

# Economisch-Statistische Berichten

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

24<sup>e</sup> JAARGANG

WOENSDAG 30 AUGUSTUS 1939

No. 1235

COMMISSIE VAN REDACTIE:

P. Lieftinck; N. J. Polak; J. Tinbergen;  
H. M. H. A. van der Valk; F. de Vries.

M. F. J. Cool — Secretaris van de Redactie.

Redactie-adres: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam.  
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplootweg.  
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:

Blz.

Taak en structuur van het Centraal Instituut voor Industrialisatie door Mr. E. D. M. Koning .....	640
Langlopende credieten aan ambachtslieden en kleine industriëlen door Mr. J. E. Foekens .....	643
Werkgelegenheid en spoorwegbedrijf door B. van der Meer .....	646
De positie en de beteekenis der havenpolitieke kwesties, beschouwd in het algemeene kader der Nederlandsch-Belgische economische verhoudingen door J. F. G. M. de Meyer .....	648
INGEZONDEN STUKKEN:	
De crisissteun aan de Nederlandsche koopvaardij door W. van der Vorm met Naschrift van C. J. P. Zaalberg .....	649
ONTVANGEN BOEKEN EN STATISTIEKEN .....	650
MAANDWIJFERS:	
Gecombineerde Maandstaat van de Nederlandsche en Nederlandsch-Indische Grootbanken .....	650
Statistieken:	
Groothandelsartikelen .....	652—653
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten .....	651, 654

GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

Alle financiële markten hebben over de geheele linie een typisch prae-oorlogs-beeld getoond. Op de wisselmarkt was de scherpe daling van het Pond het voornaamste symptoom. De overweging, die de Engelsche regeering ertoe heeft geleid, den steun aan het Pond op te geven is, naar men mag aannemen, de wensch om de goudschat, thans nog aanwezig, in de eerste plaats te conserveeren voor de behoefte om noodige importen te betalen in geval van oorlog.

Er was natuurlijk een groote kans, dat in de acute oorlogsdreiging vele buitenlanders, die nog investeringen in Londen hadden, aanleiding zouden vinden tot liquidatie te besluiten, hetgeen de goudschat verloren zou doen gaan voor het omschreven doel. Dat het Pond hierop scherp

reageerde, is logisch. Immers, reeds geruimen tijd dreef de Dollarkoers in Londen op ononderbroken officieele interventie, en alleen al de psychologische invloed van het wegvaallen van dien steun moest een inzinking veroorzaken. Reeds op den dag, waarop het besluit van de autoriteiten viel, daalde de notering tot 8.30. Zaterdag was het laagste punt 8.15, terwijl op den eersten dag van de nieuwe week een koers van 7.80 werd bereikt. Dit verloop staat wel in scherpe tegenstelling tot dat in 1914, toen nog maanden na het uitbreken van den oorlog het Pond om en nabij de 12 stond. De situatie is thans natuurlijk geheel anders, en vooral de monetaire geschiedenis en de psychologische reacties, daaruit voortvloeiende, zijn in dit verband van invloed.

Van de overige valuta's heeft de Fransche Franc — ongetwijfeld om doelmatigheidsredenen, want de situatie van het Fransche devies was geheel anders, en stond veel minder onder acuten druk — vrijwel den Pondenkoers gevolgd. Hetzelfde gold voor de Deensche Kroon, hoewel ten aanzien van deze valuta de situatie min of meer onoverzichtelijk was. In nog veel sterkere mate was dit het geval met de beide andere Scandinavische valuta's, waarvoor te Amsterdam sedert den acuten Pondenvaall geen noteringen meer konden worden gemaakt.

Te Londen waren deze valuta's nominaal, en niet veel veranderd, maar wanneer men wilde handelen, moest men veel hogere koersen betalen. Het is begrijpelijk, dat voor de landen van het Pondenvaall de toestand zeer moeilijk is. De druk, waaraan thans de Sterlingkoers blootstaat, krijgt een geheel ander karakter. Wanneer de landen van het Pondenvaall voorheen redenen hadden de fluctuaties van het Pond te volgen, dan is er alle aanleiding die politiek te herzien, wanneer normale economische overwegingen door een oorlogstoestand opzij gezet worden. Dit probleem hebben de Scandinavische landen blijkbaar nog niet afdoende tot oplossing kunnen brengen.

