—	6
1.0—1.2	—	20
1.2—1.4	1	25
1.4—1.6	3	3
1.6—1.8	12	6
1.8—2.0	13	—
2.0—2.2	22	—
2.2—2.4	20	—
2.4—2.6	36	—
2.6—2.8	21	—
2.8—3.0	12	—
3.0—3.2	4	—
3.2—3.4	9	—
3.4—3.6	4	—
3.6—3.8	2	—
3.8—4.0	2	—
> 4.0	2	—
Totaal.....	163	61
Gemiddeld tarief	2.48 cent	1.23 cent

TABEL 1. Verkeersdichtheid op verschillende trajecten binnen éénzelfde spoortraject A—B.

	Index van de verkeersdichtheid in duizentallen persoons-kilometers <sup>1)</sup>					Idem in procenten van het totale verkeer				
	Inwoners van A = B =	10.000	20.000	30.000	40.000	50.000	10.000	20.000	30.000	40.000
1. Verkeer tusschen kleine plaatsen X, Y, Z, onderling .....	400	400	400	400	400	9	3	2	1	1
2. Af- en aanvoerend verkeer tusschen kleine plaatsen X, Y, Z en stationsplaatsen A en B .....	2.400	4.800	7.200	9.600	12.000	55	42	33	27	23
3. Rechtstreeksch verkeer tusschen A en B .....	1.600	6.400	14.400	25.600	40.000	36	55	65	72	76
Totaal verkeer.....	4.400	11.600	22.000	35.600	52.400	100	100	100	100	100

<sup>1)</sup> Berekend als product van aantallen inwoners en afstand in km.

FREQUENTIE-VERDEELING BUSTARIEVEN.



Figuur 2.

geenszins beneden die van de spoor. Het enkele reistarieef derde klasse bedraagt bij de spoor 2.25 cent per km; de tarieven van 163 geconcessioneerde bustrajecten variëren van 1.3 tot meer dan 4 cent per persoon-km met een gemiddelde van 2.48 cent; (zie tabel 2 en fig. 2<sup>2)</sup>). Het gemiddelde van de bustarieven ligt dus nog rond 10 pCt. boven het spoorwegtarief.

De tarieven van de wilde bussen, die rechtstreeks rijden tusschen twee plaatsen, die door den spoorweg bediend worden, vertoonen een geheel ander beeld. (Zie eveneens fig. 5 en tabel 5).

Een 60-tal tarieven van wilde busdiensten (uit het getal 60 blijkt reeds, welk een omvang dit onwettige bedrijf tot op den huidigen dag heeft verkregen en behouden) variëren van 0.8 tot 1.74 cent per persoon-km met een gemiddelde van 1.23 cent.

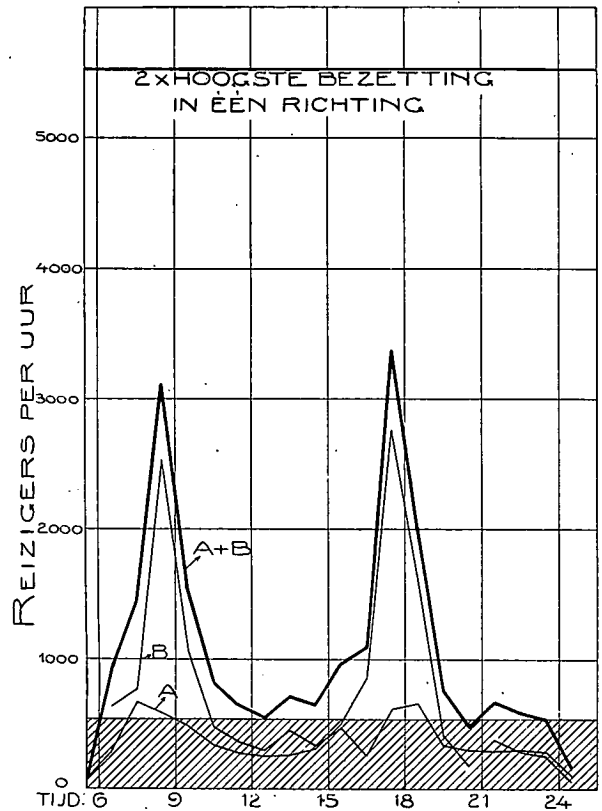
Hoe komt dit groote verschil? Door meerdere efficiency, door grootere economie in de exploitatie? Volstrekt niet. Het exploiteeren van autobussen is een uiterst eenvoudig bedrijf, dat practisch door iedereen op dezelfde kostenbasis wordt gedreven, namelijk van rond 15 cent per bus-km voor een bus van 30—40 zitplaatsen van goede hoedanigheid. Verschillen in arbeidsloon en arbeidsduur, benzine- en wegenbelasting, enz. spelen quantitatief slechts een zeer beperkte rol. Wanneer men de belastingen, welke drukken op het motor-wegverkeer halveert, zou dit in den kostprijs per bus-km geen grooter verschil maken dan rond 10 pCt. Maatregelen ten aanzien van loon en arbeidsduur zouden den kostprijs niet meer verhooien dan ca. 5 pCt. Al deze elementen, welke vaak ten onrechte in het geding worden gebracht, spelen dus geen essentieele rol.

Hoe komt het dan, dat de tarieven van de wilde bussen per persoon precies de helft zijn van die van het normale busbedrijf?

Dit komt uitsluitend door een aanzienlijk verschil in vullingsgraad, door een veel grooter aantal passagiers per bus-km.

De taakverdeling tusschen wilde bus en spoorweg vindt plaats volgens de bekende verdeelingsformule, waarbij de eene partij het vleesch en de andere de beenen krijgt. *De wilde bussen kunnen alleen maar tot haar hooger vullingsgraad, dus haar lagere tarieven komen, zolang zij niet uitgroeien boven de dieptepunten van de verkeerskromme.* Zij laten dan

<sup>2)</sup> Uit de vrijwel normale frequentie-verdeeling van de tarieven der geconcessioneerde bussen blijkt wel, dat deze niet door de vereischte goedkeuring van de zijde der Verkeersinspectie in een bepaald schema worden samengeknepen. Voor het overige houde men in het oog, dat er ook onder de geconcessioneerde bustrajecten verscheidene zijn, welke sterk gesteund worden door afrooming van spoorwegverkeer. Alleen op het traject Assen—Groningen rijden dagelijks in elke richting 44 bussen.

BAANVAKBEZETTING OP WERKDAGEN  
AMSTERDAM-AMERSFOORT 3E KLASSE

Figuur 3.

A: Amsterdam—Amersfoort.

B: Amersfoort—Amsterdam.

de bediening van de spitsen aan den spoorweg over. De vullingsgraad (dat wil dus zeggen de verhouding van de gemiddelde bezetting tot de spits, welke bepalend is voor de vervoerscapaciteit) varieert op de meeste trajecten tusschen 30—35 pCt. (zie fig. 3).

Wanneer men zich beperkt tot het onderste deel der vervoerskromme (de in fig. 3 gearceerde strook), is het dus gemakkelijk een vullingsgraad van 0.6 tot 0.7 te halen. Voor de spoorwegen wordt de vullingsgraad dan gehalveerd of nog sterker verminderd. Hier ligt de verklaring van de goedkoopere van de wilde bus en van den hardnekkigen tegenstand van de spoor.

Op het oogenblik evenwel, dat het spoorwegvervoer zou worden gestaakt, zou de autobus precies denzelfden vullingsgraad bereiken als het spoorwegvervoer, indien deze het traject alleen bedient.

*Want de vullingsgraad van het vervoermiddel is niet afhankelijk van den aard van het vervoermiddel, maar uitsluitend van den vullingsgraad van de geheele vervoerskromme, dus van een objectief gegeven, dat voor alle middelen van transport, die een bepaald vervoer volledig bedienen, exact hetzelfde is.* Het is dit parasitaire vervoer, dat alleen goedkoop is, zolang de spoor nog rijdt en dat even duur, ja waarschijnlijk duurder dan het spoorwegvervoer zal worden, wanneer de spoor wordt opgeheven (zie de tarieven der geconcessioneerde bussen), dat sinds jaar en dag door de spoorwegen bestreden wordt. En dit is ook het eenige punt, waarop de levensbelangen van de spoor door de autobus in gevaar worden gebracht.

*Spoor en auto zijn geen vijanden.*

*Het spoorbedrijf heeft er, afgezien van dit eene punt, geen enkel belang bij het autoverkeer te bestrijden of tegen te werken.* Wanneer het waar is, zoals het zoo juist verschenen rapport over „De kosten van den weg” binnen zekere grenzen aanmerkelijk maakt, dat het autoverkeer in Nederland aanzienlijk meer betaalt dan voor de dekking van de

wegkosten noodzakelijk is, dan mag men er de spoorwegdirectie niet van verdenken, dat zij handhaving of verzwaring van deze lasten zou toejuichen. Wij hebben nimmer eenigen aandrang in deze richting uitgeoefend en ik geef gaarne de uitdrukkelijke verklaring, dat wij dit ook in de toekomst nimmer zullen doen.

Alle fiscale bemoeienis met het bedrijfsleven heeft steeds de tendens elementen van onzekerheid te scheppen in de bedrijfsvoering, welke de ontwikkeling naar een zoo hoog mogelijke economie slechts kunnen belemmeren.

Ook heeft het spoorwegbedrijf er geen belang bij om via haar dochterondernemingen het autoverkeer voor personen ter hand te nemen. Een strijd tusschen particulier initiatief en overheidsbedrijf behoort niet te worden gevoerd. In het verleden is dit op een aantal punten geschied, uitsluitend met de bedoeling het spoorwegbedrijf in den heerschenden chaos op verkeersgebied zoo goed mogelijk te beveiligen. Maar de spoorwegdirectie zou er met vreugde aan kunnen meewerken zich uit het geheele gebied van het personenvervoer door middel van autobussen terug te trekken, indien daartegenover slechts de muurvaste en duurzame zekerheid verkregen werd, dat het parasitaire deel van het busvervoer radicaal werd onderdrukt. Maatregelen ten aanzien van de tarieven, in- en uitstapverboden, afkapping van diensten enz., zijn hiertoe geen voldoende waarborg. Noodzakelijk is, dat het autobusvervoer quantitatief beperkt blijft tot die trajecten resp. dien omvang, waarbinnen het niet in schijn maar in werkelijkheid economischer is dan het spoorvervoer. Op dit gebied is het zeer wel mogelijk volgens objectieve normen een scheidingslijn te trekken.

Mocht deze zekerheid niet kunnen worden verkregen, dan voorzie ik, dat de directie der N.S. in een tamelijk snel tempo voorstellen zal moeten indienen tot rigoureuze inkringing van het spoorwegnet. Men mag het publiek niet in den waan laten, dat het duurzaam mogelijk zal zijn beide middelen van vervoer in vrije concurrentie naast elkaar op eenzelfde traject op economische wijze te exploiteeren. Deze concurrentiestrijd wordt door het spoorwegbedrijf bij voorbaat verloren gegeven, omdat hij niet onder gelijke voorwaarden wordt gevoerd.

Dr. Ir. J. GOUDRIAAN JR.

## HET EUVEL DER KASGELDLENINGEN.

*Gevolgen der lage rentestand.*

Wij hebben nu reeds een geruime tijd van lage rente meegemaakt. Dat heeft tengevolge gehad, dat de conversies niet van de lucht waren en dat vrijwel de gehele overheidsschuld is gebracht op een basis van 3 à 3½ pCt. voor de lang lopende leningen. Zij staan uit als obligatieleningen en als leningen op onderhandse schuldbekentenis.

Daarnaast staat een groot bedrag uit als kasgeld, hoewel valt moeilijk te schatten. Kasgeld wordt door de overheid genomen o.a. om *tijdelijk* te voorzien in kapitaal-behoeften. De bedoeling moet dan steeds zijn om het zo spoedig mogelijk te consolideren. Immers het gevaar bestaat, dat het lichaam, dat de kasgeldlening sloot om kapitaalsuitgaven te financieren, te eniger tijd, wanneer het tot consolidatie wenst over te gaan, geldgevers tegenover zich zal vinden, die alleen tegen hoop op zeer hoge rente hun kapitaal ter beschikking willen stellen. De rente kan zo hoog zijn, dat de rentabiliteit van het te financieren object in gevaar raakt, waardoor de druk op den belastingbetaler onnodig verhoogd dreigt te worden.

Doet men kapitaalsuitgaven, dan moet men steeds rekening houden met de dekking der lasten in de toekomst. Dat is gezonde politiek. Daar mag men niet van afwijken.

*Kapitaalsuitgaven financiere men niet uit leningen op korte termijn.*

Nu redeneert men tegenwoordig veelal als volgt: „Kasgeld krijg ik tegen ½ pCt., voor een lening betaal ik 3½ pCt. Ieder jaar „verdien” ik dus 3 pCt. Mijn (meestal gemeentelijk) budget kan ik alleen of met groote moeite of met allerlei Rijksbijdragen sluitend maken, dus 3 pCt. „winst” per jaar betekent veel voor mij.”

Hier is echter een grote „maar” aan verbonden. Men ziet over het hoofd, dat de tegenwoordige enorme ruimte op de geldmarkt een gevolg is van een *uitzonderings*-toestand, van wanverhoudingen, en dat daaraan, naar alle waarschijnlijkheid, vroeg of laat een einde zal komen. Wat dan? Dan zal men tot consolidatie *moeten* overgaan. Welke zullen dan de voorwaarden zijn? Zal de geldgever dan nog genoegen nemen met 3½ pCt.? Zeer waarschijnlijk niet. Zeker niet, indien men het overheidscrediet om welke reden ook zou gaan mijden! Wij beleven onrustige tijden: „alles is mogelijk”. Zelfs op een rente van 5 of 6 pCt. moet men bedacht zijn.

Wat maakt het dan uit of men één of twee jaar 3 pCt. „minder” heeft betaald omdat men kasgeld opnam, als men later 4, 5 of 6 pCt. moet betalen gedurende 30 of 40 jaar?

En toch zijn er verschillende Gemeentebesturen, die zich door de lage kasgeldrente laten verleiden en *niet consolideren*. Daarin schuilt een groot gevaar, in de eerste plaats voor den belastingbetaler. Men neemt het zeer primitieve standpunt in, dat men door de baten van *nu* de lasten in de *toekomst* niet ziet of niet zien wil. Helaas worden heel wat gemeenten tot deze politiek verleid.

Maar die politiek heeft nog een ander gevaar en dat is, dat men geen goed overzicht heeft van de beleggingsmarkt.

Het aangeboden materiaal is vrij schaars; nieuwe emissies zijn er weinig. Het publiek, met zijn steeds nieuwe besparingen, komt tegenover eenzelfde hoeveelheid materiaal. Dit doet de koersen stijgen. Tegenover normale besparingen moeten normale investeringen staan. De overheid investeert wel, maar put zijn middelen niet uit het daarvoor bestaand reservoir. De overheid komt op de geldmarkt en niet op de kapitaalmarkt, waar de normale besparingen komen. Dat geeft een scheef beeld van de ware verhoudingen. Thans is daar de belegger de dupe van, doch in de toekomst zullen het zeker de geldnemers zijn, daaraan hoeft men niet te twijfelen. Misschien is er thans reeds een kentering waarneembaar op de kapitaalmarkt. Niet alleen, dat de bekende emissiehuizen niet meer met uitgiffen komen (er zijn er zovele mislukt!), doch ook het plaatsens van onderhandse leningen bij de institutionele beleggers gaat lang niet meer zo vlot.

*De institutionele beleggers.*

Er is veel geschreven over de enorme kapitalen, die o.a. bij de verzekeringmaatschappijen zouden braak liggen. Uit de verslagen, die reeds verschenen zijn, kan men zien, dat men zich daarvan geen overdreven voorstelling moet maken. De tijd van de grootste beleggingsnood is waarschijnlijk voorbij.

Nu weet ik wel, dat de institutionele beleggers veelal de particuliere beleggers hebben „uitgespannen”, m.a.w. dat voor den particulieren belegger de institutionele in de plaats is gekomen. De particulier blijft dus met zijn onbelegde middelen zitten. Deze zegt echter thans: „voor 3 pCt. en zelfs 3½ pCt. zet ik mijn geld niet uit”. De tijden zijn onzeker en de rentestand laag: „ik bewaar mijn geld”. De geneigdheid om zijn geld te beleggen is door de gebeurtenissen van September, Januari en Maart, toen hij de overheidsleningen een paar procent zag omlaag gaan, er niet groter op geworden.

Als daarbij de institutionele belegger ziet, dat bij daling zekere kopers telkens in de markt komen, die op een bepaalde koers alles weggopen, dan bedenkt ook deze, dat, indien die opgeworpen dijk het eens mocht begeven, waarschijnlijk veel lagere koersen te verwachten zijn. Ook deze groep wordt dus terughoudender. De constellatie van de markt is inderdaad veranderd sedert het vorig jaar. Vast staat m.i., dat de beste tijd voor de geldnemers thans voorbij is en dat zij zich aan het denkbeeld moeten gewennen, dat die tijd voorlopig niet meer zal terugkeren.

Men vergeet niet, dat wij ook op ander gebied langzamerhand andere verhoudingen hebben gekregen. De reserves in de overheidshuishouding zijn opgesoupeerd, tekorten (alles bij elkaar genomen leveren de Gemeentelijke huishoudingen tekorten op) moeten gedeekt worden. Het Rijk heeft crisis- en bewapeningszorgen en -uitgaven. Hoe moet dat alles gefinancierd worden, al die uitgaven, waar geen inkomsten tegenover staan? Belastingen of leningen of een beetje inflatie zullen moeten helpen. Misschien wel alle drie. Alle drie hebben ze echter haar eigen invloed op de kapitaalmarkt en die invloed is natuurlijk niet ten gunste van de geldnemers. Buiten beschouwing blijft dan nog de kapitaalbehoefte van het bedrijfsleven.

Alles wel beschouwd is het zeker, dat de gemeentebesturen een zware verantwoordelijkheid op zich laden, indien zij consolidatie van hun vlottende schuld — aangegaan voor kapitaalsuitgaven — nalaten. Het eigenaardige daarbij is, dat Ged. Staten der Provincies hier blijkbaar niet ingrijpen. Als een gemeente  $\frac{1}{2}$  pCt. of nog minder boven de geldende rentestand een lening af zou sluiten, dan maken G.S. (terecht) bezwaren, doch indien een gemeente het risico wil lopen later zware rentelasten te moeten dragen dan moet zij dat weten. Aan een buitenstaander komt de zaak aldus voor en hoe zou het anders mogelijk zijn, dat kleine gemeenten soms een paar millioen aan kasgeld hebben uitstaan.

#### *De positie der banken.*

Er zit hier nog iets aan vast. De banken bieden „kasgeld” aan, meestal voor 3 maanden. Zij putten dat uit haar reservoir „deposito's”. Een bank zal in het algemeen geen credit geven aan bedrijven, die met kort geld kapitaalsuitgaven financieren, maar voor de overheid worden blijkbaar andere eisen gesteld. Dat is niet slim, want werden dergelijke „kasgeldleningen” geweigerd, dan zou de kans op herleving van het emissiebedrijf groter worden. Immers geen kasgeld of duur kasgeld betekent meer lust tot consolidatie.

De bank is in dit geval echter minder te laken dan de institutionele belegger, wiens taak het is gelden op lange termijn uit te zetten en die dit maar doet op korte termijn.