De Gulden heeft zich uitstekend gehouden. Nadat aanvankelijk de „plafondkoers" van het Egalisatiefonds voor den Dollar: 1.88½ even is bereikt, is daarna de koers vrij constant tusschen de 1.87 en 1.88 gebleven, terwijl af en toe zelfs onder de 1.87 werd gehandeld. Noemenswaarde druk op den Gulden was niet waar te nemen. De situatie was al te lang slepend geweest om nog plotselinge kapitaalbeweging uit te lokken. Wellicht is overigens de nog geleidelijk voortgang vindende liquidatie van Mendelssohn-transacties mede verantwoordelijk voor het recente koersverloop van den Gulden.

De geldmarkt geeft duidelijk den alarmtoestand weer, prolongatie steeg tot 4 pCt. op Maandag. Van een nerveuze stemming was geen sprake, hetgeen avellicht mede toe te schrijven is aan de opinie, dat beurssluiking niet te verwachten is, wel natuurlijk koerscontrole. Ook op de discontomarkt trokken de noteringen aan als gevolg van den drang bij de geldgevers om de liquiditeit op te voeren. De opvragingen van deposito's, die natuurlijk voorkwamen, bleven binnen betrekkelijk enge grenzen. Aangezien de geldnoteringen het peil bereikten, waarop de tarieven van de centrale bank effectief waren, werd dit beantwoord met de traditioneele verhooging van de tarieven met 1 pCt.

De beleggingsmarkt weerspiegelt steeds meer de verwachting van rentestijging ingeval van aanhouden van de spanning of uitbreken van een oorlog. De 3—3½ pCt. staatsleening kwam op 90, bijzonder gedrukt lag de 3 pCt. leening 1937 met zeer langen looptijd. Overigens was van omvangrijke verkoopen geen sprake, en er was geen enkele aanleiding tot het nemen van maatregelen, zooals in Engeland, waar voor staatsfondsen minimumkoersen werden vastgesteld.

## TAAK EN STRUCTUUR VAN HET CENTRAAL INSTITUUT VOOR INDUSTRIALISATIE.

*Het industrialisatievraagstuk in Nederland.*

Het is nog niet lang, dat de Nederlandsche Regeering zich een taak stelt op het gebied van de industrialisatie van ons land. De groote depressie, welke zich in 1931 in Nederland voelbaar ging maken en sedertdien het economisch wereldbeeld in steeds sterker mate heeft doen wijzigen, vormde de aanleiding tot het stellen van het industrialisatievraagstuk. En het eerste wat men zich had af te vragen was: hoe doet zich het industrialisatievraagstuk in Nederland voor?

Zonder den strijd der meeningen te willen resumeeren, willen wij hier toch enkele punten geven, welke in alle beschouwingen naar voren komen en een rol hebben gespeeld bij het uitstippelen van het Regeeringsbeleid op dit gebied en bij het projecteeren van de industrialisatie-apparatuur.

Daar is dan in de eerste plaats de erkenning van de noodzakelijkheid van economische heroriëntering in verband met de structureele wijziging van onze handelspositie in de wereld, mede gezien in het licht van onze toenemende bevolking. Het creëren van productieve werkgelegenheid voor onze landgenooten was en is een vooraanstaand gezichtspunt. Uiteraard zijn er voor de oogenblikkelijke bestrijding der heerschende werkloosheid andere middelen van sneller effect dan de industrialisatie. De industrialisatie is een langzaam, maar duurzaam werkend middel; komende generaties zullen er meer vruchten van plukken dan onze tijdgenooten. Dit wordt nogal eens uit het oog verloren.

Een tweede voornaam gezichtspunt is dat van de versterking der economische weerbaarheid van ons land. Daartoe is noodig het aanvullen van bestaande lacunes in het productie-apparaat, het scheppen van de economische en technische voorwaarden voor verdere ontplooiing der bestaande nijverheid en het vergroten van de doelmatigheid der werkwijzen (zoowel in economisch als in technisch opzicht; zoowel intern als extern) in het bedrijfsleven.

In de derde plaats zij tenslotte genoemd de wenschelijkheid van het scheppen van nieuwe verwerkingsmogelijkheden voor inheemsche grondstoffen. Wie zich voor oogen stelt wat de Nederlandsche bodemproductie aan stoffen van organischen en in beperktere mate van anorganischen aard oplevert, kan zich van de realiteit van dit gezichtspunt wel een voorstelling maken.

*Weerstanden tegen invoering van nieuwe industrieën.*

Voornamelijk aan de hand van de hierboven aangeduide drie gezichtspunten is de Regeering begonen zich een beeld te vormen van het tempo, waarin het particuliere initiatief de industrialisatie van ons land tot uitvoering brengt. Zonder iets te kort te willen doen aan den ondernemerszin, de bekwaamheid en de vlijt, welke in de Nederlandsche industrie aan den dag treden en welke op vele gebieden het Nederlandsche product een belangrijke plaats op de wereldmarkt bezorgden, heeft deze studie der Regeering toch geleerd, dat op dit gebied weerstanden zijn te overwinnen van een zoo groote inertie, dat de „alleen-durver” soms machteloos staat en zonder den directen of indirecten steun van zijn Regeering in de verwerkelijking van zijn projecten niet vermag te slagen.

Een van de belangrijkste weerstanden is te zoeken in de geringe uitgestrektheid van ons land en van de inheemsche afzetmarkt. Waar slechts serie-fabricage loonend zou zijn, moest de ondernemer als gevolg van de te beperkte perspectieven, welke de afzet bood, zijn

plannen soms als zijnde onrendabel onuitgevoerd laten.

Toch zou men zich aan eenzijdigheid schuldig maken, wanneer aan het argument van de beperkte binnenlandsche afzetmogelijkheden een allesoverheerschende beteekenis zou worden toegekend. De betrekkelijk hooge industrieele ontwikkeling van kleine landen als België, Zwitserland en het voormalige Tsjecho-Slowakije, is een waarschuwing tegen een al te simplistische beschouwing van de mogelijkheden, of beter gezegd onmogelijkheden, welke zich in ons land op dit gebied voordoen, al laat deze ontwikkeling op zichzelf zich uit andere feiten wel verklaren.

Aan de hand van verschillende voorbeelden, die ons in dit verband evenwel te veel in details zouden voeren, kan men echter reeds zonder twijfel vaststellen, dat de weerstand, welke door de geringe uitgestrektheid van ons land en van de inheemsche afzetmarkt wordt gevormd, zeer wel kan worden gebroken, wanneer door ondernemers en Overheid maar met kracht in die richting wordt gestreefd, waarbij vanzelfsprekend ook de exportmogelijkheden in het oog dienen te worden gevat.

Aangezien het in het algemeen den Nederlandschen ondernemersstand niet aan initiatief en doorzettingsvermogen heeft ontbroken, zal het bestaan van lacunes eerder zijn verklaring moeten vinden in het feit, dat de ondernemers in het verleden sterk georiënteerd waren op handel en verkeer en op industrieele bedrijven, welke een handels- en verkeerskarakter dragen en waarin een goede inkoop- en verkooppolitiek in den regel een nog belangrijker rol spelen dan de fabricage zelf.

Gedacht wordt aan de bedrijven, welke wereldgrondstoffen verwerken, zooals olie, cacao, rijst, sisel, doch ook aan de fabricage van margarine, moutwijn en sigaren. In mindere mate ook aan de bereiding van gereede verven (waarbij lijnolie en terpentijn belangrijke speculatieve grondstoffen zijn), de klinknagel-, draadnagel- en schroefboutenindustrie (welke bedrijven vrij eenvoudige bewerkingen aan stafiijzer en walsdraad uitvoeren, die vroeger speculatief konden worden ingekocht op de toen nog vrije ijzermarkt), aan de ontwikkeling van het scheepslooperijbedrijf, aan de textielnijverheid (waar geruime tijd lang een goede inkooppolitiek van wol en katoen, gepaard gaande met de vervaardiging van meer eenvoudige producten, sterker in trek was dan de meer ingewikkelde technieken met hooge toegevoegde waarde, en waar dus ook het handelsrisico overwoog).

Een tweede weerstand is gelegen in het bestaan van een zekeren achterstand op de gebieden van de economische en technische research. Bekwame wetenschappelijke werkers op deze gebieden levert ons land in voldoende aantal op, maar de maatschappelijke vraag naar hun prestaties en de daaruit voortvloeiende hun ter beschikking te stellen outillage, laten nog steeds veel te wenschen over.

Het is begrijpelijk, dat men in het algemeen geneigd is op te zien tegen de moeilijkheden, welke het ter hand nemen van objecten, waaromtrent men in ons land in het geheel geen ervaring heeft, oplevert. Het verkrijgen van deze ervaring is, afgezien nog van door octrooien beschermde procédé's, bij tal van industrieën verre van eenvoudig. Het verkrijgen van een goede fabricagetechniek kost dikwerf niet alleen zeer veel geld en tijd, doch ook is de voorsprong, welke het buitenland op dit gebied bezit, vaak zeer moeilijk in te halen. De stelling, dat objecten, die op den duur voor ons land rendabel zijn zullen, wel alle door het particulier initiatief in voldoende mate zullen zijn ontdekt en onderzocht, is reeds om deze reden niet aanvaardbaar.