In dit geval zijn er twee, die fouten maken:

1e. de geldnemer, die kapitaalsuitgaven financiert met 3 of 6 maandsgeld, en

2e. de geldgever, die meehelpt aan de verkeerde financiering, en daarbij zijn eigen taak over het hoofd ziet, door n.l. gelden, die hij op lange termijn kan uitzetten op korte termijn onder te brengen.

De institutionele beleggers hebben hun hechte organisatie in het „Beleggingsfront”. Laten zij dit front dienstbaar maken aan de goede organisatie van de kapitaalmarkt. Tenzij Ged. Staten toch nog willen ingrijpen of de Gemeentebesturen meer inzicht krijgen in eigen financiële positie.

J. A. F. Ch. H. VAN DEN BROEKE.

## DE TEXTIEL-CONTINGENTEERING.

### De brochure van de C.O.T.I.

In het moderne bedrijfsleven met enerzijds een industrie, welke haar bedrijfsrendementen steeds hooger opvoert en anderzijds steeds ingewikkelder afzetproblemen, is een steeds verdergaande verticale samenwerking tusschen handel en nijverheid een eerste eisch. Ondergeteekende heeft hierin ook de overzeesche agrarische productie betrokken en getracht aan te toonen, dat, wat de textielindustrie betreft, een bedrijfstak alleen dan zijn maximum efficiency kan bereiken (en dus alleen dan zijn taak voor de gemeenschap behoorlijk vervult), indien grondstofproductie, de industrieele productie en de collectieveerende en distribueerende handel zooveel mogelijk samenwerken.

In de eerste plaats geldt dit voor handel en nijverheid. Een goede distributie, doch vooral een collectieveerende handel, die zijn taak goed vervult, is bepaaldelijk een voorwaarde voor een rationeele en dus goedkope productie. Dit nu, betoogde schrijver dezes meermalen in rapporten en inleidingen, is alleen mogelijk, indien handel en nijverheid elkaars problemen kennen en van weerszijden bereid zijn rekening te houden met elkaars moeilijkheden. Werkelijke en duurzame oplossingen van economische en sociale problemen kunnen alleen bereikt worden als men, met volkomen objectiviteit, zich stelt op den bodem der werkelijkheid en slechts nastreeft dat wat werkelijk rationeel is.

Wij hebben onze eigen zienswijze hier slechts herhaald om duidelijk te maken, hoe welkom brochures, zooals die welke de C.O.T.I. nu uitgegeven heeft<sup>1)</sup>, kunnen zijn. Het is n.l. de bedoeling van den samensteller om het vraagstuk der textiel-contingenteering, dat zoowel vitale belangen van handel als industrie raakt, op zijn resultaten te toetsen, en zulks, zooals de brochure nadrukkelijk vermeldt, „objectief en naar waarheid”.

Terwijl de textielindustrie, althans de branches der katoen- en wolnijverheid, betoogen leverden, gefundeerd op gegevens omtrent (vergelijkende) kostprijzen, structuurveranderingen, valuta-dumping enz., voor de noodzakelijkheid van de contingenteeringsmaatregelen, minstens in hun tegenwoordigen omvang, zien wij in de inleiding der brochure (zie blz. 2) „dat het voor het eerst is dat een samenwerking van organisaties uit den handel een gedocumenteerd protest tegen de gevolgen van de sedert jaren gevoerde contingenteerings-politiek naar buiten brengt”. Een goede en objectieve beschouwing nu kan alleen verhelderend werken, het onderling begrip en samenwerking van handel en nijverheid verbeteren en, wat in deze materie van het uiterste belang is, de zoo noodzakelijke samenwerking met regeeringsinstanties bevorderen.

#### *Goede opmerkingen.*

Het is voor de geheele textielbranche zeer jammer dat deze eerste bijdrage van de C.O.T.I. niet aan den eersten eisch, objectiviteit, voldoet. Temeer is dit een teleurstelling, omdat deze objectiviteit (pag. 44) nog extra naar voren gebracht is. Wij noemden hier zooveel uitdrukkelijk „de geheele textielbranche”, dus zoowel industrie als handel. De brochure bevat n.l. naast groote onjuistheden, ettelijke goede gedachten en vele juiste opmerkingen. In het midden latend of het mogelijk is om aan de betreffende bezwaren tegemoet te komen, verdienen deze opmerkingen toch alle aandacht.

Als wij hier eerst schrijver's klacht noemen, dat de industrie door haar zeer scherpe onderlinge concurrentie niet het grootst mogelijke nut uit de contingenteering getrokken heeft, dan is dit niet, omdat wij

<sup>1)</sup> Commissie voor Overleg inzake Textiel-Import: „Werd door contingenteering gezonde werkverruiming verkregen?”

twee andere opmerkingen minder belangrijk achten, doch omdat wij ze gaarne willen samenvatten en nog uitbreiden. Zoo noemt hij de verhouding van de extra-consenten tot de „gewone” consenten en de onzekerheid, welke voor den handel daaruit voortvloeit. Voorts de onzekerheden, geschapen door den duur van de termijnen van toewijzing, de onzekerheid omtrent de basis van omrekening, de onderlinge afhankelijkheid van het gebruik der toewijzingen. Wij noemen deze punten in verband met schrijver's bedenkingen omtrent de tweeledige doelstelling der contingententeering, nl. de bescherming der industrie (inzonderheid der werkgelegenheid) en de handelspolitiek (ruilposities).

*De waarde van zekerheid omtrent contingenten, óók uit handelspolitiek oogpunt.*

Wederom in het midden latend of onder de tegenwoordige omstandigheden deze „double usage” der contingententeering te vermijden valt, meenen wij wel een pleidooi te mogen voeren, dat deze doeleinden althans zooveel mogelijk gescheiden worden. Zekerheid is nl. in het moderne bedrijfsleven een essentieel element, en alleen bij een zoo constant mogelijke contingententeering weten en handel en industrie waar zij aan toe zijn. Alleen dan kunnen inkoop-, verkoop- en productie-programma's worden opgesteld.

Bij den groothandel en de industrie zijn winstmarges (indien aanwezig) gering en alleen met een regelmatig loopend bedrijf kan men de relatief hoge onkosten goed maken. Daarbij bedenke men, dat onzekerheid altijd een grooter nadeel betekent voor den bonafiden handel, die niets liever wil dan contracten nakomen, dan voor de elementen, die gaarne hun risico's afwentelen op anderen. Men denke bijv. aan het maar bestellen bij vrij dubieuse consentkansen, en het daarop alweer door-verkopen. Als het misloopt, lijden twee relaties schade, nl. de buitenlandsche fabrikant, die de partij aanmaakte en nu niet kan afleveren en de detaillist, die van den importeur hoort, dat de koop niet doorgaat.

Men moet deze zekerheid dan ook vooral niet alleen bezien als een binnenlandschen factor, doch ook vanuit het standpunt van de buitenlandsche fabrieken. Het is voor den buitenlandschen fabrikant, vooral waar het modegoederen betreft, van zéér veel belang, indien hij bijtijds weet, of de gegeven orders met volle gerustheid kunnen worden uitgevoerd. Kleine partijen haastwerk, welke op het laatste oogenblik in het productie-programma gewrongen moeten worden, verhoogen den kostprijs enorm. Een — zoo mogelijk — meerdere constantheid in de contingenten, een langere termijn, een instantie hier te lande, die voor den buitenlandschen fabrikant controleert of de importeur inderdaad een consent heeft of krijgt (en er niet dubbel op bestelt!), al deze factoren zouden de zekerheid bevorderen. En ook uit een handelspolitiek oogpunt heeft dit zijn voordeel, daar immers bij ruilposities de waarde van een „zeker” contingent — door de mogelijkheid hier op basis van een lageren kostprijs te werken — aanmerkelijk hooger is dan van eenzelfde contingent onder de tegenwoordige omstandigheden.

*Gebrek aan objectiviteit een gevaar.*

Gezien de belangrijkheid van deze materie, zou het jammer zijn, indien de goede opmerkingen van den schrijver onvoldoende aandacht vonden, en toch is deze kans niet gering. Door nl. het hoofdprobleem (de resultaten der contingententeering) absoluut scheef te stellen, door meerdere straks te noemen bepaalde onjuistheden en, last but not least, door een o.i. niet steeds billijke critiek op het Departement van Economische Zaken, zal de schrijver, naar wij vreezen, bereikt hebben, dat groote groepen ook zijn goede opmerkingen niet meer au sérieux zullen nemen.

Dit nu is noch in het belang van den handel noch in dat van de industrie. Een vraagstuk wordt alleen

dan bevredigend opgelost als daarbij een zoo groot mogelijke billijkheid betracht wordt. En dit kan hier alleen bereikt worden door een juiste objectieve voorlichting van de Regeerings-instanties, die de materie moeten regelen.

*Creditposten der contingententeering onvolledig.*

De brochure behandelt de werking der contingententeering, waarbij zij, kort gezegd, tegenover elkaar stelt de bezwaren door den handel ondervonden van de toepassing en uitvoering der contingententeering en „den gang van zaken in de voornaamste textielnijverheden”. „Hieruit”, zegt de schrijver, „moet toch blijken hoe de contingententeering deze bedrijven versterkt heeft in haar levensvatbaarheid”. Deze doelstelling belooft heel wat, en zeer verbaasd zal de lezer daarom zijn, als hij ziet, dat de schrijver zich nu gaat beperken tot het vergelijken van de werkgelegenheid over de jaren der contingententeering, dus van 1932 tot 1937. Hij behandelt daarbij achtereenvolgens de vier voornaamste bedrijfstakken der textielnijverheid, nl. de tricotage, de wolnijverheid, de katoen- en linnenijverheid, en de confectie-industrie. In een résumé over de geheele industrie (blz. 16) neemt hij, voor een juistere vergelijkingsbasis, de jaren 1932—1936, vermeldende, dat in 1933 het aantal fabrieksarbeiders in deze 4 takken tezamen 66.148 bedroeg en in 1936 72.901 of 10 pCt. meer. Het totaal aantal werknemers (dus inclusief kantoorpersoneel, reizigers enz.) beliep in 1932 71.549 en in 1936 78.468 of 10 pCt. meer. Het aantal volwassen manlijke werkkrachten was echter slechts gestegen van 30.114 tot 31.952 of met pl.m. 6 pCt.

Zoo wordt de werkgelegenheid, een der voornaamste creditposten der contingententeering, afgedaan. Wij zullen maar niet ingaan op andere factoren, die voor de Regeering bij het instellen of handhaven van contingententeeringen een rol spelen. Er zijn bijv. de uit een handelspolitiek oogpunt broodnoodige creëering van ruilposities, het voorkomen van kapitaalvernietiging op groote schaal door het practisch waardeloos worden van groote en dure fabrieks-installaties in de textiel-industrie zelf en in de haar leverende industrieën (wat is bijv. een voortaan maar voor een derde belaste elektrische centrale waard?), alsmede de arbeidsgelegenheid in neven-industrieën. Wij blijven dan slechts bij zuiver economische factoren en laten de sociale en politieke zijde nog maar rusten. Hoewel een dergelijke eenzijdige beschouwing dus reeds op zijn zachtst gezegd, niet billijk is, zullen wij met den schrijver blijven binnen zijn te eng gekozen grenzen, en dus uitsluitend spreken over de werkgelegenheid in de textielindustrie zelf.

*Scheeve probleemstelling bij bepaling werkgelegenheid. Kostprijsverschillen t.o. buitenland.*

Dit probleem nu wordt door den schrijver geheel anders gesteld dan het ligt. Het gaat er immers om den invloed te bepalen van de contingententeering op de werkgelegenheid. Men moet zich dan niet met een simpele vergelijking van de cijfers in 1932 en in 1936 van de zaak afmaken, doch vragen: hoeveel arbeidskrachten zouden wij *zonder* de contingententeering in 1936 nog werk hebben kunnen geven, in plaats van de 78.468, die nu gespaard bleven voor werkloosheid?

De samensteller noemt terecht de katoen- en linnenijverheid met haar 39.000 arbeiders, als verreweg den belangrijkste bedrijfstak. Welnu, alleen reeds op grond van de ons allen welbekende structuurveranderingen en de eveneens in alle vakkringen welbekende kostprijsverschillen, zou hier een voorspelling omtrent de resterende werkgelegenheid in 1936 niet moeilijk zijn. Hierbij moet men niet alleen aan Japan denken, doch ook aan de kostenverschillen in vergelijking met landen als Polen, het vroegere Tsjecho-Slowakije, het vroegere Oostenrijk, Frankrijk, België en op sommige tijdstippen t.o.v. Duitsche en En-

gelsche industriegebieden. Voor een welbekend standaardweefsel, een ruw effen doek van middelzware kwaliteit (volstrekt geen arbeidsintensief product) waren in 1932 deze kostprijsverschillen t.o.v. Japan reeds ruim 20 pCt. Landen als Polen en Tsjecho-Slowakije produceerden zeker 10 à 12 pCt. goedkoper. Deze kostprijsverschillen zijn, zooals ieder insider in binnen- en buitenland weet, in deze relatief arbeidsintensieve industrie voornamelijk toe te schrijven aan de verschillen in arbeidskosten<sup>2)</sup>. Hierbij zijn ten overvloede aangeteekend, dat de stichtingskosten van een moderne textielfabriek, o.a. door de lagere bouwvak- en montageloonen in de genoemde concurrerende landen lager zijn dan in Nederland, terwijl de bedrijfsrendementen in de goede exportbedrijven (en met deze groep heeft de Nederlandsche industrie te kampen!) niet of weinig onderdoen voor de hier te lande bereikte resultaten. Zien wij dus bij het bovenstaande voorbeeld een, voor een stapelartikel, enorm kostprijsverschil, de meeste hier geïmporteerde weefsels zijn veel arbeidsintensiever, en de kostprijsverschillen worden dus in het algemeen nog belangrijker. Men lette in dit verband ook op de arbeidsintensiviteit van de tricotage en vele producten der wol- en confectie-industrie.

*Kostprijsverschillen verzwaard. Nederland de „dumpingground of Europe“.*

Deze kostprijsverschillen van 1932 bestonden in 1936 en 1937 onverminderd voort, ja in ettelijke gevallen is nog een duidelijke toeneming te constateeren. Dit constateeren is trouwens geen kunst: loonen, efficiency, de kosten van een compleet bedrijf, enz. zijn vrij nauwkeurig bekend en vrijwel iedereen kan in grove trekken deze kostprijsverschillen berekenen. Wij moeten goed beseffen, dat deze uiterst ongunstige basispositie van onze industrie al dateert van 1930 af, toen, tegelijk met den conjunctuur-omslag, ook de gevolgen der structuurveranderingen voelbaar begonnen te worden. In 1930 en 1931, dus reeds vóór de contingentteering had de industrie zware verliezen geleden, en zich slechts met geweldige offers gehandhaafd. Welke industrie zou gedurende 8 jaren een strijd vol hebben kunnen houden met dergelijke kostprijsverschillen?

Alsof deze kostprijsverschillen nog niet genoeg waren, kwamen export-premies, valuta-dumping en de zgn. kapitaalvlucht-prijzen (vaak goed vermomd) de moeilijkheden nog vergrooten. Al kon deze veelzijdige dumping vaak niet bewezen worden, in andere gevallen werd zij openlijk toegegeven. Het bestaan nu van deze dumping in allerlei vorm weet toch iedereen, en ook de schrijver van de C.O.T.I.-brochure moet deze kennen. Eveneens weet ieder insider, dat Nederland voor textielproducten altijd de „dumpingground of Europe“ is geweest. „Textiles in the Netherlands“ en het „Tijdschrift voor Economische Geographie“ zeggen dit al in 1929 en 1930<sup>3)</sup>, toen toch heusch de contingentteering nog niet voorzien werd. De vreemde industrieën ontmoeten hier elkaar en concurreren niet alleen tegen de Nederlandsche nijverheid, maar vooral tegen elkaar, bij welk gevecht echter de eigen nijverheid ten zeerste in het gedrang komt door het uiterst lage prijspeil<sup>4)</sup>.

<sup>2)</sup> Op het sociaal-economisch congres, in 1937 te Washington gehouden onder auspiciën van den Volkenbond, hadden allen, werknemers en werkgevers, hieromtrent dezelfde opinie, terwijl de juistheid hiervan ook nog eens weer uit overvloedige gegevens bleek.

<sup>3)</sup> „Textiles in the Netherlands“, Alg. Handelsblad, December 1930. De Nederlandsche textielindustrie, Tijdschr. v. Econ. Geographie 15 Januari 1931.

<sup>4)</sup> Een mooi, actueel, voorbeeld hiervan is de scherpe concurrentie hier te lande in kunstzijden weefsels tusschen Italië, Frankrijk en Duitschland. De grootste angst van deze landen is, dat zij door een der beide collega's verdrongen zullen worden.

*Zonder contingentteering een vrijwel vernietigde industrie.*

Wij behoeven met deze feiten voor oogen niet lang te filosofeeren over de werkgelegenheid in de katoenen linnenindustrie zonder de contingentteering. Er had een wonder moeten gebeuren als de industrie, met een dergelijke zwakke basispositie wat kostprijzen betreft en daar bovenop nog de dumping in allerlei vorm, de afgelopen 8 jaren overleefd had. En de practijk werkt nu eenmaal niet met wonderen. Er zou weinig van de industrie overgebleven zijn en ik vraag mij af met welk een loonpeil.

Dit is het werkgelegenheidsprobleem objectief stellen. De wijze waarop de C.O.T.I.-brochure het stelt, lijkt echter angstig veel op de volgende. Een man heeft een kind, hetwelk, na een zware ziekte, voorbeschikt is voor tuberculose. De dokter deelt mede, dat het kind waarschijnlijk niet zal blijven leven als het geen kamertje met zon en vooral goede versterkende middelen krijgt. En als nu na een jaar het kind niet is doodgegaan, doch een redelijke gezondheid geniet en werkt als de andere kinderen, komt de vader bij den dokter vragen of de kosten wel goed besteed zijn geweest, omdat het kind maar 10 pCt. in gewicht is toegenomen. Zou men het den dokter kwalijk nemen als hij ook andere vragen van dezen man, zacht gezegd, niet geheel au sérieux nam? Wat wil men dan van de Regeering in dezen? Temeer waar de schrijver bij zijn critiek op de Regeering of Regeerings-instanties niet altijd even billijk gebleven is.

*Export en autarkisch streven. Zelfs sterkere landen geen succes.*

Bij deze onbillijke critiek spreekt de schrijver zich trouwens ook nog op ettelijke punten tegen. Deze punten staan in nauw verband met het vraagstuk der werkgelegenheid en het behoud van de binnenslandsche markt. De schrijver wil een verruiming van den export. Wij laten in het midden, of hij hier niet afdwaaft van zijn onderwerp: „contingenteering en werkverruiming“, doch zullen ook hier zijn leiding volgen. Een verruiming van den export wil natuurlijk iedereen, maar iedereen in handel en industrie kent ook, afgezien van de hoogere Nederlandsche arbeidskosten, de beteekenis van de industrialiseering van tot dusverre importeerende landen, het autarkisch streven alom, het creëren van ruilposities, zulks nog afgezien van het al dan niet noodgedwongen instellen van clearing-instituten enz. Nieuw zijn deze feiten niet en reeds in 1929 en 1930 heeft ondergeteekende op het gevaar van afnemenden export in de textielbranche gewezen<sup>5)</sup>. Zoo één bedrijfstak kwetsbaar is in dit opzicht, dan is het wel de textielindustrie, die ieder land, hetwelk begint te industrialiseeren, als gevolg van de aanvankelijk relatief geringe behoefte aan geschoold personeel, doelbewust het allereerst opvat. Eveneens zijn weefsels, als arbeidsintensief product, een artikel, dat momenteel elke staat gaarne exporteert en waarvan men den invoer liever niet toelaat.