In onderlinge wisselwerking moeten de technische en economische voorstudie en het eigenlijke onder-

nemersinitiatief de industrieele ontwikkeling teweeg brengen. Initiatief zonder deugdelijke voorstudie verdient geen aanmoediging; heeft de voorstudie geleid tot opstelling van industrieele plannen, welke passen in de wenschelijk geachte economische ontwikkeling van ons land, dan is niet altijd de ondernemer aanwezig, die de uitvoering ter hand kan en wil nemen. De Nederlandsche Regeering acht de particuliere onderneming het natuurlijk orgaan der industrieele activiteit. Zij gaat van het standpunt uit, dat een eigen optreden als ondernemer tot de hooge uitzonderingen moet blijven behoren. Hoe zeer zij dan ook de industrialisatie als politiek programmpunt moge blijven voorstaan, zij zal daarbij toch steeds afhankelijk blijven van den particulieren ondernemingsgeest, zich uitende in het streven naar hetzij nieuwe ondernemingen, hetzij de uitbreiding van bestaande ondernemingen.

Er zijn echter tal van gevallen, waarin ervaringen en inzichten worden vereischt, waarover de bestaande industrie en de Nederlandsche potentieele ondernemers niet beschikken. Er zal in die gevallen een nieuwe ondernemersstand moeten ontstaan. Het is duidelijk, dat deze niet uit den grond kan worden gestampt, doch geleidelijk moet groeien. Een gunstige omstandigheid is hierbij, dat er onder de Joodsche immigranten industrieelen van naam voorkomen, die voor de verdere industrialisatie van ons land van groote beteekenis kunnen zijn.

Tenslotte moge als sterke weerstand worden genoemd *de structuur van onze geld- en kapitaalmarkt*. Het is een bekend feit, dat het Nederlandsche bankwezen — toegegeven zij: op goede gronden — zich afkeerig toont van het verstreken van investeringscredieten en dat de Nederlandsche belegger, op minder goede gronden(!), een uitermate geringe geneigdheid bezit om het industrieele initiatief zijn vertrouwen te schenken. Het stichten van nijverheidsbedrijven op optimale grootte is door deze omstandigheid wel zeer sterk belemmerd en de industrieele ontwikkeling dientengevolge in voelbare mate vertraagd.

#### *Behoeftte aan coördinatie van pogingen tot verbetering.*

Elk der overwegingen, welke hier zoo summier worden weergegeven, hebben incidenteel wel geleid tot het creëren van instellingen, welke in één dezer behoeften willen voorzien. Wij denken aan het Nederlandsch Instituut voor Efficiency, de Hoofdcommissie voor de Normalisatie, de Rijksnijverheidsconsulenten en Rijksnijverheidsproefstations, de Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek, verschillende technische en economische stichtingen ten bate van afzonderlijke bedrijfstakken, economisch-technologische instituten in de verschillende provinciën, de N.V. Industriebank in Limburg, enz., maar wat aan de industrialisatie-apparatuur langen tijd ontbrak, was de coördinatie: het werken in onderling verband volgens gemeenschappelijke richtlijnen en naar een welomschreven doel. In deze coördinatie zag de Regeering haar specifieke taak, niet in de laatste plaats uit de behoefte aan het tot uitdrukking brengen van de Regeeringspolitiek op dit gebied.

De practijk der Crisisinvoerwet had het Departement van Economische Zaken het eerste, nauwe, rechtstreeksche contact met de nijverheid gebracht. Nooden en strevingen, ambities en tekortkomingen, krachten en belemmeringen der nijverheid, waarvan er in het voorgaande enkele werden beschreven, werden duidelijk onderkend en meermalen werd de Regeering tot correctief optreden geprikkeld. Zij heeft aan deze prikkels meestal weerstand weten te bieden, want in beginsel wenscht zij de haar gegeven bevoegdheden niet dienstbaar te maken aan doeleinden, welke door den Wetgever niet voorzien zijn; ook wanneer

het een doel betreft, dat in zoo ruimen kring instemming verwerft als de industrialisatie. Met de ontleding der industrialisatievraagstukken kon derhalve eerder een begin worden gemaakt dan met de Regeeringsbemoeiingen tot verwezenlijking der desiderata.

#### *Ervaringen bij de eerste rechtstreeksche Regeeringsbemoeiing.*

Op 1 Januari 1936 werd bij de Afdeling Nijverheid van het toenmalige Ministerie van Handel, Nijverheid en Scheepvaart (thans Economische Zaken) een ambtelijk Bureau, belast met de industrialisatiewerkzaamheden, ingesteld. Dit Bureau legde contact met de Rijksnijverheidsconsulenten en Rijksnijverheidsproefstations eenerzijds en met de semi-publieke Economisch-Technologische Instituten in den lande anderzijds. Het fungeerde als industrie-politieke adviesinstantie van de toenmalige Afdeling Industrie-financiering van het Werkfonds en vormde zich, uitgaande van de uitvoerige documentatie aanwezig bij de Afdeling Nijverheid (waarbij wel afzonderlijk gememoreerd mag worden een uitvoerige nationale en internationale kartel- en concerndocumentatie) en van anderszins verworven kennis van de nijverheid, een documentatie, waarop door de ondernemers rechtstreeks of middellijk herhaaldelijk een beroep werd gedaan.

Het deed ten aanzien van de industrialisatie een aantal ervaringen op, welke voor de inzichten en voor den aard der bemoeiingen van de Regeering van groote waarde waren.

De eerste ervaring, welke werd opgedaan, was, dat het ondernemersinitiatief in depressietijd latent blijft. Ondernemersplannen van grooten stijl en deugdelijk gefundeerd werden zoo goed als niet aanhangig gemaakt.

Het was duidelijk, dat ook in gevallen, waarin een redelijke kostprijsbasis zou kunnen worden bereikt, het ontbreken van aantrekkelijke rentabiliteitsverwachtingen (waarin dus behalve de kostprijs ook de afzetvooruitzichten werden verdisconteerd) de projecten in portefeuille deed blijven. Niet het technisch-bedrijfshuishoudkundige, maar het financieel-commercieele aspect hield de „neue Kombinationen” sluimerend.

Het resultaat hiervan was het ontstaan van het inzicht bij de Regeering, dat zonder krachtige stimuleering van Regeeringswege de industrialisatie slechts een kans maakt in tijden van een gunstige conjunctuur, terwijl in tijden van dalende conjunctuur het ondernemersinitiatief latent blijft, tenzij de Regeering krachtig stimuleerend optreedt. Juist in zulk een tijd zou een krachtige medewerking van de Regeering op haar plaats zijn.

Voorts werd ervaren, dat de organen, welke zich een taak bij de industrieele voorlichting en bijstand stellen, zeer uiteenlopend georiënteerd waren. De Rijksorganen legden den nadruk op technische voorlichting op aanvraag; de Economisch-Technologische Instituten vertoonden dikwijls neiging zich voor bepaalde initiatieven in hun gewest ten volle en zeer actief in te zetten. De deugdelijke, op rijke ervaring berustende, kennis van het bedrijfsleven der oudere Rijksorganen, die evenwel tegenover de ontwikkeling der nijverheid gewend waren een passieve houding aan te nemen, moest gekoppeld worden aan de sterk dynamische en op het constructieve gerichte activiteit der nieuwe organen.

Verder deed zich het gevaar voor van interprovincialen en intercommunalen naijver bij de industrieele werkverruiming, hetwelk slechts door sterkere centrale coördinatie dan van een Departementaal Bureau uiteraard kon uitgaan, zou kunnen worden ondervangen.

In het algemeen bleek een sterke behoefte aan een

generale lijn en aan werktuigen om deze te verwezenlijken te worden gevoeld. Tenslotte trad de waarde van rechtstreeksch contact met de bestaande industrie zeer duidelijk aan den dag.

#### *Het C.I.V.I.*

Mede om bovenstaande redenen is het ambtelijke apparaat omgezet in een stichting genaamd „Centraal Instituut voor Industrialisatie”, welke dagelijksche leiding, onder verantwoordelijkheid van den Minister van Economische Zaken, door het reeds bestaande Departementale Bureau zou worden uitgeoefend, maar welke ruimte zou bieden tot formeele en daadwerkelijke inschakeling van maatschappelijke instanties op het gebied der industrialisatie en een minder ambtelijken en vlotten vorm van dagelijksch contact met de Economisch-Technologische Instituten zou kunnen tot stand brengen.