Bij een dergelijke tendens tot afsluiting blijken ook lagere productiekosten dan de Twentsche en Brabantsche bedrijven vertoonen en een belangrijk sterkere handelspolitieke positie dan Nederland heeft, niet dat gewicht in de schaal te leggen, dat men er oogenschijnlijk van zou verwachten. Twee voorbeelden in dezen geven althans te denken. De Belgische katoenindustrie, die toch veel lagere arbeidskosten heeft dan de onze, heeft haar eertijds zoo belangrijken weefsel-export practisch geheel zien verdwijnen. En hoe gaat het Engeland, een land met een oneindig sterkere handelspolitieke positie dan wij? <sup>6)</sup>. Dezer dagen

<sup>5)</sup> J. Wisselink — The concentration in the English Cotton Industry, Rotterdam, 1929.

J. Wisselink — De vestiging eener katoenindustrie in Nederlandsch-Indië, Rotterdam, 1930.

<sup>6)</sup> Men denke slechts aan Ottawa!

werd op een vergadering te Manchester medegedeeld, dat de weefselexport over 1938 terugggevallen was tot het peil van 1850. Deze feiten geven toch wel te denken!

*Export en vergrooting binnenlandsche productie geen alternatieven. Exportpremies.*

Het is dan ook gemakkelijk om, gelijk de schrijver op blz. 40 doet, te wenschen de „abnormale” (? W.) vergrooting van de binnenlandsche productie te beperken of — en dit ware het beste geweest — tenminste in andere banen (export) te leiden. Maar een dergelijke wensch is goedkoop. Men kan evengoed, indien bij een koninginfeest de optocht vertrekt onder een plasregen, door den president der feestcommissie laten zeggen „het ware het beste geweest indien de zon scheen.” Met een dergelijken simplistischen wensch, los van elke concrete probleemstelling, brengt men het vraagstuk natuurlijk geen stap verder. Doch wat bedenkelijker is, uit deze zinsnede blijkt bovendien, dat de schrijver de vergrooting der binnenlandsche productie en den export als alternatieven ziet, terwijl integendeel beide ten nauwste samenhangen. De prijzen in den export zijn, dank zij de eerder vermelde basispositie, over het algemeen zoo laag, dat de Nederlandsche industrie de betreffende orders alleen (en dan nog met moeite) aanvaarden kan met een althans vrij behoorlijke totale bedrijfsbezetting. Dit weet men op „Economische Zaken” en dit weet men op „Koloniën” en het is heel gemakkelijk aan te toonen, dat bij uitvoering van de op deze wijze aanvaarde orders als regel alleen maar de variabele kosten goedge maakt worden. In het gunstigste geval ook nog een fractie der vaste kosten!

Men neemt deze orders als zgn. bezettingvullers, met het doel om, hopende op betere tijden, althans zijn contact met de betreffende markt niet te verliezen en, last but not least, om zooveel mogelijk zijn personeel aan het werk te houden. De orders voor de binnenlandsche markt vormen als het ware een kostenfundament voor de exportorders, evenals de exportorders bijdragen tot een verlaging der productiekosten voor de binnenlandsche markt en tot het behoud van een grotere kern geschoolde arbeiders dan anders mogelijk was. De binnenlandsche contingententeering is een voorwaarde voor een nog eenigszins belangrijken export: men rekene maar eens uit, welk verschil in mogelijkheden ontstaat, indien een „uitgebeende” exportorder meegenomen moet worden bij een 50 pCt. of bij een 70 pCt. bedrijfsbezetting. Ook indien de Regeering met uitvoerpremies ging werken (ik ben het geheel eens met den schrijver, dat de Regeering méér kan doen om den export te bevorderen), dan zou men óók deze, laten wij het noemen, basisbezetting niet kunnen missen. Althans niet, indien men de kosten voor de gemeenschap nog binnen dragelijke grenzen wil houden. Want met een paar millioen Gulden bijv. doet men nog haast niets.

*Rationalisatie en werkgelegenheid, ook voor export.*

Reeds alleen in dit verband beschouwd doet het vreemd aan, dat de schrijver (blz. 29, 32 en 33) de rationalisatie der nijverheid blijkbaar niet waardeert. Zeker, op zichzelf beschouwd, is vermindering van het aantal volwassen mannen in de bedrijven en toeneming van het aantal vrouwen en vooral meisjes niet ideaal. Het is echter de vraag, of deze vervanging bepaaldelijk leidt tot meerdere werkloosheid van volwassen mannen, of dat het hier een structuurverandering betreft en wij den kant uitgaan van vele andere landen (o.a. Japan en Engeland), waar de textielindustrie over het geheel meer de meisjes werk biedt, terwijl de mannen en jongens uit dezelfde gezinnen in „zwaardere” beroepen, metaalindustrie, electrotechniek, transportbedrijven, bouwvakken, landbouw, hun brood verdienen. Maar aangenomen, dat wij hier van een vervanging kunnen spreken, dan

nóg is blijkens de cijfers van den schrijver zèlf het aantal mannen sedert 1932 alleen maar *relatief* verminderd. Het aantal volwassen mannen is nl. absoluut nog met 6 pCt. *toegenomen* tegenover het totale aantal werknemers met 10 pCt. Er is dus geen sprake van uitstooting van volwassen mannen — het tegendeel is waar — en men kan er zich alleen maar over verheugen dat de werkgelegenheid voor vrouwelijk personeel nóg meer is *toegenomen* 7).

Hoe stelt echter de schrijver zich deze werkgelegenheid voor *zonder* de rationalisatie?

In de eerste plaats denke hij aan den door hem zoo, met ondergeteekende, gewenschten export, waar elke fractie van een procent in den kostprijs zwaar weegt. Als wij, met onze hooge arbeidskosten, onze hooge belastingen in allerlei vorm, kortom al onze handi-caps, nog eens weer kans willen hebben op „gezonden” export, dan is toch een uiterst efficiënt werkend productie-apparaat een *conditio sine qua non*.

*Rationalisatie en binnenlandsche consumptie.*

In de tweede plaats denke hij aan het feit, dat óók op de binnenlandsche markt de consumptie in vele groepen textielproducten elastisch is. Het is dus zeer de vraag of zonder deze rationalisatie zich de afzet en daarmee de werkgelegenheid had kunnen handhaven. Zulks afgezien van de, niettegenstaande de contingententeering, zeer scherpe buitenlandsche concurrentie in sommige artikelen, waarbij ik bijv. kunstzijden weefsels, tijken, zakdoeken noem. „De werkgelegenheid moet inderdaad”, zooals het zeer ten onrechte door de C.O.T.I. aangevallen Hoofd der Afdeling Nijverheid, de heer G. J. Teppema betoogde, „in ruimer verband gezien worden en de directe werkgelegenheid moet daarbij wel eens wijken voor de toekomstige”. De heer Teppema had hier volkomen gelijk.

Een andere vraag, die wij moeten stellen is, waar bij dezen kijk op rationalisatie de consumentenbelangen blijven? Op blz. 2 van de inleiding werpt de C.O.T.I. zich nl. ook op als vertegenwoordiger van het consumentenbelang. Ik vrees, dat de verbruikers niet erg gerust zullen zijn met een vertegenwoordiger, die den producent een belangrijke kostenverlagende rationalisatie als het ware verwijt. (Wat zou men gehoord hebben als de Nederlandsche nijverheid daaraan eens niets gedaan had!)

Met den schrijver voelt ondergeteekende voor vrijhandel en de vrijhandels-gedachte, en daarom verwondert hem zijn uitlating zeer. Het argument bij uitnemendheid toch tegen beschermende maatregelen van welken aard ook, is „verstarring”. De echo van dit woord hangt nog in alle hearingzalen. En in dezelfde brochure waarin de contingententeering aangevallen wordt, wordt voor de betreffende nijverheid tevens een belangrijke rationalisatie, de antipode van verstarring, geconstateerd. Beter kan men de tegenpartij niet van munitie voorzien.

*Raadpleging van bedrijfsleven niet bevorderd.*

Er zijn meer vragen te stellen, doch waar men ook uit de vier in de brochure vermelde afzonderlijke bedrijfstakken ongetwijfeld nog wel opmerkingen zal hooren, meenen wij het hierbij te moeten laten. Eén opmerking moet ons, in verband met de bovenvermelde scheeve probleemstelling echter nog van het hart.

Het falen, wat objectiviteit betreft, valt vooral

7) Men trekke inmiddels uit deze toeneming niet een te gunstige conclusie. De werkgelegenheid was in 1937 in de katoenindustrie bijvoorbeeld nog beduidend onder het peil van 1929. Het aantal arbeiders in genoemde industrie bedroeg in de jaren 1929, 1933 (dieptepunt) en 1937 respectievelijk 42.100, 26.900 en ongeveer 38.600. (In 1937 had de katoen- en linnenindustrie 39.600 arbeiders, waarbij wij het aantal arbeiders in de linnenindustrie gelijk gesteld hebben aan het gemiddelde van de periode 1932 t/m 1935, nl. 1000).

Vergeleken met 1929 valt er dus in 1937 een vermindering van werkgelegenheid met ruim 8 pCt. te constateeren.



daarom op, als men ziet, dat de C.O.T.I.-brochure zèlf besluit (blz. 44) met de volgende (o.i. juiste) bedenkingen en wenschen. De bedenking van den schrijver is, „dat de uitvoering van diep-ingrijpende maatregelen, zeer gecompliceerde economische en sociale vraagstukken betreffend, overgelaten moet worden aan ambtenaren, die bijna geen van allen deskundig zijn”. Zijn wensch, welke het geheele bedrijfsleven wel onderschrijven zal, luidt: „te mogen verwachten, dat dankbaar gebruik zal worden gemaakt van elke organisatie van bedrijfsgenooten, die belangrijk genoeg is om zelfstandig te kunnen oordeelen”.

Wij zijn in Nederland met de doorvoering van dit principe op den goeden weg. Doch dat wij er nog niet geheel zijn, is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan, laten wij het ronduit zeggen, het wantrouwen, dat in ambtelijke kringen nog wel bestaat tegen deze adviezen uit het bedrijfsleven, omdat deze (vooral vroeger) dikwijls verre van objectief geweest zijn.

Wij vreezen zeer, dat, met al de goede bedoelingen van den schrijver, zijn eigen brochure een flinke negatieve bijdrage geweest is tot de verdere doorvoering van de raadpleging van het bedrijfsleven, een resultaat, waarvoor noch handel noch industrie hem dankbaar zullen zijn.

J. WISSELINK.

## TARIEVENREGELING EN COÖRDINATIE.

In het nummer van 1 Maart jl. wijdde de heer Tissot van Patot een beschouwing aan bovenstaand onderwerp. Zijn conclusie was, dat een tarievenstelsel als sluitstuk eener coördinatie niet kan worden gemist. Het is deze uitspraak, welke mij aanleiding geeft, het volgende naar voren te brengen.

Het mag als een uitgemaakte zaak worden beschouwd, dat een ongeordend en aan tegellooze concurrentie blootgesteld verkeerswezen de kiem van zelfvernietiging in zich draagt. Het groote verschil tusschen directe en indirecte kosten, dat bij een groot deel der verkeersbedrijven bestaat, schept immers theoretisch de mogelijkheid, dat bij de vrachtenbepaling slechts met de directe kosten gerekend wordt. Vanuit het oogpunt der gemeenschap bezien, verkrijgt dit verschijnsel eerst een ernstig karakter, wanneer niet alleen de kapitaalkosten geen vergoeding meer vinden, maar wanneer ook de eigenlijke exploitatiekosten (waarvan immers een belangrijk deel tot de directe kosten behoort) geen voldoende vergoeding meer vinden. Zoolang slechts het belegde kapitaal onvoldoende of zelfs in het geheel geen remuneratie meer kan vinden, mag men de onherstelbaarheid der „Fehl“-investatie betreuren, doch bestaat er uit een oogpunt van algemeen belang geen reden om op risico van kapitaalbezorgers verschaft kapitaal door Overheidsmaatregelen een blijvende remuneratie te verschaffen. De Overheid kan nimmer tot taak hebben individueele bedrijven aan inkomsten te helpen, wanneer het belang van hen, wier belangen de Overheid heeft te dienen, zulks niet dwingend vordert.

Zoodra echter de verliezen, welke de bedrijven lijden, van zoodanigen aard worden, dat er voor gevreesd moet worden, dat die bedrijven de functie, welke zij in het algemeen belang vervullen, niet langer behoorlijk zullen kunnen waarnemen, wordt de toestand geheel anders. Dit zal bijvoorbeeld het geval zijn, wanneer die verliezen ertoe leiden, dat aan den aan het verkeerswezen in het algemeen belang te stellen eisch eener duurzame en regelmatige bedrijfsuitoefening niet meer kan worden voldaan. Het is dan het gemeenschapsbelang, dat gaat vorderen, dat aan den gestelden gemeenschapseisch wordt voldaan. Kan de duurzame bedrijfsuitoefening niet bereikt worden langs den meest natuurlijke weg, namelijk doordat de bedrijven zonder ingrijpen van Overheidswege voldoende inkomsten genieten om uit welbegrepen eigenbelang hun functie duurzaam te blijven vervullen, dan staan der Overheid twee wegen open om zich

in het algemeen belang van een duurzame bedrijfsuitoefening te verzekeren. Zij zal of desnoods op eigen kosten en coôte que coôte een zoodanig deel van het verkeersapparaat in stand moeten houden, dat het geheele land in voldoende mate wordt bediend, of zij zal door een zekere mate van bedrijfsbeschutting de voorwaarden moeten scheppen voor een voldoende rendabiliteit van een zich in de handen van individueele bedrijven bevindend verkeersapparaat.

Kiest zij de eerste mogelijkheid, dan beteekent dit, dat de gemeenschap aan de individueele gebruikers van haar verkeersapparaat een vrachtensubsidie verstrekt in den vorm van het op dat verkeersapparaat te lijden verlies, terwijl onvermijdelijk door het Overheidsapparaat concurrentie aan de particuliere vervoersbedrijven zal worden aangedaan, hetgeen steeds als een grievend onrecht door die bedrijven zal worden aangevoeld. Kiest zij de tweede mogelijkheid, dan kunnen de nadeelen, aan de eerste oplossing verbonden, voorkomen worden. In dat geval wordt er zoo veel mogelijk naar gestreefd de kosten van het verkeersapparaat te doen dragen door hen, die, wanneer de normale prijsvorming niet door het indirecte kostenverschijnsel werd verstoord, voor het dragen dier kosten zouden zijn aangewezen. Dan is ook de Overheidsconcurrentie geen conditio sine qua non en worden de particuliere bedrijven niet aan hun lot overgelaten, doch wordt juist getracht om deze een zekere mate van rendabiliteit te verschaffen. Voor de tegenstanders van staats-socialisme kan de keus hier niet moeilijk zijn.

Het gaat dus bij de bedrijfsbeschutting der verkeersbedrijven (de coördinatie) om een verheffing van de individueele bedrijven in dien zin, dat in het algemeen belang getracht wordt zoodanige voorwaarden te scheppen, dat de exploitatierekeningen dier bedrijven een beter evenwicht te zien zullen geven. Om dat evenwicht te bereiken, kan men of de kosten drukken, of de inkomsten verhoogen. Daar het de taak van den Staat is het algemeen belang te bevorderen, kan het niet dan in de uiterste noodzaak op den weg van den Staat liggen om mede te werken aan een verhooging van het vrachtenpeil. De volledige nadruk moet dus liggen op het drukken der kosten en wel op het daarvoor meest aangewezen middel, de vermindering van het vervoer. Het is daarvoor, dat een stelsel van vergunningen moet worden ingevoerd.

De bedrijfsbeschutting moet door de Overheid worden verleend om door een zekere bedrijfssluiting grenzen aan de capaciteit te stellen, waardoor de voorwaarden voor een concentratie worden geschapen en waardoor de verkeersbedrijven de mogelijkheid verkrijgen om zich onderling over bepaalde onderwerpen te verstaan zonder voortdurend het risico te loopen, dat aan niets en niemand gebonden nieuwkomers hun afspraken illusoir maken. Daarnaast kan het vergunningstelsel dienstbaar worden gemaakt aan het opleggen van enkele verplichtingen, welke door het gemeenschapsbelang worden gevorderd, bijv. een vervoersplicht e.d.

De vraag, welke Tissot van Patot bevestigend beantwoordt, is nu of de Overheid ook tot taak zal hebben verplichtingen met betrekking tot de tarieven aan die vergunningen te verbinden. In den hievoor ontwikkelden gedachtengang kan daarvan alleen sprake zijn, wanneer het door de Overheid te behartigen algemeen belang zulks dwingend zou vorderen.

Wanneer Tissot van Patot schrijft, dat de Overheid te allen tijde tot taak zal hebben op de tarieven toezicht te houden, omdat het vervoer diensten bewijst, welke zoowel op de productie als ook op de consumptie een grooten invloed hebben, dan kan men het daarmede volkomen eens zijn. Hier gaat het niet om het tot stand brengen van een tarievenstelsel, doch slechts om een correctiemiddel, dat de Overheid dient te bezitten voor het geval de maatregelen, welke zij zelf in het algemeen belang heeft

genomen (het vergunningsstelsel) een schadelijke reactie voor datzelfde algemeen belang zou medebrengen in den vorm van het opdrijven der vrachtprijzen. Wil men hiertoe maximum-tarieven vaststellen, dan kan daartegen geen bezwaar bestaan.

Geheel anders ligt echter het geval, wanneer van minimum-tarieven gesproken wordt. Hier heeft men met een eigenlijk tarievenstelsel te doen, waarvan de schrijver met de Regeering en de Commissie-Grotheide de noodzakelijkheid bepleit op grond van de overweging, dat prijsbederf ook bij een vergunningsstelsel theoretisch mogelijk blijft en „gezien de veelheid van verkeersbedrijven, zich metterdaad ook praktisch zal voordoen”.

Dat prijsbederf zich bij een concessiestelsel niet zou voordoen is inderdaad niet aannemelijk. De vraag waarom het hier echter gaat is niet of er prijsbederf zal zijn, doch wel of dat prijsbederf een zoo ernstig karakter zal bezitten, dat Overheidsbemoeienis met de tarieven onvermijdelijk zal blijken. De *practijk* wijst wel uit, dat bedrijven, die hun eigen kosten dragen moeten, reeds thans — zonder dat eenige bedrijfsbeschutting bestaat — in het algemeen belangrijk meer dan hun directe kosten ontvangen, en men moet wel zeer weinig van een vergunningsstelsel en zijn stabiliseerenden invloed verwachten, wanneer men niet zou aannemen, dat onder vigueur van een zoodanig stelsel de invloed, welke zal uitgaan van een langzamerhand te bereiken grootere verkeersdichtheid en een langzaam voortschrijdende concentratie, niet automatisch een evenwichtstimuleering op het kosten- en inkomstenniveau der verkeersbedrijven zal uitoefenen. Het gaat hier niet om een louter theoretisch gegeven; het gaat er veeleer om of men moet aannemen, dat op den duur *in de practijk* het prijsbederf zoodanig zal blijken, dat het door den Staat te behartigen *algemeen belang* (want dit is voor Overheidsingrijpen het criterium) zal vorderen, dat de Overheid zich met de eigenlijke tarieven gaat bezighouden.

Zoolang het niet onomstootelijk vaststaat, dat een zoodanige toestand zich in de practijk zal voordoen, is het geenszins zeker, dat Overheidsingrijpen met betrekking tot de vervoerstarieven onmisbaar zal zijn.

Niets is gevaarlijker dan zich in dit verband te laten leiden door de overigens als juist erkende theorie van het indirecte kostenverschijnsel. Die theorie wijst slechts uit wat kan gebeuren (nl. dat de vrachten kunnen dalen tot op het niveau der directe kosten), doch in de practijk heeft men er rekening mede te houden, dat het hier niet gaat om een wet maar om een tendens. En voor de houding, welke de Staat op den duur in dit vraagstuk zal moeten innemen, gaat het om de vraag *in hoeverre* die tendens haar invloed in de practijk zal doen gevoelen. Zou dit in zoodanige mate het geval blijken te zijn, dat een duurzame verkeersvoorziening niet meer verzekerd was, dan zou men eventueel tot ingrijpen in de tarieven moeten overgaan. Vóórdien is daartoe echter geen reden, tenzij men den Staat zijn eigenlijke taak (uitsluitend het behartigen van het algemeen belang) zou willen doen vergeten en hem — op zijn minst genomen voorbarig — zou willen betrekken in deze uitermate netelige aangelegenheid. De Staat kan ongetwijfeld geroepen worden om groepsbelangen of belangen van enkelingen te bevorderen; doch het is in het belang van den Staat zelf noodig, daarbij de grootste reserve te betrachten en slechts dan in te grijpen, wanneer op grond van *feiten* vaststaat, dat het algemeen belang zulk ingrijpen vereischt. Het ontbreken van zoodanige feiten kan niet door een beroep op de *theoretische mogelijkheid van een te ver gaand prijsbederf* worden vervangen.

E. D. DE MEESTER.

## DE KOFFIEVERDEDIGING.

Een medewerker schrijft ons:

*De statistische positie van het artikel.*

Ondanks den overgang van een passieve naar een actieve koffiopolitiek in November 1937, heeft Brazilië nog steeds niet kunnen bereiken, dat andere koffieproducenten mede den last van de overproductie dragen. Wel zijn er op de verschillende koffi-conferenties der Zuid-Amerikaansche staten in den loop der laatste tijden afspraken getroffen, doch de oplossing van het probleem der hoeveelheden is aan Brazilië overgelaten. En de koffie is een product, dat niet alleen te lijden heeft onder een chronische overproductie, doch dat in tal van landen ook, wat het verbruik betreft, wordt belemmerd. Afgescheiden van invoerrechten zijn de rantsoeneering (Duitsland en Italië) en de contingentteering factoren, die ertoe leiden, dat het verbruik beperkter blijft dan zonder deze middelen mogelijk zou zijn. Daarbij komt tenslotte, dat koloniale mogendheden — en wij denken dan naast Frankrijk ook aan België — met succes pogen het product harer koloniën te steunen. Nederland heeft, na een zeer ampel overleg en na het verlopen van maanden van onzekerheid, besloten niet deze richting in te slaan en daardoor is het vraagstuk van den koffiesteun, althans voorloopig, weer van de baan.

Toch zijn er ook lichtpunten voor de koffie waar te nemen; wij denken nu niet in de eerste plaats aan het feit, dat het mogelijk schijnt te zijn gebleken uit koffiëhoonen een plastische stof te vervaardigen, doch aan meer tastbare gegevens.

In de eerste plaats, dat dank zij den kleineren oogst van Brazilië in het loopende jaar de statistische verhoudingen er beter op zullen worden, temeer omdat ook uit andere productiegebieden lagere ramingen worden gemeld en in de tweede plaats aan gunstige symptomen bij het verbruik. In de Vereenigde Staten van Amerika wordt thans — als gevolg der koffi-conferenties — een intensieve propaganda gevoerd en, vermoedelijk hoofdzakelijk door de lage prijzen, valt daar een vermeerdering van het verbruik waar te nemen. Ook in sommige andere consumptiegebieden is dit het geval; zij het dan ook dat compensatie-transacties vaak bepaalde herkomsten bevoordeelen, de koffie verdwijnt in elk geval. Is een schatting van de wereld-koffie-uitvoeren reeds zeer moeilijk, door het ontbreken van nauwkeurige gegevens, een schatting van het verbruik is met eenige nauwkeurigheid vrijwel onmogelijk. Toch is het noodzakelijk om een beeld der positie te krijgen om zich van de globale cijfers te bedienen, welke ter beschikking staan en onder dit voorbehoud geven wij dan het volgende overzicht:

Geraamde wereldvoorraad op 1 Juli 1938	26.296.000 balen
geraamde wereldproductie 1938/1939	31.000.000 „
	57.296.000 balen
geraamd wereldverbruik in 1938/	
1939	26.000.000
geraamde vernietiging in 1938/	
1939	8.000.000
	34.000.000 balen

Zouden deze cijfers werkelijkheid worden en zou dus speciaal dat voor de vernietiging — waarvoor geen basis van berekening bestaat — ongeveer juist zijn, dan zou de wereldvoorraad op 1 Juli van dit jaar bedragen 23.296.000 balen

Reeds uit dit simpele cijfer blijkt, dat de statistische positie nog verre van fraai is, ook al zou de voorraad een paar millioenen balen lager zijn. Nu moet daarbij bedacht worden, dat van dezen wereldvoorraad een 18 millioenen balen in Brazilië liggen en dus, zolang de geldschietters belang hebben bij het instandhouden van een der belangrijkste welvaartsbronnen van dit land, weliswaar prijsdrukkend zullen werken, maar niet op de markt zullen worden geworpen.

Het zou uiteraard praematuur zijn thans een schatting van de wereldproductie 1939/1940 te geven, nu er nog zooveel kan gebeuren en ook over de productie van Brazilië valt weinig te zeggen, omdat er nog te veel onzekerheid bestaat omtrent wat in de toekomst kan gebeuren. Desondanks troffen wij reeds een schatting aan van dezen oogst op 17 à 18 miljoen balen, hoewel wij elders voor Santos alleen een taxatie van 16 miljoen balen vonden — wat op een Braziliaansche productie van ruim 20 miljoen balen zou wijzen — cijfers, die wij uitsluitend geven om de gedachten te bepalen.

*Vrije marktontwikkeling in de gegeven omstandigheden niet denkbaar.*

Het behoeft wel geen betoog, dat verder ingrijpen in de verhouding tusschen verbruik en aanbod noodzakelijk is, om een verdere ineenstorting van de markt te voorkomen en bij de bestaande verhoudingen rust de plicht daartoe op Brazilië. Het is dan ook begrijpelijk, dat de vergadering der koffieproduceerende staten van dit land kortgeleden tot het besluit is gekomen, dat een handhaven van de verdediging noodzakelijk is. Echter, van officieele zijde is tevens verklaard, dat Brazilië niet van zins is het prijsniveau door manipulaties in de toekomst te beïnvloeden en ook dit is, na de besluiten van November 1937 — in het kort hierop neerkomende, dat Brazilië zijn export wenschte te vergrooten — begrijpelijk. Vergroting van den uitvoer toch is, behalve ten koste van de concurrerende producenten, alleen mogelijk door een vergroting van de consumptie en deze kan slechts, door de structuur van de vraag, bevorderd worden door lage prijzen. Hierdoor worden niet alleen consumenten aangetrokken, doch ook de levenskansen voor Ersatz-middelen verkleind. Bovendien wordt door lage prijzen het bestaan der koffie-cultuur in andere landen — en vanzelfsprekend mede in het eigen land, doch dit heeft internationaal geen betekenis — verzwakt.

Verwacht kon dus worden, dat het zwaartepunt der maatregelen zou liggen bij het vraagstuk der hoeveelheid en in deze richting gaan dan ook de besluiten der gedelegeerden der koffieproducenten. Het bestaan van het nationale koffie-departement wordt met 2 jaar, n.l. tot 1 Juli 1941, verlengd en daarmee wordt dan het verdere ingrijpen mogelijk. Voor het eerste jaar dezer nieuwe tweejarige periode, dus 1939/1940, moeten de individueele producenten weer 30 pCt. van hun productie tegen een vergoeding van 2 milreis (ongeveer 22 cts.) aan dit departement afstaan, behoudens van de kwaliteitskoffie, van welke slechts 15 pCt. — dus evenals in 1938/1939 — op deze voorwaarde behoeft te worden opgeofferd. Van de resteerende 70 pCt. behouden de planters over 40 pCt. de vrije beschikking, terwijl de rest, dus 30 pCt., in het binnenland zal moeten blijven. Voor het loopende jaar gold, dat van de koffies, van welke slechts 15 pCt. moet worden opgeofferd, de overblijvende 85 pCt. aan het koffie-departement moet worden geconsigneerd en aangezien in de telegrammen geen melding wordt gemaakt van een andere regeling, moet worden aangenomen, dat deze voorschriften hun kracht behouden.

Ten behoeve van den toestand der havens Rio, Victoria en Paranagua is voorts bepaald, dat de opofferingsquota voor de oogsten van de staten Rio, Espírito-Santo en Parana tegen betaling van 50 milreis (ongeveer f 5.60) per baal kunnen worden gewijzigd in „vrije quota”. Daardoor worden niet slechts de belangen dier havens gediend, doch de gelden komen ook de algemeene koffiepositie ten goede door de bepaling, dat de ontvanger, het nationale koffie-departement, de uit dezen hoofde verkregen gelden zal moeten besteden voor den aankoop ter vernietiging van koffie in Sao Paulo uit het supplementaire quotum.

Tenslotte is vastgelegd, dat de voor het opoffe-

ringsquotum te leveren koffies niet beneden type No. 8 mogen zijn of niet meer dan 1 pCt. onzuiverheid mogen bevatten.

De op te offeren koffies zullen — behoudens een kleine hoeveelheid voor propaganda-doeleinden — voor zoover zij niet, na volkomen denaturatie, voor industrieele doeleinden worden gebruikt, worden vernietigd.

Voor het tweede jaar van dit plan, dus voor 1940/1941, krijgt het nationale koffie-departement het recht de quota, na overleg met den Raad van Advies, zelfstandig vast te stellen.

*Geen principieele wijziging in Brazilië's koffiepolitiek.*

Principieel komt er dus in de koffiepolitiek geen wijziging; de vernietiging, althans onttrekking aan de gebruikelijke consumptie blijft voortgaan en daardoor ontstaat de mogelijkheid van een evenwicht tusschen beschikbare productie en verbruik, bestaat zelfs de mogelijkheid van een verdere afnemering van den beschikbaren voorraad, tenzij de oogst 1939/1940 inderdaad een 24 miljoen balen of meer zou bedragen. Voor de koffiepositie is dit feit, alsmede de zekerheid, dat Brazilië verder wordt geholpen, van grootere betekenis dan de momenteele koffiesituatie, die nu eenmaal aanvaard en in de prijzen verdisconteerd is.

Tenslotte is nog een belangrijk besluit genomen met betrekking tot het planten, resp. herplanten van koffie. Weliswaar is het plantverbod tot 30 Juni 1941 gehandhaafd, doch de mogelijkheid bestaat om na 1 Juli 1940 in door het koffie-departement aangewezen zones, waar de grond geschikt is om ononderbroken een drinkbare koffie te produceeren, koffie te planten. Het betreft hier het planten van koffie in staten, die de limiet van 50 miljoen struiken nog niet hebben bereikt. Herplanten van koffie voor het gewone onderhoud van plantages blijft toegestaan. Dit besluit is daarom van zoo groote betekenis, omdat een groot deel der Braziliaansche aanplantingen uit oude struiken bestaat, welke vervanging voor een voortbestaan der koffiecultuur daar dringend gewenscht is. Veroudering toch beteekent vermindering van de productiviteit en reeds lang bestaat in Brazilië de vrees, dat hierdoor de cultuur in gevaar kan worden gebracht. Alvorens deze te zijner tijd aan te leggen tuinen in volle productie zullen zijn, verlopen eenige jaren en eerst dan zal kunnen worden uitgemaakt, of hier van een vervanging of een aanvulling der productiecapaciteit sprake is.

Zonder de belemmeringen, welke de verbruikslanden de bevordering der consumptie in den weg leggen, zou, zoolang Brazilië de positie blijft beheerschen, de toestand op de markt niet zoo slecht zijn; de lage prijzen kunnen slechts een aanmoediging aan het verbruik geven en doen tevens de voortbrenging afnemen. Doch deze belemmeringen zijn thans voor een bevordering van het verbruik buitengewoon remmend, terwijl kunstmatig stimuleeren van de productie al evenmin de aanpassing van vraag en aanbod kan bevorderen. En van deze factoren kan men juist zoo moeilijk den invloed op vraag en aanbod bepalen, waardoor de toestand moeilijk te overzien blijft, temeer omdat ook compensatie-transacties tot verschuivingen kunnen leiden, waarvan de betekenis niet kan worden gepeild. Het verbruik blijft in de laatste jaren tamelijk constant, hoewel in het afgelopen jaar de world disappearance belangrijk hooger dan in vorige jaren, n.l. met 27.334.000 balen tegen in 1937 24.336.000 balen wordt aangegeven; „disappearance” beteekent echter nog geen consumptie en een duidelijke belangrijke stijging voor de laatste valt niet waar te nemen, wel een op peil blijven en dan op basis van een 25 à 26 miljoen balen; de specifieke koffie-factoren, die dan ook de positie beheerschen, zijn productie en vernietiging.

## OVERNEMING DER LANDBOUWCRISS- MAATREGELEN DOOR DE BEDRIJFSGENOOTEN.

Het Rapport, betreffende overneming der landbouwcrisismaatregelen door de bedrijfsgenooten, hetwelk den Minister van Economische Zaken is aangeboden door een Commissie, bestaande uit twee leden van het College van Regeeringscommissarissen en twee vertegenwoordigers van elk der drie Centrale Landbouworganisaties, verdient groote belangstelling. Uitgangspunt van het Rapport is de overweging, dat de landbouwcrisismaatregelen dienen te worden vervangen door een regeling, waarbij de bedrijfsgenooten de taak van de Overheid overnemen. Het verdient ongetwijfeld instemming, dat men de bestaande crisiswetgeving niet langer op haar plaats acht en door een andere regeling wenscht te vervangen. Immers, het feit, dat reeds eenige jaren lang maatregelen noodig zijn gebleken tot instandhouden van den landbouw en dat de vooruitzichten zoodanig zijn, dat in de toekomst opheffing van deze of dergelijke maatregelen niet te verwachten is, verzet er zich reeds tegen zulk een samenstel van maatregelen, als crisiswetgeving, te handhaven. Daar komt vervolgens nog bij, dat in breeden kring in den landbouw tegen de landbouwcrisismaatregelen groote bezwaren worden gevoeld, zoodat ook uit dien hoofde moet worden toegejuicht, dat naar een andere regeling gestreefd wordt.

### *Bezwaren tegen het systeem.*

De vraag is nu natuurlijk, of de maatregelen, die beraamd zijn om de landbouwcrisismaatregelen te vervangen en welke in bovengenoemd Rapport worden uiteengezet, bevrediging zullen schenken. Bij de beschouwing hiervan kan worden vooropgesteld, dat de ontworpen maatregelen uitgaan van de zeer goede gedachte, dat de taak van het bedrijfsleven primair, die van de Overheid secundair moet zijn. Maar daarnaast rijst toch twijfel, of het gekozen systeem nu wel als een goeden vorm van ordening moet gezien worden. Immers, weliswaar zegt de Secretaris-Generaal van Economische Zaken in een rede, uitgesproken in de algemeene vergadering der Geldersch-Overijsselsche Maatschappij van Landbouw, ter verdediging van de ontworpen maatregelen o.a. het volgende: „De Regeering heeft tot nu toe bij industrie, handel en scheepvaart steeds het standpunt ingenomen: eerst het bedrijf en dan de Overheid. Bij den landbouw is het standpunt ingenomen: eerst de Overheid en dan het bedrijf. Het gaat erom, dat het juiste principe, ook in den landbouw, kan worden doorgevoerd”; toch gaat deze vergelijking niet geheel op, in de maatregelen, in het Rapport uiteengezet, worden aan den landbouw een taak toegekend, een verordenende bevoegdheid gegeven en een verantwoordelijkheid op de schouders gelegd, die ver uitgaan boven wat ten aanzien van industrie, handel en scheepvaart geschiedt. Om den landbouw voor den dreigenden ondergang te behoeden, heeft men, waar het hier een landsbelang van de eerste orde betrof, als landbouwcrisiswetgeving een stel maatregelen uitgevaardigd, waarvan men aanvankelijk aannam, dat zij slechts voor een betrekkelijk korte periode zouden noodig zijn, en die het dreigende gevaar hebben afgewend. Nu wil men deze maatregelen afschaffen en een belangrijk deel van die maatregelen, die in de plaats der afgeschafte zullen komen, ter regeling opdragen aan het bedrijf zelf, dat dus ook de verantwoordelijkheid voor dat deel zal hebben te dragen. Hierbij dringt al onmiddellijk de vraag naar voren, of dit niet meebrengt, dat het heele systeem van steunverleening aan den landbouw daardoor een zoo groote duurzaamheid zal verkrijgen, dat men er in de toekomst veel minder gemakkelijk vanaf zal kunnen. Dit sluit reeds een ernstig gevaar in zich.

Maar daarnaast ontstaat hier nog een ernstig gevaar van geheel anderen en zeer principiëelen aard; bij de vervanging van de crisismaatregelen van de Overheid door ordeningsmaatregelen van het bedrijf zelf zal men niet mogen vergeten, dat hier belangen, en dikwijls zeer groote belangen van derden een belangrijke rol spelen: belangen van de consumenten, van handel en industrie. Gaat het nu wel aan, zulke verstrekkende bevoegdheden te verleenen aan den landbouw, indien de kans bestaat, dat groote belangen van derden gelaedeerd worden? De landbouw zal uiteraard alleen zijn eigen belang nastreven en de te nemen maatregelen niet toetsen aan de belangen van derden. Deze laatste zullen alleen dan niet geschaad worden, wanneer zij toevallig met het eerste parallel loopen.

Nu zegt het Rapport wel (op blz. 21), dat de Minister een algemeen vernietigingsrecht moet bezitten, en dat hij op belangrijke nauwkeurig omschreven punten ook een goedkeuringsrecht moet bezitten, en door dit laatste maar zoo ruim mogelijk te nemen kan men natuurlijk het deel der te nemen maatregelen en der verantwoordelijkheid, dat aan het bedrijf wordt toebedeeld, zeer gering maken, maar men moet toch aannemen en dit blijkt trouwens herhaaldelijk uit het Rapport, dat juist het omgekeerde de bedoeling is, en dat men het deel der te nemen maatregelen en der verantwoordelijkheid, dat aan het bedrijf wordt toebedeeld, zoo groot mogelijk wil maken. Misschien geleidelijk, maar uiteindelijk, zal toch het bedrijf geheel worden ingeschakeld bij het nemen der maatregelen en zal op het bedrijf drukken de daarmee samengaan- de verantwoordelijkheid; (want men kan zich toch niet wel indenken: bij het bedrijf een steeds grooter wordende bevoegdheid tot het nemen van maatregelen en daarnaast bij de Overheid een constant blijvende, al deze maatregelen dekkende verantwoordelijkheid?). En als dat zoo is, dan geldt toch wel het bovengenoemde aan de belangen van derden ontleende bezwaar.