Van de inmiddels opgerichte N.V. Maatschappij voor Industriefinanciering welke de industriele werkzaamheden van het Werkfonds overnam) werd het Centraal Instituut voor Industrialisatie de industriepolitieke adviesinstantie. Dank zij de ervaring met de studie op verschillend gebied verkregen, ontstond de gelegenheid op de toelatingspolitiek van vreemdelingen invloed uit te oefenen in dien zin, dat de toelating van vreemdelingen, die van belang konden zijn voor de industriele ontwikkeling van ons land, in sterke mate kon worden bevorderd. Dit onderdeel van de Regeeringspolitiek kon doelbewust worden afgestemd op de industrialisatiepolitiek.

Bij belangrijke industriele projecten kon voorts, doordat de betreffende onderwerpen reeds geruimen tijd uitvoerig waren bestudeerd, soms door een eenvoudig advies aan initiatiefnemers, in andere gevallen door den Minister van Economische Zaken te adviseeren aan een minder deugdelijk project steun te onthouden en deze alleen aan een verantwoord project toe te kennen, worden voorkomen, dat er bij het optreden van meerdere initiatiefnemers reeds van den aanvang af een belangenstrijd zou ontstaan.

Voor de Rijksnijverheidsconsulenten en proefstations, de Economisch-Technologische Instituten en de verschillende Gemeentelijke instellingen ter bevordering der industrialisatie werden algemeene gedragslijnen uitgestippeld. Voortdurend werd er naar gestreefd de samenwerking tusschen de Rijksnijverheidsconsulenten en de Economisch-Technologische Instituten te verinnigen. Hier en daar werd een regelmatige samenwerking, gepaard gaande met een rationeele taakverdeling, tot stand gebracht. Ook ontwikkelde zich een levendige uitwisseling van gegevens tusschen de regionale organen en de gespecialiseerde Rijksproefstations.

De Economisch-Technologische Instituten kwamen tot belangwekkend economisch-geografisch en technisch-economisch researchwerk, dat bouwsteen vormde voor het algemeene exploratiewerk. Het Departementale Bureau verstrekke den Economisch-Technologischen Instituten regelmatig documentatie omtrent industriele onderwerpen. Voorts werden overzichten verstrekt van artikelen, welke in Nederland niet worden vervaardigd, of waarvan de vervaardiging voor uitbreiding vatbaar moet worden geacht. Ook werd een documentatie van de in den lande beschikbare industrieterreinen en -gebouwen opgesteld, welke door de samenwerkende organen regelmatig wordt geraadpleegd, gecorrigeerd en aangevuld.

Een onderzoek naar de noodzakelijkheid en mogelijkheid van betere huisvesting van de kleine nijverheid in de groote bevolkingscentra en naar de speciale maatregelen, welke zouden kunnen worden genomen ten behoeve van de industriele werkverruiming in de zwaar door de depressie getroffen plaatsen en streken van ons land, is thans, onder inschakeling van de gedecentraliseerde organen, gaande.

#### *Uitbouw der financieringsapparatuur.*

De mogelijkheden van daadwerkelijken steun aan concrete industrialisatieplannen werden intusschen verbeterd door verderen uitbouw der financieringsapparatuur. De kapitaalsuitbreiding der N.V. Maatschappij voor Industriefinanciering schept de mogelijkheid op grotere schaal in industriele ondernemingen deel te nemen dan tot voor kort het geval was.

Speciaal voor het ter hand nemen van nieuwe producties, die voorshands de lasten van een obligatieleening moeilijk kunnen dragen, is dit van belang.

Daarnaast heeft het zoogenaamde werktuigencrediet<sup>1)</sup> de mogelijkheid geschapen tot het tegemoetkomen van ambachtslieden en klein-industrieelen in hun behoefte aan investeringscrediet. De sinds eenige jaren op de Rijksbegrooting uitgetrokken post „bijdragen in de kosten van industriele onderzoekingen” stelt tenslotte in staat aan practische proefnemingen op industrieel gebied financieelen steun te verleen.

\* \* \*

#### *Slotwoord.*

Zoo heeft zich het complex organen op dit terrein hechter verbonden en is het arsenaal van middelen ter bevordering der industrialisatie geleidelijk gegroeid.