### *Beter systeem.*

Dan komt het veel verkieslijker voor, aan de centrale landbouworganisaties een grootere en belangrijkere taak te geven op adviseerend gebied en haar desnoods bij de uitvoering der maatregelen op een of andere wijze in te schakelen (hoewel aan dit laatste ook groote bezwaren kleven). De Overheid behoudt dan de haar toekomende verantwoordelijkheid voor het geheel en zij zal meer dan ooit rekening kunnen houden met de in landbouwkringen levende verlangens. Dan blijft evengoed mogelijk, wat het Rapport (op blz. 8 en 9) terecht als gewenscht naar voren brengt: dat regelen met de bedrijfsgenooten worden besproken; dat met bezwaren wordt rekening gehouden; dat de te treffen maatregelen dichtbij het bedrijf staan; dat de leiders bij eventueele oppositie vergaderingen kunnen houden, waarin de beteekenis der maatregelen nader wordt verklaard. Immers ook dan zal het evengoed taak zijn van de landbouworganisaties en evengoed in haar voordeel en in het voordeel van den geheelen landbouw, te zoeken naar betere maatregelen. Hieraan doet niet af, dat de organisaties de maatregelen niet zelf uitvaardigen, doch deze alleen onderzoeken, in eigen kring bespreken en dat zij slechts aan de Overheid adviseeren, tot het nemen dezer door haar gewenscht geachte maatregelen over te gaan. Dit alles blijft evengoed mogelijk, indien men slechts een belangrijker adviseerende taak aan de drie centrale landbouworganisaties, eventueel in samenwerking met de landarbeidersbonden, toebedeelt.

Het zal m.i. juist andersom moeten dan zooals het Rapport (op blz. 7) bij een der genoemde voorbeelden stelt: „De Overheid zal hierbij van voorlichting moeten dienen”. Neen, het *landbouwbedrijf* zal de Overheid van voorlichting moeten dienen en wel in den meest uitgebreiden zin. Het is bovendien zeer de vraag, of juist is, wat het Rapport (op blz. 9) zegt over het verschil van ontvangst, welke een Overheids-

maatregel bij de bedrijfsgenooten te beurt valt en van die, welke door het bedrijf zelf genomen is. Het Rapport stelt, dat een Overheidsmaatregel dikwijls met terughoudendheid bij de bedrijfsgenooten begroet wordt, terwijl dit met een maatregel, welke door de bedrijfsorganen is uitgevaardigd, niet het geval zou zijn. Zoowel het Rapport als de Secretaris-Generaal in zijn rede te Arnhem spreken echter zelf met nadruk van de in den landbouw bestaande tegenstellingen tengevolge van het feit, dat ook in den landbouw allerlei belangen niet geheel en al gelijk zijn: tegenstellingen akkerbouw — veeveelt, enz. In vele gevallen zal het belang van den een geheel of ten deele moeten wijken voor dat van den ander en in dergelijke gevallen zouden beslissingen van de organen van den landbouw wel eens dezelfde terughoudendheid kunnen ondervinden, welke zoo dikwijls het lot van Overheidsmaatregelen is. Maar wie zou hier de „verdeelende rechtvaardigheid” beter kunnen betrachten dan de Overheid? Zelf zegt de Secretaris-Generaal in zijn rede, dat men het woord „overnemen” niet letterlijk moet opvatten en dat niet de bedoeling is, dat de maatregelen precies blijven zooals zij nu zijn; en hij voegt hieraan toe, dat „de drie Centrale Landbouworganisaties, die natuurlijk niet uitsluitend over deze dingen zullen kunnen beslissen, rekening hebben te houden met het feit, dat hier en daar specifieke organisaties zijn, die op dat terrein niet kunnen worden voorbijgegaan”. In dergelijke gevallen is de kans, dat het belang van den landbouw tegenstrijdig is aan dat van die specifieke organisaties, zelfs al heel groot. Kan men nu hier aan de landbouworganisaties overlaten, de maatregelen te treffen, welke zij dienstig achten? Ook hier wederom: laat de Overheid beslissen, na advies te hebben ingewonnen bij den landbouw en na de door den landbouw naar voren gebrachte wenschen getoetst te hebben aan het belang van die specifieke organisaties.

\* \* \*

Tenslotte nog dit: In het Rapport wordt (op blz. 8) gevreesd, dat, wanneer de Overheid de landbouwcrisispolitiek voorschrijft en uitvoert, de taak der organisaties in de praktijk gemakkelijk die van klachtbureaux voor de leden zou worden. Maar als de verantwoordelijkheid voor de genomen en te nemen maatregelen bij de organisaties zou komen te liggen, zal dit gevaar in verdubbelde mate aanwezig zijn; dan zal men pas met recht bij die organisaties pogingen aanwenden, verbetering te verkrijgen van ongewenscht geachte maatregelen. Erger nog, de organisaties zullen zeer aan populariteit inboeten en vele leden, die zich terecht of ten onrechte benadeeld achten, verliezen. Juist dat staat te vreezen, hetwelk de Secretaris-Generaal in zijn rede te Arnhem zóó funest achtte, dat hij meende, daarop — zou dit gevolg zich manifesteren — de geheele overneming der landbouwcrisismaatregelen te moeten doen stranden; omdat hij, gesteld voor de keus landbouworganisaties en overneming, de landbouworganisaties zou kiezen. Ik acht dit gevaar echter allerminst denkbeeldig. En als de Secretaris-Generaal een parallel trekt met de arbeidersorganisaties en er op wijst, hoe deze in 40 à 50 jaar zijn gegroeid en er in slaagden de menschen te vormen, dan moet hij daarbij niet vergeten, dat deze arbeidersorganisaties een actie voerden, die bij haar leden uiteraard veel grooter populariteit bezat, dan de maatregelen, welke de centrale landbouworganisaties ooit zullen ondervinden, indien zij gedwongen worden, landbouwwordening te gaan toepassen. Alleen al de administratieve rompslomp, die aan de landbouwcrisiswetgeving nu eenmaal noodzakelijkerwijze eigen is, en die bij de voorgestelde maatregelen wel niet gemist zal kunnen worden, jaagt zeer vele landbouwers in het harnas, tot nu toe tegen de Overheid, later tegen hun organisatie, welke zij dan misschien alleen al daarom zullen verlaten.

#### Samenvatting.

Resumeerende kan men zeggen, dat de kern van het probleem is, dat aan de bedrijfsgenooten de beslissing wordt gegeven over de vragen, hoeveel zij zullen produceeren, voor welken prijs zal geproduceerd worden en of er al dan niet concurrenten in het bedrijf zullen mogen bijkomen. Dit nu is geen juiste wijze van ordening. Het bedrijfsleven blijkt dit zelf ook in te zien; immers de Federatieve Nederlandsche Zuivelbond zegt (blijkens een publicatie in de Nieuwe Rotterdamsche Courant van 25 Februari jl.) „Maatregelen, waarbij het geheele volksbelang betrokken is, kunnen niet door een bepaalde groep worden uitgeoefend, tenzij deze groep haar eigen belangen verloochent, dan wel dat de Overheid oogluikend toelaat, dat de groep onder het mom van algemeene belangen te dienen, haar eigen belangen bevordert.”

Het eenige goede systeem is dan ook, dat aan de belanghebbenden in het landbouwbedrijf een uitgebreide adviseerende taak wordt toebedeeld, dat de beslissing omtrent te nemen maatregelen aan de Overheid blijft, die de geheele verantwoordelijkheid blijft dragen, en dat eventueel de bedrijfsgenooten bij de uitvoering dier maatregelen onder toezicht van de Overheid worden ingeschakeld.

#### Wettelijke basis.

Wat nu betreft de wettelijke basis, welke het Rapport zich denkt als grondslag van de door de landbouworganen te geven voorschriften, wil ik mij tot het volgende beperken. Het Rapport noemt drie mogelijkheden: 1. verplichting tot aansluiting; 2. verbindendverklaring; 3. verordenende bevoegdheid.

Uit deze drie mogelijkheden kiest het Rapport de eerste, „aangezien het tweede en derde stelsel slechts mogelijk is op grond van een nieuwe wet” (blz. 11). Ten eerste heb ik groot bezwaar tegen dit „aangezien”.

Maar daarnaast lijkt mij ook om principieele reden de eerste mogelijkheid de meest verwerpelijke. Het is m.i. nooit een fraaie figuur geweest, dat in de landbouwcrisiswetgeving het systeem der verplichte aansluiting bij de provinciale Landbouwcrisisorganisaties bestond; wellicht was dit systeem een noodzakelijk kwaad, ik kan dit niet boordeelen. Maar fraai is het niet, iemand die juridisch weliswaar vrij is, zich al dan niet bij zoo'n Stichting als lid aan te sluiten, maar wien het practisch, indien hij zich niet organiseert, onmogelijk wordt gemaakt zijn bedrijf uit te oefenen, op grond van zijn lidmaatschap te dwingen verschillende bepalingen na te leven en allerlei verplichtingen op zich te nemen. Men bestendige deze figuur hier niet.

Wat de oplossing onder 2. en 3. genoemd betreft, hiertegen gelden in het algemeen — zooals trouwens ook het geval is bij het eerste stelsel — de bezwaren hierboven tegen het systeem als zoodanig ontwikkeld. Ten aanzien van punt 2 komt daar dan nog dit bij, dat verbindendverklaring steeds willekeurig werkt; immers, zij is slechts daar mogelijk, waar door bedrijfsgenooten toevallig een overeenkomst gesloten is; elders niet.

Ook aan de in de tweede en derde plaats genoemde mogelijkheden kleven alzoo bezwaren van algemeen en bijzonderen aard, maar zij hebben boven het onder 1. genoemde stelsel tenminste dit voor, dat de landbouwers niet tevens gedwongen worden, medeverantwoordelijkheid te dragen voor datgene, waar zij misschien op goede gronden bezwaar tegen hebben.

WITTEERT VAN HOOGLAND.

## NEDERLANDSCHE BOTER IN NEDERLANDSCH OOST-INDIË.

### *De totale boterimport in Ned.-Indië.*

Indien men de importcijfers van boter in N. O.-Indië tusschen de jaren 1913 en 1938 beschouwt, dan vindt men, behoudens enkele onderbrekingen, tot aan het jaar 1935 een vrij regelmatige toeneming. Bedroeg de *totale* boterimport in N.O.-Indië in 1913 en 1914 ruim 2 miljoen kg per jaar, om in 1915, 1917 en 1918 daaronder een weinig te dalen, zoo werd in 1921 voor het eerst de 3 miljoen kg overschreden. Vijf jaren later, dus in 1926, was deze totale import groter dan vier miljoen kg, in 1931 werd de vijf, in 1934 zelfs de zes miljoen kg bereikt. Daarna ontstond een terugslag, want in 1936 was deze invoer 5,755 en in 1937: 4,536 miljoen kg, terwijl van Januari tot en met October 1938 deze import 3,554 miljoen kg bedroeg.

De voornaamste leveranciers van boter op de Indische markt zijn: Australië en Nederland. Hierbij is de positie van Australië sterk overheerschend. Het Nederlandsche aandeel, dat vóór den oorlog geregeld meer dan 50 pCt. bedroeg, was in 1918 tengevolge van de toestanden in Europa gedaald tot slechts 1.9 pCt. Na het beëindigen van den oorlog steeg dit weer tot 19.5 pCt. in 1921 om daarna weder sterk achteruit te gaan. De oorzaak hiervan was voornamelijk gelegen in de dumpingpolitiek der Australische regering, waarbij in 1931 nog kwam de depreciatie van de Britsche valuta's. Het Nederlandsche aandeel was in 1932 nog slechts 2.7 pCt. In verband met het verdrag van Ottawa, waarbij Australië voor zijn boterimport in Engeland vrijgesteld werd van invoerrechten, in tegenstelling met andere niet-Britsche landen, oriënteerde dit land zich daarna meer op Groot-Brittannië en kon de Nederlandsche boter in Indië weder een gedeelte van het verloren terrein op haar Australische concurrente terugwinnen. Het percentage steeg in de jaren 1933—1937 dan ook van 8.5 pCt. in eerstgenoemd jaar tot 15.9 pCt. in 1934 en vervolgens tot 18.9 pCt. in 1935, tot 24.6 pCt. in 1936 en 27.1 pCt. in 1937, terwijl over de eerste 10 maanden van 1938 dit percentage 24.2 pCt. bedroeg. De Nederlandsche uitvoerstatistiek geeft ons voorts een inzicht in het verloop van den *Nederlandschen* boter-export naar N.O.-Indië. Tusschen de jaren 1930 en 1938 bedroeg deze export slechts 3 maal meer dan 1 miljoen kg per jaar en wel in 1935, 1936 en 1938. In 1932 werd het laagste exportcijfer genoteerd, nl. ruim 180 duizend kg. In de jaren 1935 en 1936 bedroeg deze uitvoer uit Nederland resp.: 1,220 en 1,396 miljoen kg. In 1937 daalde deze export weer beduidend en bedroeg in dat jaar slechts ruim 850 duizend kg. In 1938 exporteerde ons land 1,089 miljoen kg boter naar N.O.-Indië, waarmede dus het miljoen kg weder werd overschreden.

Het is interessant en voor een zuivere beoordeeling der genoemde cijfers noodzakelijk hier aandacht te schenken aan den totaaluitvoer van boter uit Nederland, zooals die hieronder wordt afgedrukt.

Boteruitvoer uit Nederland.	
Jaren	In miljoenen kg
1929 .....	47
1930 .....	42
1931 .....	33
1932 .....	20
1933 .....	28
1934 .....	37
1935 .....	47
1936 .....	60
1937 .....	54
1938 .....	ca. 51

Uit deze cijfers blijkt duidelijk, dat ook deze totaal-export in den aanvang van dit decennium een zeer sterke daling heeft te zien gegeven, terwijl in 1935 ongeveer weer het peil van 1929 was bereikt en in 1937 eveneens een daling intrad. Bedroeg de totaal-

export in 1930 nog bijna 42 miljoen kg, in 1931 was dit cijfer reeds gedaald tot ca. 33 miljoen en in 1932 werd slechts ruim 20 miljoen kg uitgevoerd. In 1930 was de export gestegen tot 60 miljoen kg, in 1938 werd de 51 miljoen kg niet bereikt.

De opmerkelijke daling van den *totaal*-invoer in Nederlandsch-Indië in de jaren na 1935, welke plaats vond in een periode, waarin de algemeene economische toestand zich aanmerkelijk heeft verbeterd en de invoer van diverse andere artikelen zich in stijgende lijn heeft bewogen, wordt in importeurskringen toegeschreven aan een toeneming van de consumptie van margarine en andere plantaardige oliën en vetten. In dit verband wijst men op de vestiging in Indië van een grootbedrijf voor de bereiding van margarine.

### *Regeling van den import.*

Hoewel formeel niet, is de invoer practisch aan een contingentering onderworpen. Op instigatie van het Departement van Economische Zaken te Batavia hebben de in Indië gevestigde importeurs van Nederlandsche boter nl. in 1937 besloten niet meer boter uit Nederland te betrekken, dan hun gemiddelde maandelijksche invoeren in 1936 bedroegen, te weten circa 24½ pCt. van den totalen Indischen boterimport in dat jaar. Deze regeling is genomen ten behoeve van den invoer van Australische boter, in verband met de daling van dien invoer gedurende de laatste jaren, waarover in Australië ernstige bezorgdheid bestond. Aangezien Indië er prijs op stelde, dat de Indische export naar Australië ongemoeid voortgang zou kunnen hebben (thee!), meende men Australië bij den afzet van boter in Indië tegemoet te moeten komen. De regeling bepaalde het aandeel, zoowel van de Nederlandsche als van de Australische boter. Van de zijde der Nederlandsche zuivelindustrie is vooral tegen de verstarung van den uitvoer sterk geprotesteerd. Van regeeringszijden is daarop overleg gepleegd, zoodat bij een eventuele stijging van den Indischen totaal-boterimport ook Nederland daarvan zou kunnen profiteren.

### *Kwaliteitsbescherming.*

Op 1 Januari 1938 is in werking getreden de „Verpakkingsverordening Boter”, waarbij voorschriften worden gegeven t.a.v. de aanduiding en de samenstelling van boter.

Met den naam „boter” of „butter”; dan wel „roomboter”, „creambutter” of „creamy butter” mag slechts worden aangeduid de als boter bekend staande handelswaar, waarin geen andere vetbestanddeelen voorkomen dan die, welke van melk afkomstig zijn.

Ten aanzien van de samenstelling worden de hierna volgende eischen gesteld.

a. zij moet vervaardigd zijn van een in deugdelijken toestand verkeerende melk, zijnde het normale afscheidingsproduct van de zogklier van rundvee;

b. het vetgehalte moet ten minste 80 pCt. bedragen;

c. het watergehalte mag ten hoogste 1.6 pCt. bedragen;

d. aan boter vreemde bestanddeelen mogen daarin niet voorkomen, met uitzondering van keukenzout, boorzuur tot een percentage van ten hoogste 6.2 pCt. en onschadelijke kleurstoffen.

Op de buitenzijde van de verpakking moet het woord „boter” of een der andere vier hierboven genoemde aanduidingen zijn aangebracht op onuitwisselbare, blijvende en duidelijk leesbare wijze met volgedrukte Latijnsche letters, waarvan de hoogte en lijndikte tenminste even groot moeten zijn als eenig ander op de verpakking aangebracht letter- of lees-teeken.

Bovendien moet op de buitenzijde van alle verpakkingen op dezelfde wijze aangebracht zijn de vermelding van:

a. het netto-gewicht van den inhoud, uitgedrukt in kilogrammen in 3 decimalen nauwkeurig, dan wel in grammen, en

b. de naam van het land van oorsprong.

De afmetingen van deze met volgedrukte letters en cijfers aan te brengen gegevens mogen niet kleiner zijn dan  $\frac{1}{5}$  van die van de letters, waarin de naam op de verpakking staat; zij moeten echter ten minste 3 mm zijn.

Het is verboden boter onverpakt in den handel te brengen, terwijl t.a.v. de verpakking zelve verschillende voorschriften in acht genomen worden.

Het Nederlandsche Rijksbotermerk wordt beschermd, door het verbod boter, die dit merk niet draagt, te voorzien van aanduidingen of handelsmerken, die daaraan doen denken.

Indien niet bestemd om aan wederverkoopters te worden geleverd is het in afwijking van bovenbedoelde voorschriften geoorloofd boter in den handel te brengen in een verpakking van een netto-inhoud van ten minste 10 kg, mits die verpakking voldoet aan deugdelijke hoedanigheid en geen bestanddeelen van schadelijken aard bevat, welke aan de waar zouden kunnen worden afgestaan.

Van groote beteekenis voor den afzet in Indië zijn de eigenschappen van de boter en wel met name de hardheid, o.m. in verband met den tijdelijken opslag in de tropen. Ten aanzien van het smeltpunt staat de Nederlandsche boter veelal achter bij die uit Australië. Zij „loopt” te vlug in tegenstelling met haar concurrente, welke beter „houdt”. In Australië wordt aan deze kwestie juist bijzondere aandacht besteed.

Het is bekend, dat onze winterboter „stijver” is dan onze zomerboter: de laatste is smeugiger, ook bij gelijke temperatuur. Des winters is het stearinegehalte naar verhouding hooger, des zomers het oleumgehalte. Het jaargetijde schijnt daarop invloed uit te oefenen, terwijl ook het voeder van het melkvee een rol speelt. Het ware in ieder geval te wenschen, dat ook de Nederlandsche boter in dit opzicht meer „konkurrenzfähig” werd.