Alhoewel reeds in het hier medegedeelde goede vooruitzichten op vruchtdragend werk van het Centraal Instituut voor Industrialisatie besloten liggen, blijven nog steeds terreinen bestaan, waarop een grotere activiteit gewenscht ware. Dit is door de Regeering erkend in de Memorie van Toelichting op het Wetsontwerp tot vergrooting van het Werkfonds met dertig miljoen gulden. De strekking van de in deze Memorie ontvouwde maatregelen is de Regeering in staat te stellen haar medeverking te verleen aan verbetering van de huisvesting van de kleine nijverheid in de groote steden, voorts de industrievestiging in sociaal zwaar getroffen gemeenten te bevorderen en tenslotte de ondernemers van belangrijke projecten behulpzaam te zijn bij het overwinnen van de aanvangsmoeilijkheden, welke de rentabiliteit van overigens gezonde projecten tot een later tijdstip dreigen uit te stellen. Subsidieering der industrie met de in deze Memorie aangeduide bedoelingen en in de daarin eveneens geschetste begrensde mate, zullen het ondernemersinitiatief het nemen van de eerste hindernis verlichten en — bij redelijke kostprijsverhoudingen — de rentabiliteit vroeger doen intreden.

De inschakeling van het Centraal Instituut voor Industrialisatie, welke daarbij voorzien wordt, heeft ten doel waarborgen te scheppen, dat slechts in die gevallen, waarin sociaal-economische én bedrijfs-economische overwegingen tot bevredigende resultaten voeren, tot deze subsidieering wordt overgegaan. Gezien de hierboven ontwikkelde denkbeelden, welke bij de Regeering aangaande de industrialisatie bestaan en tevens gezien de samenstelling van het Bestuur van het Centraal Instituut voor Industrialisatie is de eventueele vrees, dat door deze nieuwe politiek bepaalde ondernemers in een ongemotiveerde voorkeurspositie ten opzichte van hun bedrijfsgeenoten zullen worden gesteld, ongegrond.

Niet het scheppen van meer concurrentie, maar het aanvullen van lacunes is het oogmerk der Nederlandsche industrialisatiepolitiek.

Mr. E. D. M. KONING.

<sup>1)</sup> Zie: „Langlopende credieten aan ambachtslieden en kleine industrieelen” door Mr. J. E. Fockens, op blz. 643 van dit nummer. Redactie.

## LANGLOOPENDE CREDIETEN AAN AM-BACHTSLIEDEN EN KLEINE INDUSTRIEELN.

### *Voorgeschiedenis.*

Aan een beschouwing over het zoogenaamde „Werktuigencrediet” dienen enkele opmerkingen t.a.v. het crediet aan den Middenstand in het algemeen vooraf te gaan. Tevens moge worden gewezen op het verband, hetwelk bestaat tusschen dezen nieuwen credietvorm en het complex van maatregelen, met betrekking tot de voorziening in de credietbehoefte van den Middenstand door de Regeering als onderdeel van de door haar gevolgde middenstandspolitiek tot dusverre getroffen.

Het veelvuldige gebruik van het woord „Middenstandscrdiet” heeft tot de meening geleid, dat een wijze van geldverstrekking bestaat, welke in het bijzonder rekening houdt met de belangen van deze bevolkingsgroep.

Deze meening moge begrijpelijk zijn, zij is echter niet juist. Niet alleen, dat een dergelijke credietgeving met speciale condities voor het middenstandsbedrijf in het algemeen niet bestaat (zij zou t.a.v. deze sterk geschakeerde groep trouwens weinig zin hebben), ook voor den Middenstander individueel is het niet gemakkelijk geworden een bankcrediet te verkrijgen.

Het is hier niet de plaats een overzicht te geven van de ontwikkeling van dit deel van het credietwezen en aldus tevens de oorzaken na te gaan, welke tot de credietmoeilijkheden voor den Middenstand hebben geleid. Volstaan moge worden met in herinnering te brengen, dat in de jaren vóór den oorlog 1914—18 de particuliere en locale banken een open oog hadden voor de reële en specifieke credietbehoefte van handeldrijvende en industriele Middenstanders en hieraan konden voldoen uit hoofde van haar bekendheid met de betreffende personen en zaken en met de locale omstandigheden, welke, mede dank zij een zekere economische stabiliteit, een behoorlijke schatting van het risico mogelijk maakte.

De oorzaken, welke later tot een concentratie in het bankwezen leidden, golden ook voor die locale banken en de concentratie zelve maakte een einde aan het zelfstandig bestaan van het overgrote deel der laatstgenoemde instellingen. Een gecentraliseerde credietgeving, waarbij o.m. de lessen der na-oorlogsjaren leidden tot het stellen van uniforme en strenge normen, nam de plaats in van het gedecentraliseerde stelsel, bij hetwelk locale inzichten en plaatselijke bekendheid het mogelijk hadden gemaakt, een persoonlijk karakter aan het crediet te verleen.