*Het belang van den Australischen boterimport voor N.O.-Indië.*

Met een enkel woord werd reeds gewezen op de bezorgdheid van Australische zijde met betrekking tot den verminderden invoer van boter uit dit land in N.O.-Indië, waarna een regeling werd getroffen. Het is volkomen begrijpelijk, dat de Nederlandsche zuivelproducenten deze regeling met leede oogen aanzien.

Intusschen bedenke men wel, dat in de handelsbetrekkingen met Australië het moederland een uiterst bescheiden, N.O.-Indië daarentegen een zeer belangrijke rol speelt. Deze handelsbetrekkingen zijn in wesen Indisch-Australische relaties. Daarbij komt dan nog, dat N.O.-Indië een constant positieve handelsbalans heeft ten opzichte van Australië. Zoo werden op een goed oogmerk van Australische zijde de bekende „eischen” gesteld. Dat is op zichzelf niets bijzonders; het is niet anders dan de geest van dezen tijd. De Indische thee-uitvoer naar Australië dreigde in gevaar te komen. Dat men zulks wenschte te voorkomen is vanzelfsprekend, vooral wanneer men bedenkt, dat van dezen Indischen uitvoer juist de thee het belangrijkste product is. In 1937 nam de Indische thee niet minder dan vijf-zesden in beslag van den totalen export van landbouwproducten naar Australië en meer dan één-derde gedeelte van den totalen Indischen uitvoer.

De Australische export naar N.O.-Indië is daarbij meer gedifferentieerd dan de Indische export naar Australië.

Laatstgenoemd land levert aan ons Indië versche en geconserveerde vruchten, vleesch, maar voornamelijk boter, zooals uit de reeds geciteerde cijfers ook wel blijkt.

Zoo ziet men, hoe aan onzen Nederlandschen boterexport naar onze eigen overzeesche gewesten tal van problemen vastzitten, waarvan in dit geval één der allerbelangrijkste met het uit te voeren product als

zoodanig niets te maken heeft. Door de zoozeer gewijzigde handelspolitieke verhoudingen wordt tegenwoordig vrijwel alles afgewogen. Indische thee tegenover Australische boter. En als men dan lang genoeg gewogen heeft en er overeenstemming is gekomen tusschen N.O.-Indië en Australië, blijkt het moederland daarvan de moeilijkheden nog eens extra te onder vinden.

Jhr. Dr. J. C. MOLLERUS.

## DE KOLENPOSITIE IN 1938.

### III.

Onze vaste medewerker voor steenkolen schrijft ons: *Nederland.*

Tengevolge van de mindere vraag naar steenkolen en de steeds ernstiger belemmeringen van den export, heeft de productie van kolen, cokes en briketten zich gedurende 1938 niet kunnen handhaven en daalde met circa 6 pCt. De productie van bruinkolen is een weinig toegenomen. Toch konden alle mijnen het geheele jaar doorwerken en vertoonde het aantal arbeiders, dat eind 1938 32.305 was, een lichte stijging vergeleken bij eind 1937, toen het aantal arbeiders 32.163 bedroeg. De arbeidsloonen bleven in 1938 op hetzelfde peil, hoewel er voortdurend op loonsverhooging en werktijdsverkortung werd aangedrongen. De mijn directies wilden geen verkortung van den werktijd invoeren, daar dit economisch niet verantwoord is en bovendien een punt van internationale bespreking te Genève uitmaakt, zoodat zij terecht van het standpunt uitgaan, dat in deze kwestie geen beslissing genomen moet worden, die uiteraard alleen voor ons land geldt. Het aantal arbeiders bedroeg eind 1938 ondergronds 20.563 (20.989 eind 1937) en bovengronds 11.742 (11.174 eind 1937), een verschuiving dus ten gunste van de bovengrondsche arbeiders, werkzaam bij de mijnen zelf en de nevenbedrijven, als: elektrische centrale, gasfabriek, cokesoven, stikstofbindingsbedrijf, enz. De productie van de gezamenlijke Nederlandsche mijnen bedroeg in 1938, vergeleken bij 1937 en 1936 (ontleend aan het Centraal Bureau voor de Statistiek):

	1938	1937	1936
Kolen, cokes, briketten	13.487.525	14.321.269	12.802.538
Bruinkolen .....	171.000	143.000	89.000

In aansluiting op de voorafgaande jaren bleef de contingentteering van den invoer van kolen, cokes en briketten in Nederland gehandhaafd en werd, bijzondere omstandigheden voorbehouden, verlengd tot 1 April 1939. Tot begin Mei was de contingentteering van industriekolen en cokes uit de zgn. „Oslo”-staten en uit de daarmee op dit punt gelijkgestelde landen, zooals Groot-Brittannië en Duitschland, praktisch opgeheven, doch toen het „Oslo”-verdrag niet werd vernieuwd, werd de contingentteering al spoedig weer op de oude basis gebracht. Toch wordt er eenige soepelheid in de uitvoering betracht en extra toewijzingen werden regelmatig verleend. Dit bleek, toen België bij het ingaan van het zomerseizoen zijn prijzen voor industriekolen aanmerkelijk verlaagde en de Nederlandsche industrie zich, ten koste van de Engelsche en Duitsche kolen, van de goedkoopere Belgische kolen voorzag. Wij zien dan ook den invoer uit België met meer dan de helft toenemen. In verband met de verminderde vraag naar brandstoffen gingen de prijzen omlaag en werd er meer soepelheid betoond van de zijde der verkoopers, die in 1938 bijv. weer contracten voor een geheel jaar wilden nemen, zulks in tegenstelling met 1937, toen de leveranciers zich slechts voor korte termijnen wilden binden.

De invoer van kolen uit Duitschland is belangrijk teruggelopen en bijna weer op het peil van 1936 teruggelopen, na in 1937 een flinke stijging te hebben vertoond. Uit Engeland blijft de invoer gestadig terugloopen, doch hierin zal in 1939 een verandering komen tengevolge van groote contracten met Wales

voor industriekolen gesloten, aangezien Duitsland niet kan leveren. De invoer uit Polen heeft zich vrijwel kunnen handhaven. De invoercijfers voor kolen uit de genoemde landen zijn voor de laatste drie jaren:

Invoer uit:	1938	1937	1936
Duitsland.....	3.421.919	3.967.105	3.335.577
Groot-Brittannië ....	734.529	892.079	1.117.171
België en Luxemburg..	470.712	308.858	291.685
Polen.....	286.985	228.335	106.554
Sovjet-Rusland .....	—	10.486	18.446

De invoer van cokes is, eveneens tengevolge van de sterk verminderde vraag, belangrijk teruggelopen en zelfs beneden den invoer van 1936 gedaald. De briketteninvoer is evenals in vorige jaren zeer langzaam aan het afnemen. De juiste invoercijfers per kwaliteit zien er als volgt uit:

	1938	1937	1936
Steenkolen .....	4.915.032	5.409.518	4.870.408
Cokes .....	330.577	426.362	373.861
Steenkoolbriketten....	319.788	326.496	335.308
Bruinkolen .....	109	52	90
Bruinkoolbriketten ..	133.253	132.091	134.269
	5.698.759	6.294.519	5.713.936

De uitvoer van kolen en cokes is ook belangrijk gedaald, die van briketten slechts weinig. De contingenteregelingen van Frankrijk, België en Zwitserland, in 1937 zeer soepel toegepast of geheel uitgeschakeld, werden in 1938 zeer verscherpt. Frankrijk, dat op 1 April 1937 het invoercontingent vaststelde op 95 pCt. van den invoer van 1936, verlaagde dit op 1 Mei 1938 tot 80 pCt. en op 1 October 1938 zelfs tot 65 pCt. Geen wonder, dat onze export naar dit land daalde van 1.22 miljoen ton in 1937 tot 1.06 miljoen ton in 1938. België, dat met zijn eigen mijnindustrie een moeilijken tijd doormaakte, moest van April 1938 af den invoer van kolen, cokes en briketten verder beperken, terwijl ook de invoer van fijnkolen voor de cokesfabricage, die aanvankelijk tot Januari 1940 vrij zou zijn, weer gecontingenteerd werd. Na lange en moeizame onderhandelingen werd het Nederlandsche contingent vastgesteld op 77.000 ton per maand. Bovendien voerde België op 1 October 1938 weer een invoerrecht in van Fr. 5 voor cokeskolen, Fr. 10 voor industriekolen en Fr. 15 voor huisbrandkolen, wat den Nederlandschen invoer verdere moeilijkheden in den weg legde. De uitvoer van kolen daalde dan ook van 1.46 miljoen ton in 1937 tot 1.02 miljoen ton in 1938. De ongunstige stand van de clearing met Duitsland maakte het onmogelijk, het bij het handelsverdrag vastgestelde contingent te bereiken. De kolenuitvoer daalde van 787.000 ton in 1937 tot 747.000 ton in 1938. Voor de overige landen zien wij kleine stijgingen in den export naar Italië, Noorwegen, Tunis en Canada. De juiste uitvoercijfers zijn:

	1938	1937	1936
Steenkolen .....	3.417.075	3.692.644	3.164.254
Cokes .....	2.169.977	2.437.552	2.305.323
Steenkoolbriketten....	413.321	427.494	337.544
Bruinkoolbriketten ..	23.164	22.387	4.195
	6.023.537	6.850.077	5.811.316

Bunkerkolen	1938	1937	1936
Vreemde schepen:			
Op uitv. (Nederl. kolen)	122.436	151.521	213.770
Op doorv. (vreemde „ )	2.115.513	2.214.690	1.911.582
Nederl. schepen:			
Op uitv. (Nederl. kolen)	120.319	147.440	160.605
Op doorv. (vreemde „ )	697.692	644.496	510.910

De levering van bunkerkolen is met 100.000 ton teruggelopen, en vrijwel gelijk verdeeld over de Nederlandsche en vreemde kolen. Met de ineensstorting van de vrachtenmarkt, die in October 1937 begon en zich steeds verder voortzette, werden tal van schepen opgelegd, en het is waarlijk nog een wonder, dat de bunkerkolennomzet niet verder is teruggelopen. Vergelijken wij den onzen bij dien van Engeland bijv., die met 1.2 miljoen ton = bijna 10 pCt. terugliep, dan staan wij er met een teruggang van ruim 3 percent nog gunstig voor. De bunkerkolennomzet, die aanvankelijk voor Rotterdam 22/- per ton was, daalde in den loop van het jaar tot 21/6. Gedurende de periode van strenge vorst aan het eind van het jaar moest een toeslag gevraagd worden wegens de door den ijsgang bemoeilijkte scheepvaart. De Nederlandsche kolenbunkerstations hebben haar populariteit weten te behouden, wat voor de Engelsche bunkerleveranciers aanleiding is geweest, de kwestie van het bunkeren van aanloopbooten speciaal te bestudeeren en te trachten door het bieden van soortgelijke faciliteiten als de Continentale havens, de schepen naar Engeland terug te lokken.

Als wij het verschil in voorraad aan het begin en het eind van het jaar verwaarloozen, kunnen wij het kolenverbruik in Nederland becijferen op:

	1938	1937	1936
Totale productie .....	13.658.525	14.464.269	12.891.538
„ invoer .....	5.698.759	6.294.519	5.713.936
	19.357.284	20.758.788	18.605.474
Totale uitvoer .....	6.023.537	6.850.077	5.811.316
	13.333.747	13.908.711	12.794.158
Bunkerkolen op uitvoer (Nederl. en buitenl. schepen) .....	242.755	298.961	374.375
Totaal binnenlandsch verbruik .....	13.090.992	13.609.750	12.419.783
Verbruik Ned. schepen	818.011	791.936	671.515
	13.909.003	14.401.686	13.091.298

De doorvoer van kolen in de Rotterdamsche haven verliep in het eerste halfjaar van 1938 geheel normaal. Sindsdien echter ontstond er een stagnatie in den aanvoer uit Duitsland, waar een groot gebrek aan wagons en scheepsruimte was ontstaan tengevolge van militaire maatregelen. Vele schepen, die in Rotterdam Westfaalsche exportkolen moesten laden, hebben hun geheelen laadtijd moeten uitliggen, kwamen zelfs dikwijls in overliggeld. Het ziet er niet naar uit, dat hierin voorloopig verbetering zal komen

#### AANVOER VAN GRANEN. (In tons van 1000 kg.)

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	19/25 Maart 1939	Sedert 1 Jan. 1939	Overeenk. tijdvak 1938	19/25 Maart 1939	Sedert 1 Jan. 1939	Overeenk. tijdvak 1938	1939	1938
Tarwe .....	13.305	188.283	300.653	4.893	25.684	2.947	213.967	303.600
Rogge .....	1.575	45.054	46.965	—	—	—	45.054	46.965
Boekweit .....	100	3.808	3.177	—	—	—	3.808	3.177
Mais .....	9.374	172.839	331.508	2.402	31.635	35.661	204.474	367.169
Gerst .....	2.177	61.137	85.881	150	4.180	4.272	65.317	90.153
Haver .....	800	47.082	75.740	—	1.460	1.450	48.542	77.190
Lijnzaad .....	1.550	24.735	36.770	—	79.705	62.680	104.440	99.450
Lijnkoek .....	5.720	23.277	20.243	—	150	—	23.427	20.243
Tarwemeel .....	1.473	13.136	14.299	—	903	4.419	14.039	18.718
Andere meelsoorten .....	666	6.775	9.016	271	1.336	1.279	8.111	10.295



en de levering van Duitse kolen naar Nederland zal dan eveneens in gevaar komen. Tegen het eind van het jaar werden dan ook reeds belangrijke contracten afgesloten in Zuid-Wales voor diverse Nederlandsche centrales, die vóór dezen steeds de kolen uit Westfalen betrokken. Wij zullen dan ook volgend jaar ongetwijfeld een zeer belangrijke verschuiving in de Nederlandsche koleninvoeren zien ten koste van Duitsland en ten gunste van Engeland, België en Polen.

In navolging van het Internationale Cokeskartel, dat tot tevredenheid van de leden werkt, werden de sinds jaren hangende besprekingen over een Internationaal Kolenkartel in het afgelopen jaar weer energiek opgenomen en het heeft er alles van weg, dat er binnen afzienbaren tijd een voor iedereen bevredigende regeling getroffen zal kunnen worden. Nederland neemt als vierde exportland deel aan de besprekingen en voor ons land zal het zeker even welkom zijn als voor de andere landen, als er een eind gemaakt wordt aan den buitengewoon scherpen concurrentiestrijd der laatste jaren.

**MAANDCIJFERS.**

Gecombineerde Maandstaat van de Nederlandsche en Nederlandsch-Indische Grootbanken.

(In millioenen guldens)	Nederl. Banken		Ned.-Ind. Banken		Totaal	
	31 Jan.	28 Feb.	31 Jan.	28 Feb.	31 Jan.	28 Feb.
<b>Activa:</b>						
Kas, kassiers en dag-geldleeningen .....	254	156	140	101	394	257
Nederl. en Ned.-Indisch schatkistpapier .....	157	164	104	113	261	277
	411	320	244	214	655	534
Ander overheidspapier	31	33	19	20	50	53
Wissels .....	28	22	37	38	65	60
Bankiers in binnen- en buitenland .....	58	91	49	59	107	150
Prolongaties en voor-schotten op effecten ..	106	108	77	82	183	190
	223	254	182	199	405	453
Debiteuren .....	272	268	139	145	411	413
Effecten en Syndicaten	66	70	37	40	103	110
Deeln. (incl. voorschott.)	10	10	29	29	39	39
	348	348	205	214	553	562
Gebouwen .....	17	16	14	14	31	30
Diverse rekeningen (incl. overl. posten) ..	—	—	1	—	1	—
Belegde bestemmings-reserve .....	2	2	—	—	2	2
Effecten leendepot .....	17	17	—	—	17	17
	1018	957	646	641	1664	1598
<b>Passiva:</b>						
Crediteuren .....	666	608	411	401	1077	1009
Wissels — eigen accept.	12	13	8	9	20	22
„ — derden .....	7	5	1	1	8	6
	19	18	9	10	28	28
Deposito's op termijn ..	42	41	108	106	150	147
Diverse rekeningen ..	20	19	4	10	24	29
Bestemmingsreserve ..	2	2	—	—	2	2
Effecten leendepot .....	17	17	—	—	17	17
	766	705	532	527	1298	1232
Werkzaam kapitaal ..	252	252	114	114	366	366
Aandeelenkapitaal .....	170	170	87	87	257	257
Reserve .....	82	82	27	27	109	109
	252	252	114	114	366	366

**STATISTIEKEN.**

**BANKDISCONTO'S.**

Ned. Bk. { Disc. Wissels. 2 3 Dec.'36	Lissabon .... 4 11 Aug.'37
{ Bel. Binn. Eff. 2 3 Dec.'36	Londen ..... 2 30 Juni'37
{ Vrsch. in R.C. 2 3 Dec.'36	Madrid ..... 5 15 Juli'35
Athene ..... 6 4 Jan.'37	N.-York F.R.B. 1 26 Aug.'37
Batavia ..... 3 14 Jan.'37	Oslo ..... 3 5 Jan.'38
Belgrado ..... 5 1 Febr.'35	Parijs ..... 2 3 Jan.'39
Berlijn ..... 4 22 Sept.'32	Praag ..... 3 1 Jan.'36
Boekarest ..... 3 5 Mei.'38	Pretoria .... 3 15 Mei.'38
Brussel ..... 2 26 Oct.'38	Rome ..... 4 18 Mei.'36
Boedapest ..... 4 28 Aug.'35	Stockholm .. 2 1 Dec.'33
Calcutta ..... 3 28 Nov.'35	Tokio .... 3.46 11 Mrt.'38
Dantzig ..... 4 2 Jan.'37	Warschau .... 4 18 Dec.'37
Helsingfors ..... 4 3 Dec.'34	Zwits. Nat. Bk. 1 25 Nov.'36
Kopenhagen .... 3 22 Febr.'39	

**OPEN MARKT.**

	1939				1938	1937	1914
	25 Mrt.	20/25 Mrt.	13/18 Mrt.	6/11 Mrt.	21/26 Mrt.	22/27 Mrt.	20/24 Juli
Amsterdam Partic. disc.	1/2	1/2-5/8	1/4	1/4	1/4	1/4	3/4-43/4
Prolong.	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1	3-4 1/4
Londen Daggeld...	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1
Partic. disc.	9/16-11/16	9/16-3/4	17/32	17/32	17/32	17/32-9/16	9/16-9/4
Berlijn Daggeld...	2 1/2-3/4	2 1/8-3/4	2 3/8-3/8	2 1/4-3 1/8	2 1/2-3	3-5/8	2 5/8-3 1/8
Maandgeld	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	2 1/2-7/8
Part. disc.	2 7/8	2 7/8	2 7/8	2 7/8	2 7/8	3	2 7/8
Warenw...	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/4
New York Daggeld 1)	1	1	1	1	1	1	3/16
Partic. disc.	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2-5/8	1

1) Koers van 24 Mrt. en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.

**WISSELKOERSEN.**

**KOERSEN IN NEDERLAND.**

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
21 Mrt. 1939	1.88 1/16	8.82 1/2	75.50	4.99	31.70	100 1/4
22 " 1939	1.88 1/16	8.82 3/16	75.32 1/2	4.99	31.70	100 1/4
23 " 1939	1.88 3/8	8.82 3/8	75.40	4.99 1/2	31.70	100 1/4
24 " 1939	1.88 3/8	8.82 3/8	75.52 1/2	4.99 3/4	31.69 1/2	100 1/4
25 " 1939	1.88 3/8	8.82 3/8	75.65	4.99 3/4	31.71	100 1/4
27 " 1939	1.88 3/8	8.81 3/8	75.55	4.98 3/4	31.66	100 1/4
Laagste d.w <sup>1)</sup>	1.87 3/8	8.81	75.25	4.98	31.63	100
Hoogste d.w <sup>1)</sup>	1.88 3/8	8.83	75.65	4.99 1/2	31.72	100 1/4
Muntpariteit	1.469	12.1071	59.263	9.747	24.906	100

Data	Zwitserland *)	Praag 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid **)
21 Mrt. 1939	42.45	—	—	—	—
22 " 1939	42.35	—	—	—	—
23 " 1939	42.45	—	—	—	—
24 " 1939	42.44	—	—	—	—
25 " 1939	42.37 1/2	—	—	—	—
27 " 1939	42.36	—	—	—	—
Laagste d.w <sup>1)</sup>	42.28	—	—	—	—
Hoogste d.w <sup>1)</sup>	42.50	—	2.35	9.95	—
Muntpariteit	48.003	7.371	1.488	13.094	48.52

Data	Stockholm *)	Kopen-hagen *)	Oslo *)	Hel-sing-fors 1)	Buenos-Aires 1)	Mon-treal 1)
21 Mrt. 1939	45.47 1/2	39.40	44.35	3.89	43 3/4	1.87 3/8
22 " 1939	45.47 1/2	39.40	44.35	3.89	43 3/8	1.87 3/8
23 " 1939	45.47 1/2	39.40	44.35	3.88 1/2	43 1/2	1.87 3/8
24 " 1939	45.50	39.40	44.35	3.89	43 3/8	1.87 3/8
25 " 1939	45.50	39.40	44.35	3.89	43 3/8	1.87 3/8
27 " 1939	45.47 1/2	39.37 1/2	44.32 1/2	3.89	43 3/8	1.87 3/8
Laagste d.w <sup>1)</sup>	45.37 1/2	39.27 1/2	44.27 1/2	3.86	42 3/4	1.87
Hoogste d.w <sup>1)</sup>	45.55	39.45	44.40	3.91	44	1.88
Muntpariteit	66.671	66.671	66.671	6.266	95 3/4	2.1878

\*) Notering te Amsterdam. \*\*) Not. te Rotterdam. 1) Part. opgave. In 't 1ste of 2de No. van iedere maand komt een overzicht voor van een aantal niet wekelijks opgenomen wisselkoersen.

**KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).**

Data	Londen (\$ per £)	Parijs (\$ p. 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mk.)	Amsterdam (\$ p. 100 gld.)
21 Mrt. 1939	4.68 5/16	2.64 13/16	40.10	53.09
22 " 1939	4.68 3/16	2.64 1/2	40.06	53.08 1/2
23 " 1939	4.68 3/8	2.64 1/2	40.04	53.09
24 " 1939	4.68 3/8	2.64 3/8	40.10	53.08
25 " 1939	4.68 9/32	2.64 1/2	40.13	53.08
27 " 1939	4.68 1/4	2.64 13/16	40.12 1/2	53.13
28 Mrt. 1938	4.96 1/4	3.02	40.10	55.31
Muntpariteit ..	4.86	3.90 3/8	23.81 1/4	40 3/8

GROOTHANDELSPRIJZEN VAN BELANGRIJKE VOEDINGS- EN GENOT-

1) Zie blz. 243 E.-S.B. van 22 Mrt. j.l.	GERST 64/5 kg La Plata loco Rotterdam per 2000 kg.		MAIS Rotterdam per 2000 kg.				ROGGE Bahia Blanca loco Rotterdam per 100 kg.		TARWE Rotterdam per 100 kg.		BURMA RIJST Loonzein per cwt. f.o.b. Rangoon/Bassein		BOTER per kg.		KAAS Edammer Alkmaar Fabr. kaas gang exp. per 50 kg.		EIEREN (groot) Gem. not. Eiermijn Roermond p. 100 st.					
			Termijn-noteer. op 1 of 2 mnd.		Amerik. Mixed No. 2)				Termijn-noteer. op 1 of 2 mnd.				Leeuwarder Comm. Noteering		Heffing Crisis Zuivel-Centr.							
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%				
1927	237	110	171,50	89,3	176	87,1	12,475	102,5	13,825	110,1	14,75	109,3	6,83	104,5	11/34	2,03	98,4	43,30	95,0	7,96	99,3	
1928	228,50	106,2	208,50	108,6	226	111,9	13,15	108,1	12,575	100,1	13,475	99,9	6,43	98,4	10/79	2,11	102,3	48,05	105,4	7,99	99,6	
1929	179,75	83,6	196	102,1	204	101,0	10,875	89,4	11,275	89,8	12,25	90,8	6,34	97,0	10/6	2,05	99,4	45,40	99,6	8,11	101,1	
1930	111,75	52,0	118,50	61,7	136,75	67,7	6,225	51,2	8,275	65,9	9,675	71,7	5,09	77,9	8/5	1,66	80,5	38,45	84,4	6,72	83,8	
1931	107,25	49,9	78,25	40,8	84,50	41,8	4,55	37,4	4,65	37,0	5,55	41,1	3,09	47,3	5/6	1,34	64,9	31,30	68,7	5,35	66,7	
1932	100,75	46,8	72	37,5	77,25	38,2	4,625	38,0	4,70	37,4	5,225	38,7	2,59	49,6	5/11 1/2	0,94	45,6	22,70	49,8	4,14	51,6	
1933	70	32,5	60,75	31,6	68,50	33,9	3,55	29,3	3,75	29,9	5,025	37,2	1,84	28,2	4/5 1/2	0,61	29,6	20,20	44,3	3,71	46,3	
1934	75,75	35,2	64,75	33,7	70,75	35,0	3,325	27,3	3,25	25,9	3,675	27,3	1,74	26,6	4/7 1/4	0,45	21,8	18,70	41,0	3,45	43,0	
1935	68	31,6	56	29,2	61,25	30,3	3,075	25,3	3,875	30,9	4,125	30,6	2,07	31,7	5/8 1/2	0,49	23,7	14,85	32,6	3,20	39,9	
1936	86	40,0	74,50	38,8	74	36,6	4,275	35,1	5,75	45,8	6,275	46,5	2,19	33,5	5/7 1/2	0,58	28,1	17,55	38,5	3,50	43,6	
1937	137,75	64,0	105,75	55,1	111	55,0	8,95	73,6	8,025	63,9	8,925	66,2	2,70	41,3	6/-	0,78	37,9	19,75	43,3	3,96	49,4	
1938	103,00	47,9	100,50	52,3	106,50	49,9	5,725	47,1	5,40	43,0	6,20	46,0	2,48	38,0	5/7	0,80	38,8	21,27	46,7	3,98	49,6	
Febr. 1938	129,50	60,2	106	55,2	110,75	51,9	7,60	62,5	7,275	57,9	8,30	61,5	2,39	36,6	5/4	0,81	39,3	22,12	48,5	3,65	45,5	
Mrt. "	121,50	56,5	104,50	54,4	109,75	51,5	7,10	58,4	6,775	53,9	7,70	57,1	2,36	36,1	5/3	0,81	39,3	21,70	47,6	2,80	34,9	
Apr. "	116,75	54,3	107,50	56,0	117,75	55,2	6,65	54,7	6,55	52,1	7,35	54,5	2,42	37,1	5/5	0,87	42,2	0,47	19,0	43,0	2,90	36,2
Mei "	113,50	52,8	104,50	54,4	111	52,1	6,175	50,8	6,125	48,8	6,95	51,5	2,64	40,4	5/10 1/2	0,89	43,2	45,8	20	43,9	3,25	40,5
Juni "	103,75	48,2	100,50	52,3	102,75	48,2	5,625	46,2	5,975	47,6	6,925	51,3	2,67	40,9	5/11 1/2	0,80	38,8	0,51	19,57	42,9	3,39	42,3
Juli "	103,75	48,2	104,75	54,6	106,75	50,1	5,95	48,9	5,375	42,8	6,775	50,2	2,74	42,0	6/11 1/4	0,78	37,9	0,50	20,45	44,9	3,71	46,3
Aug. "	86,75	40,3	98,25	51,2	102,25	47,9	5,05	41,5	4,70	37,4	5,775	42,8	2,88	44,1	6/5 1/4	0,76	36,9	0,55	21,32	46,8	4,17	52,0
Sept. "	80,50	37,4	96,25	50,1	105,25	49,4	4,275	35,1	4,15	33,0	4,80	35,6	2,81	43,0	6/3 1/2	0,78	37,9	0,57	22,80	50,0	5	62,3
Oct. "	79	36,7	89,25	46,5	96,50	45,3	3,975	32,7	3,525	28,1	4,025	29,8	2,39	36,6	5/5 1/2	0,74	35,9	0,70	23,45	51,4	5,07	63,2
Nov. "	81	37,7	84,50	44,0	91	42,7	4,30	35,3	3,25	26,7	3,65	27,1	2,08	31,9	4/9 1/4	0,76	36,9	0,70	22,32	49,0	4,90	61,1
Dec. "	91	42,3	97,25	50,7	106,75	50,1	4,425	36,4	3,525	28,1	3,75	27,8	2,05	31,4	4/9 1/4	0,83	40,3	0,70	20,60	45,2	4,73	59,0
Jan. 1939	88	40,9	96,75	50,4	106,25	49,8	4,30	35,3	3,75	29,9	3,85	28,5	2,12	32,5	4/11 1/4	0,84	40,8	0,62	20,07	44,0	4,29	53,5
Feb. "	84,50	39,3	89	46,4	97,75	45,8	4,225	34,7	3,50	27,9	3,675	27,2	2,27	34,8	5/2 1/4	0,86	41,7	0,60	19,95	43,8	3,41	42,5
28 Feb.-7 Mrt. "	87,50	40,7	90,75	47,3	99,50	46,7	4,20	34,5	3,60	28,7	3,55	26,3	2,36	36,1	5/4 1/4	0,81	39,3	0,60	19,50	42,8	3,35	41,8
7-14 Mrt. '39	89,50	41,6	88	45,8	97,50	45,7	4,20	34,5	3,50	27,9	3,60	26,7	2,45	37,5	5/6 1/2	0,81	39,3	0,60	19,50	42,8	3,35	41,8
14-21 "	89,50	41,6	88,50	46,1	98	46,0	4,25	34,9	3,65	29,1	3,65	27,1	2,40	36,8	5/5 1/4	0,81	39,3	0,60	18	39,5	3,55	44,3
21-28 "	92,50	43,0	89,75	46,7	98	46,0	4,25	34,9	3,525	28,1	3,70	27,4	2,45	37,5	5/6 1/4	0,80	38,8	0,60	17,25	37,8	3,75	46,8

	JUTE „First Marks” c.i.f. Londen per Eng. ton		KATOEN						AUSTRALISCHE WOL in olie gekamd; loco Bradford per lb.						JAPAN. ZIJDE 13/14 Dernier wit Gr. D. te New York per lb.				RUBBER Stand. Ribbed Smoked Sheets loco Londen p. lb.								
			Middling Upland loco New York per lb.			Super Fine C.P. Oomra Liverpool per lb.			Crossbred Colonial Carded 50's Av.			Merino 64's Av.															
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f
1927	442,38	104,4	36	10/11	43,8	93,1	17,60	36,7	102,1	7,27	133,8	96,8	26,50	244,9	104,8	48,50	13,55	105,8	5,44	93	140,2	18,50	10,75	10,75	10,75	10,75	10,75
1928	445,89	104,2	36	16/11	49,8	105,8	20	37,9	105,5	7,51	153,8	111,2	30,50	259,7	111,1	51,50	12,60	98,4	5,07	54	81,4	10,75	10,75	10,75	10,75	10,75	10,75
1929	395,49	92,4	32	14/3	47,6	101,1	19,10	33,2	92,4	6,59	127,2	92,0	25,25	196,5	84,1	39	12,28	95,9	4,93	52	78,4	10,25	10,25	10,25	10,25	10,25	10,25
1930	257,97	60,3	21	6/9	33,6	71,4	13,50	19,7	54,8	3,92	81,9	59,2	16,25	134,8	57,7	26,75	8,50	66,4	3,42	30	45,2	5,87	5,87	5,87	5,87	5,87	5,87
1931	192,15	44,0	17	1/7	21,1	44,8	8,50	20,1	55,9	4,28	60,9	44,0	13	109,0	46,6	23,25	5,97	46,6	2,40	15	22,6	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12
1932	146,86	34,3	16	1/8	15,9	33,8	6,40	19,5	54,3	3,59	42,5	30,7	11,75	79,7	34,1	22	3,87	30,2	1,56	12	18,1	3,37	3,37	3,37	3,37	3,37	3,37
1933	128,63	30,1	15	1/2	17,4	37,0	8,70	16,8	46,8	4,91	48,9	35,4	14,25	96,9	41,5	28,25	3,21	25,1	1,61	11	16,6	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25
1934	115,85	27,1	15	9/10	18,3	38,9	12,30	13,6	37,8	4,37	51,4	37,2	16,50	95,8	41,0	30,75	1,92	15,0	1,29	19	28,6	6,25	6,25	6,25	6,25	6,25	6,25
1935	134,52	31,4	18	1/8	17,6	37,4	11,90	17,7	49,3	5,87	42,2	30,5	14	84,5	36,2	28	2,41	18,8	1,63	18	27,1	6	6	6	6	6	6
1936	142,61	33,3	18	6/8	19,0	40,4	12,10	18,2	50,7	5,60	54,3	39,3	16,75	108,6	46,5	33,50	2,71	21,2	1,73	25	37,7	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75
1937	183,46	42,9	20	8/4	20,8	44,2	11,44	20,0	55,7	5,34	89,0	64,4	23,75	132,7	56,8	35,50	3,30	25,8	1,86	36	54,3	9,50	9,50	9,50	9,50	9,50	9,50
1938	165,24	38,6	18	15/3	15,7	33,3	8,64	15,1	42,0	4,08	61,9	44,8	16,75	96,1	41,1	26	2,99	23,3	1,64	27	40,7	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25
Febr. 1938	166,62	38,9	18	11/7	16,1	34,2	9,00	16,5	45,9	4,41	63,9	46,2	17	98,1	42,0	26,25	2,78	21,7	1,55	27	40,7	7,12	7,12	7,12	7,12	7,12	7,12
Mrt. "	165,08	38,6	18	8/8	16,1	34,2	9,00	16,1	44,8	4,30	61,1	44,2	16,25	98,3	42,1	26,25	2,81	21,9	1,56	25	37,7	6,75	6,75	6,75	6,75	6,75	6,75
Apr. "	156,59	36,6	17	9/5	15,8	33,5	8,76	15,5	43,1	4,15	60,7	43,9	16,25	95,6	40,9	25,50	2,75	21,5	1,52	22	33,2	5,87	5,87	5,87	5,87	5,87	5,87
Mei "	158,09	36,9	17	12/2	15,3	32,5	8,48	15,2	42,3	4,06	61,7	44,6	16,50	98,9	42,3	26,50	2,82	22,0	1,56	21	31,7	5,62	5,62	5,62	5,62	5,62	5,62
Juni "	153,41	35,9	17	2/6	15,1	32,1	8,37	14,3	39,8	3,85	60,5	43,8	16,25	95,5	40,9	25,50	2,81	21,9	1,55	23	34,7	6,25	6,25	6,25	6,25	6,25	6,25
Juli "	169,20	39,5	18	17/10	16,1	34,2	8,88	15,7	43,7	4,20	60,9	44,0	16,25	97,1	41,5	26	3,22	25,1	1,77	28	42,2	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50
Aug. "	174,59	40,8	19	10/8	15,3	32,5	8,37	14,7	40,9	3,95	61,4	44,4	16,50	96,8	41,4	26	3,11	24,3	1,69	29	43,7	7,87	7,87	7,87	7,87	7,87	7,87
Sept. "	170,11	39,8	19	9/19	14,9	31,6	7,99	14,1	39,2	3,84	62,0	44,9	16,75	94,0	40,6	25,50	3,17	24,7	1,70	30	45,2	8	8	8	8	8	8
Oct. "																											

	GE-SLACHTE RUNDEREN (versch) per 100 kg Rotterdam		GE-SLACHTE VARKENS (versch) per 100 kg Rotterdam		DEENSCH BACON middelgew. No. 1 Londen per cwt.			BEVROREN ARG. RUND-VLEESCH Londen per 8 lbs.			CACAO G.F. Accra per 50 kg c.i.f. Nederland				KOFFIE Loco R'dam/A'dam per 1/2 kg.		SUIKER Witte krist.-suiker loco Rotterdam/A'dam per 100 kg		THEE -N.-Ind. thee-veiling A'dam Gem. Java- en Sumatrathee per 1/2 kg.		Indicecijfer voedings- en genot.-middelen	
	f	%	f	%	f	%	sh.	f	%	sh.	f	%	sh.	cts.	%	cts.	%	cts.	%			
	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Robusta	Superior Santos	Amsterdam	Rotterdam	Sumatra	Java		
1927	—	—	—	—	65,15	97,8	107/6	2,73	92,2	4/6	41,21	119,4	68/-	46,875	95,5	54,10	91,4	19,125	119,6	82,75	109,2	101,3
1928	93,-	98,2	77,50	90,8	66,80	100,3	110/5	3,03	102,4	5/-	34,64	100,4	57/3	49,625	101,1	63,48	107,3	15,85	99,1	75,25	99,3	102,2
1929	96,40	101,8	93,125	109,2	67,81	101,8	112/2	3,12	105,4	5/2	27,70	80,2	45/10	50,75	103,4	59,90	101,2	13,-	81,3	69,25	91,4	94,7
1930	108,-	114,0	72,90	85,5	57,19	85,9	94/7	2,97	100,3	4/11	21,04	61,0	34/11	32	65,2	38,10	64,4	9,60	60,0	60,75	80,2	72,1
1931	88,-	92,9	48,-	56,3	35,72	53,6	63/6	2,44	82,4	4/4	13,84	40,1	24/7	25	50,9	27,10	45,8	8,-	50,0	42,50	56,1	53,3
1932	61,-	64,4	37,50	44,0	25,46	38,2	58/7	1,70	57,4	3/11	11,77	34,1	27/1	24	48,9	30,04	50,8	-6,325	39,6	28,25	37,3	43,0
1933	52,-	54,9	49,50	58,0	30,74	46,2	74/7	1,54	52,0	3/9	9,30	26,9	22/7	21,10	43,0	22,83	38,6	5,325	34,5	32,75	43,2	37,0
1934	61,50	64,9	46,65	54,7	32,94	49,5	88/1	1,42	48,0	3/9 1/2	8,15	23,6	21/10	16,80	34,2	18,40	31,1	4,075	25,5	40	52,8	34,9
1935	48,125	50,8	51,625	60,5	32,-	48,1	88/5	1,19	40,2	3/3 1/2	8,15	23,6	22/6	14,10	27,8	15,21	25,7	3,85	24,1	34,50	45,5	32,5
1936	53,425	56,4	48,60	57,0	36,37	54,6	93/6	1,48	50,0	3/9 1/2	12,05	34,9	30/4	13,625	28,7	16,875	28,5	4,025	25,2	40	52,8	38,2
1937	71,275	75,3	61,85	72,5	42,27	63,5	94/1	1,90	64,2	4/3	17,35	50,3	38/8	16,625	33,9	22,375	37,8	6,225	38,9	53,50	70,6	53,6
1938	67,55	71,3	63,625	74,6	44,17	66,3	99/5	1,95	65,9	4/4 1/2	10,48	30,4	23/8	13,20	26,9	14,91	25,2	5,20	32,5	51,-	67,3	46,6
Febr. 1938	70,25	74,2	68,75	80,6	43,95	66,0	98/-	2,08	70,3	4/7 1/2	12,44	36,0	27/9	13	26,5	16	27,0	5,40	33,8	50,25	66,3	50,3
Mrt. " "	69,15	73,0	66,375	77,8	45,87	68,9	102/2	1,90	64,2	4/3	13,30	38,5	29/8	13	26,5	15,50	26,2	5,05	31,6	52,25	69,0	48,6
Apr. " "	70,35	74,3	64,40	75,5	47,29	71,0	105/6	1,88	63,5	4/2	11,68	33,8	26/1	13	26,5	15	25,4	4,65	29,1	53,50	70,6	47,9
Mei " "	71,50	75,5	62,-	72,7	46,22	69,4	103/-	1,92	64,9	4/3 1/2	8,64	25,0	19/3	12,50	25,5	14	23,7	4,70	29,4	53,-	70,0	47,1
Juni " "	70,50	74,4	59,95	70,3	43,99	66,1	98/2	1,96	66,2	4/4 1/2	8,74	25,3	19/6	12,50	25,5	13,75	23,2	4,725	29,6	49,50	65,3	45,5
Juli " "	67,20	71,0	62,40	73,1	46,46	69,8	103/9	1,98	66,9	4/5	9,76	28,3	21/9 1/2	12,75	26,0	14	23,7	4,95	31,0	47,75	63,0	46,5
Aug. " "	67,-	70,7	63,75	74,7	45,62	68,1	101/5	1,96	66,2	4/4 1/2	10,04	29,1	22/5 1/2	13,30	27,1	14,10	23,8	5,-	31,3	49,50	65,3	45,5
Sept. " "	64,65	68,3	62,45	73,2	43,67	65,6	99/-	1,90	64,2	4/3 1/2	10,41	30,2	23/4 1/2	13,50	27,5	14,50	24,5	5,35	33,5	53,-	70,0	45,7
Oct. " "	63,65	67,2	62,50	73,3	43,-	64,6	98/-	1,99	67,2	4/6 1/4	10,02	29,0	22/10 1/2	14,30	29,1	15,50	26,2	5,225	32,7	54,-	71,3	44,6
Nov. " "	62,15	65,6	60,875	71,4	39,28	59,0	90/7	1,99	67,2	4/7	9,51	27,5	21/1 1/2	14	28,5	15,50	26,2	5,45	34,1	50,25	66,3	43,2
Dec. " "	63,35	66,9	59,75	70,0	41,46	62,3	96/6	1,89	63,9	4/4 3/4	9,03	26,2	21/-	13,50	27,5	15	25,4	5,725	35,8	46,50	61,4	43,8
Jan. 1939	63,675	67,2	56,875	66,7	41,93	63,0	97/6	1,94	65,5	4/6 1/4	8,95	25,9	20/9 1/2	13,20	26,9	15	25,4	5,85	36,6	47,50	62,7	43,4
Feb. " "	61,85	65,3	55,95	65,6	43,61	65,5	100/-	1,90	64,2	4/4	9,14	26,5	20/10 1/2	13	26,5	15	25,4	5,775	36,1	48,75	64,4	41,7
28 Feb.-7 Mrt. '39	61,30	64,7	55,-	64,5	44,14	66,3	100/-	1,88	63,5	4/3	9,33	27,0	21/1 1/2	13	26,5	15	25,4	6,-	37,5	48,75	64,4	42,6
7-14 Mrt. '39	62,-	65,5	56,-	65,6	44,12	66,3	100/-	1,75	59,1	3/11 1/2	9,22	26,7	20/10 1/2	13	26,5	15	25,4	6,25	39,1	49,25	65,0	42,4
14-21 " "	63,30	66,8	56,-	65,6	44,16	66,3	100/-	1,84	62,2	4/2	9,22	27,0	21/1 1/2	13	26,5	15	25,4	6,25	39,1	49,25	65,0	42,7
21-28 " "	63,30	66,8	56,25	65,9	44,11	66,2	100/-	1,86	62,8	4/2 1/2	9,21	26,7	20/10 1/2	13	26,5	15	25,4	6,625	41,4	51,50	68,0	43,2

	GRENHOUT Zweedsch ongesort. 2 1/2 X 7 per standaard ex opslagpl. Londen		VUREN-HOUT basis 7" f.o.b. Zweden/Finl. per standaard van 4.672 M³		KOE-HUIDEN Gaaf, open kop 57-61 pond Veiling te Amsterdam		COPRA Ned.-Ind. f. m. s. per 100 kg Amsterdam		GRONDNOTEN Gepelde Coromandel, per longton c.i.f. Londen		LIJNZAAD La Plata loco Rotterdam per 1000 kg. 1)		Goud Londen per ounce fine		Indicecijfer agrarische grondstoffen	Algemeen indicecijfer	Indicecijfer Indische uitvoer-producten				
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%							
	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.							
1927	230,28	100,1	19,-	100,0	160,50	105,1	40,43	100,9	32,625	106,5	266,03	106,4	21,18/11	185,-	95,0	51,50	100,1	85,-	105,3	104,4	124,1
1928	229,90	100,0	19,-	100,0	151,50	99,2	47,58	118,7	31,875	104,1	254,10	101,6	21,-	185,25	95,1	51,45	100,0	85,-	102,0	100,2	94,6
1929	229,71	99,9	19,-	100,0	146,-	96,6	32,25	80,5	27,375	89,4	230,16	92,0	19,-	214,-	109,9	51,40	99,9	85,-	92,7	95,4	84,5
1930	128,43	95,0	18,1/2	141,50	92,7	25,36	63,3	21,625	73,9	175,55	70,2	14,10/4	181,75	93,3	51,40	99,9	85,-	69,8	75,1	60,0	44,7
1931	187,88	81,7	16,14/1	110,75	72,5	18,65	46,5	15,375	50,2	136,69	54,7	12,2/11	95,50	49,0	52,-	101,1	92/5	47,6	54,6	44,7	38,4
1932	136,14	59,2	15,13/4	69,-	45,2	11,15	27,8	13,-	42,4	130,52	52,2	15,-	70,-	35,9	51,25	99,6	118/-	35,1	43,0	38,4	34,5
1933	136,48	59,3	16,11/2	73,50	48,1	13,26	33,1	9,30	30,4	90,39	36,1	10,19/4	75,50	38,8	51,35	99,8	124/7	33,1	39,0	34,5	36,5
1934	134,02	58,3	17,18/4	76,50	50,1	12,07	30,1	6,90	22,5	71,90	28,7	9,12/3	72,75	37,3	51,50	100,1	137/8	31,8	37,3	36,5	34,8
1935	127,91	55,6	17,13/4	59,50	39,0	12,54	31,3	9,15	29,9	104,26	41,7	14,8/-	67,25	34,5	51,50	100,1	142/2	32,2	37,0	34,8	
1936	139,98	60,9	17,19/10	78,25	51,3	15,40	38,4	11,90	38,9	113,49	45,4	14,11/9	85,-	43,6	54,60	106,1	140/4	39,0	42,2	40,7	34,8
1937	205,35	89,3	22,17/2	132,25	86,6	23,35	58,2	15,225	49,7	127,81	51,1	14,4/8	110,50	56,8	63,20	122,8	140/9	53,4	57,8	55,9	47,2
1938	189,94	82,6	22,7/1	109,50	71,7	15,38	38,4	10,075	32,9	92,12	36,8	10,7/3	99,-	50,9	63,30	123,0	142/6	41,1	48,5	43,3	43,3
Febr. 1938	199,56	86,8	22,5/-	122,50	80,2	17,-	42,4	10,95	35,8	95,86	38,3	10,13/9	108,-	55,5	62,70	121,9	139/9 1/2	43,4	51,0	43,4	43,4
Mrt. " "	197,49	85,9	22,-	116,25	76,1	15,-	37,4	10,975	35,8	92,92	37,2	10,7/2	106,25	54,6	62,75	122,0	139/11	41,8	49,9	42,0	38,8
Apr. " "	197,23	85,8	22,-	110,-	72,0	14,50	36,2	10,625	34,7	90,22	36,1	10,1/3	101,75	52,3	62,65	121,8	139/9	40,0	48,9	37,5	37,5
Mei " "	195,17	84,9	21,15/-	105,50	69,1	14,50	36,2	10,425	34,0	91,54	36,6	10,4/-	98,50	50,6	62,85	122,2	140/-	39,4	47,8	37,5	37,5
Juni " "	190,37	82,8	21,5/-	102,50	67,1	14,-	34,9	9,775	31,9	92,40	36,9	10,6/3	96,-	49,3	63,05	122,5	140 1/2	38,9	47,1	39,2	38,8
Juli " "	188,10	81,8	21,-	102,50	67,1	14,75	36,8	10,125	33,1	97,26	38,9	10,17/2	102,-	52,4	63,20	122,8	141/2	41,3	48,2	43,8	44,7
Aug. " "	187,70	81,6	21,-	103,-	67,5	14,75	36,8	9,725	31,8	93,55	37,4	10,9/3	96,50	49,6	63,60	123,6	142/4	40,9	47,6	44,7	44,7
Sept. " "	182,97	79,6	20,15/-	105,-	68,8	15,25	38,0	9,475	30,9	91,44	36,6	10,5/-	96,25	49,4	64,55	125,5	144/9	41,0	48,0	46,0	46,0
Oct. " "	184,29	80,1	21,-	107,-	70,1	15,75	39,3	9,075	29,6	88,01	35,2	10,-	92,50	47,5	63,90	124,2	145/9 1/2	41,3	47,8	47,2	47,2
Nov. " "	177,72	77,3	20,10/-	108,50	71,1	15,50	38,7	8,725	28,5	85,14	34,0	9,16/7	90,-	46,2	63,95	124,3	147/7 1/2	40,6	46,8	45,4	45,4
Dec. " "	175,-	76,1	20,7/6																		

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	11 Mrt. 1939	18 Mrt. 1939	20/25 Maart 1939 Laagste	25 Mrt. 1939 Hoogste
Alexandrië..	Piast. p. £	97 1/2	97 1/2	97 1/2	97 1/2
Athene ....	Dr. p. £	547 1/2	547 1/2	540	555
Bangkok...	Sh. p. tical	1/10 1/8	1/10 3/8	1/10 1/8	1/10 3/8
Budapest ..	Pen. p. £	23 1/2	23 1/2	23 1/2	24 1/2
BuenosAires	p. peso p. £	20.28 1/2	20.30 1/2	20.23	20.35
Calcutta ....	Sh. p. rup.	1/5 31/32	1/5 31/32	1/5 15/16	1/6
Hongkong ..	Sh. p. \$	1/2 29/32	1/2 29/32	1/2 15/16	1/3
Istanbul ..	Piast. p. £	5.80	5.80	5.80	5.80
Kobe .....	Sh. p. yen	1/2	1/2	1/1 15/16	1/2 1/16
Lissabon ....	Escu. p. £	110 1/4	110 1/4	110	110 1/2
Montevideo ..	d. per £	18 1/2	18 1/2	18	19
Montreal ..	\$ per £	4.70	4.70 1/2	4.70	4.71 1/2
Rio d. Janeiro	d. per Mil.	3 1/16	3 1/16	3 1/16	3 1/16
Shanghai ..	d. p. \$	8 1/2	8 1/2	8	8 1/2
Singapore ..	Sh. p. \$	2/3 29/32	2/3 29/32	2/3 15/16	2/4
Valparaiso 2)	\$ per £	116	116	116	116
Warschau ..	Zl. p. £	24 1/2	24 1/2	24 1/2	25 1/2

1) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke imp. hebben te betalen 15 Nov. 1938 17.13. 2) 90 dg. Vanaf 13 Dec. 1937 laatste „export“ noteering.

ZILVERPRIJS

GOUDPRIJS

Londen 1)	N.York 2)	A'dam 3)	Londen 4)
21 Mrt. 1939.. 20	42 3/4	21 Mrt. 1939.. 2120	148/5
22 „ 1939.. 19 1/2	42 3/4	22 „ 1939.. 2120	148/5
23 „ 1939.. 20	42 3/4	23 „ 1939.. 2120	148/5
24 „ 1939.. 20	42 3/4	24 „ 1939.. 2120	148/5
25 „ 1939.. 20	—	25 „ 1939.. 2120	148/5
27 „ 1939.. 19 1/2	42 3/4	27 „ 1939.. 2120	148/5 1/2
28 Mrt. 1938.. 19 1/2	44 3/4	28 Mrt. 1938.. 2140	140/3
27 Juli 1914.. 24 1/2	59	27 Juli 1914.. 1648	84/10 1/2

1) in pence p. oz. stand. 2) Foreign silver in \$c. p. oz. fine. 3) In gulden per Kg. 1000/1000. 4) in sh. p. oz. fine.

STAND VAN 's RIJKS KAS.

Vorderingen.	15 Maart 1939	23 Maart 1939
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank .....	f 64.819.103,09	f 58.551.354,63
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	293.018,51	322.565,47
Voorschotten op ultimo Februari 1939 a/d. gemeent. verstr. op a. haar uit te keeren hoofds. der pers. bel., aand. in de hoofds. der grondbel. en der gem. fondsbel., alsmede op. op die belastingen en op de vermogensbelasting	—	—
Voorschotten aan Ned.-Indië .....	41.799.036,17	39.132.907,79
Idem aan Suriname .....	12.358.836,76	12.346.904,43
Kasvord. weg. creditverstr. a/h. buitenl. Daggeldleeningen tegen onderpand ..	100.308.550,08	99.220.036,25
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabellen Vord. op het Alg. Burg. Pensioen f. 1) ..	41.524.310,44	39.004.469,61
Vord. op andere Staatsbedrijven 1) .....	14.691.242,77	15.181.456,94

Verplichtingen

	15 Maart 1939	23 Maart 1939
Voorschot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar ootrool verstrekt	—	—
Schatkistbiljetten in omloop .....	f 209.050.000,—	f 209.050.000,—
Schatkistpromessen in omloop .....	—	—
Zilverbons in omloop .....	1.076.181,50	1.075.851,—
Schuld op ultimo Februari 1939 gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fonds. alsmede op. op die bel. en op de vermogensbelasting ..	9.681.664,22	9.681.664,22
Schuld aan Curaçao 1) .....	1.170.611,92	1.721.968,51
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioen f. 1) ..	234.504,18	230.441,43
Id. a. h. Staatsbedr. der P. T. en T. 1) ..	248.072.686,97	237.580.422,20
Id. aan andere Staatsbedrijven 1) .....	16.000.000,—	17.000.000,—
Id. aan diverse instellingen 1) .....	266.111.468,86	267.653.330,92

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

	18 Maart 1939	25 Maart 1939
Vorderingen: 1)		
Saldo Javasche Bank .....	f —	f 154.000,—
Saldo b. d. Postchèque- en Girodienst	152.000,—	109.000,—
Verplichtingen:		
Voorschot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell. ..	42.069.000,—	39.673.000,—
Schatkistpromessen in omloop .....	35.000.000,—	35.000.000,—
Schatkistbiljetten in omloop .....	—	—
Schuld a. d. indische Pensioenfondsen	20.000.000,—	20.000.000,—
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds. ..	2.152.000,—	2.152.000,—
Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarbank. ..	1.219.000,—	1.575.000,—
Belegde kasmiddelen Zelfbesturen .....	595.000,—	595.000,—
Voorschot van de Javasche Bank .....	2.624.000,—	—
1) Betaalmiddelen in 's Lands Kas f 39.052.000,—		

SURINAAMSCHIE BANK.

Voornaamste posten in duizenden gulden.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Discont.	Div. rekeningen 1)
18 Febr. 1939..	881	1.087	624	526	1.183
11 „ 1939..	859	1.120	651	524	1.237
4 „ 1939..	840	1.217	622	519	1.247
28 Jan. 1939..	869	1.228	627	521	1.234
21 „ 1939..	859	1.045	660	523	1.221
1 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

1) Sluftp. der activa.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 27 Maart 1939

Activa.		
Binnenl. Wis- sels, Prom., enz. in disc.	Hfdbk. f 8.682.205,98 Bijbnk. „ 178.288,89 Ag.sch. „ 848.300,06	f 9.708.794,93
Papier o. h. Buitenl.	f 2.700.000,—	
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel.	—	2.700.000,—
Beleeningen incl. vrach. in rek.-crt. op onderp.	Hfdbk. f 173.986.117,15 1) Bijbnk. „ 1.972.007,65 Ag.sch. „ 24.911.560,57	f 200.869.685,37
Op Effecten enz. ..	f 199.913.229,15 1)	
Op Goederen en Ceel. ..	956.456,22	200.869.685,37 1)
Voorschotten a. h. Rijk .....	—	—
Munt, Goud .....	f 106.637.555,—	
Muntmat., Goud .....	1.228.389.956,76	
	f 1.335.027.511,76	
Munt, Zilver, enz. ..	24.878.196,06	
Muntmat., Zilver. ..	—	1.359.905.707,82

Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfondsen .....	43.849.364,83
Gebouwen en Meub. der Bank .....	4.580.000,—
Diverse rekeningen .....	11.504.044,82
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5 '32, S. No. 221) ..	8.905.871,61
	f 1.642.023.469,38

Passiva.

Kapitaal .....	f 20.000.000,—
Reservefondsen .....	4.860.787,51
Bijzondere reserve .....	7.102.179,67
Pensioenfondsen .....	12.156.990,24
Bankbiljetten in omloop .....	978.390.355,—
Bankassigatiën in omloop .....	49.218,07
Rek.-Cour. { Het Rijk f 41.345.394,59 saldo's: { Anderen „ 572.933.473,64	614.278.868,23
Diverse rekeningen .....	5.185.070,66
	f 1.642.023.469,38

Beschikbaar metaalsaldo .....	f 723.004.464,18
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is ..	1.807.511.600,—
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht .....	—
1) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) .....	f 63.247.800,—

Voornaamste posten in duizenden gulden.

Data	Goud		Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-kings-perc.
	Munt	Muntmat.				
27 Mrt. '39	106638	1.228.390	978.390	614.328	723.004	85
20 „ '39	106638	1.279.456	973.206	684.292	748.642	85
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54

Data	Totaal bedrag discont. 's	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Diverse rekeningen 1)
20 „ 1939	8.450	—	215.431	2.700	11.412
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

1) Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. metaal-saldo
25 Mrt. '39 2)	138.790		184.580	82.880	32.806
18 „ '39 2)	138.470		187.440	83.210	30.210
18 Feb. 1939	116.886	21.715	186.505	80.448	31.819
11 „ 1939	116.886	21.721	190.465	81.100	29.981
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaal.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen 1)	Dek-kings-percentage
25 Mrt. '39 2)	8.240	73.410		61.580	52
18 „ '39 2)	7.710	73.650		65.380	51
18 Feb. 1939	8.369	14.624	46.812	60.372	52
11 „ 1939	9.061	14.713	48.334	60.465	51
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

1) Sluftp. activa. 2) Cijfers telegrafisch ontvangen.