Een specifiek stelsel van kleine Middenstandsbanken, confessioneel gegroepeerd, handhaafde zich nog eenigen tijd, doch, ofschoon dit systeem met sterk lokalen inslag op zichzelf wel doeltreffend was, op den duur bleek de leiding dezer instellingen tegen de moeilijkheden van het tijdsgewricht niet opgewassen, zoodat dit Middenstandscrdiet een gevaar ging opleveren, zoowel voor de cliënten als voor den middenstand in het algemeen. Teneinde orde te scheppen in wat een chaos dreigde te worden, nam de Regeering het initiatief tot de oprichting van de Nederlandsche Middenstandsbank, welke bank de plaats zou moeten innemen der bedoelde groepsbanken, orde zou moeten brengen in het crediet voor den middenstand en deze credietgeving naar vermogen bevorderen.

De taak dezer instelling was niet een gemakkelijke. Deze bank had vrijwel dezelfde richtlijnen te volgen, als de groote banken bij haar credietgeving in acht namen, terwijl juist tengevolge van de „crisis” een toenemende credietvraag ontstond, waaraan zij, mede gezien de zwakke en weinig overzichtelijke positie van vele middenstandsbedrijven, niet kon voldoen.

Zoo bleef de middenstand, met uitzondering natuur-

lijk van die zaken, welke door haar rentabiliteit en te stellen zekerheid voldoende waarborg boden, dat zij een voor de bank loonende rekening zouden voeren, nog al te zeer van crediethulp verstoken en moest het middenstandsbedrijf wel zeer aan den lijve ondervinden, dat het een voor de banken weinig begeerlijk credietobject vormt, omdat het in het algemeen niet in de gewenschte mate kan voldoen aan de eischen, welke deze aan de liquiditeit, rentabiliteit en zekerheid harer uitzettingen stellen.

(Het feit, dat de banken bij den huidige lage rentestand in meerdere mate credieten aan middenstanders verstrekken, wijst waarschijnlijk meer op een streven naar tijdelijke belegging harer overtollige middelen dan op een prijsgeven, geheel of gedeeltelijk, van het bovenbedoelde principieele bankstandpunt.)

### *„Crisis-crediet voor den Middenstand”.*

Het was de overweging, dat de middenstand in de gevolgen van de crisis zoo mogelijk tegemoet diende te worden gekomen, welke de Regeering in 1934 ertoe bracht de Nederlandsche Middenstandsbank, middels eene garantie voor verliezen, in staat te stellen, credieten te verschaffen aan in wezen levensvatbare middenstandsbedrijven, welke door de tijdsomstandigheden in liquiditeitsmoeilijkheden verkeerden. Dit zoogenaamde crisiscrediet is te zien als de eerste stap, na de, als noodgedwongen aan te merken, oprichting van de Nederlandsche Middenstandsbank, door de Regeering gezet op den weg naar Staatshulp, als de noodig gebleken steun niet van particuliere zijde beschikbaar gesteld wordt of kan worden.

Deze regeling verkreeg een meer permanent karakter, toen in 1938 de Minister van Financiën, onder wiens Departement deze credietgeving ressorteert, besloot het crisiskarakter te doen vervallen en voortaan deze credietgeving te doen strekken ter tegemoetkoming aan liquiditeitsmoeilijkheden, waarin overigens volwaardige middenstandsbedrijven, buiten de schuld van den ondernemer, zijn geraakt, uit hoofde van in den betrokken bedrijfstak heerschende omstandigheden en waarin het voor den ondernemer niet mogelijk is te voorzien door het opnemen van een normaal bankcrediet. Bovendien was reeds eerder een post op de begrooting uitgetrokken ter voorziening in de kosten van een controle op deze credieten ten behoeve van de Nederlandsche Middenstandsbank.

Deze regeling kwam derhalve ten goede aan den middenstand in zijn geheel, voor zoover althans zijn leden konden aantoonen voor een zekere tijdelijke moeilijkheid te staan.

### *Borgstellingsfondsen voor kleine middenstanders.*

Voor het dienstjaar 1936 was inmiddels door den toenmaligen Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart in het kader van een actieve middenstandspolitiek, op diens begrooting een post opgenomen, waarbij werd voorzien in de mogelijkheid van gedeeltelijke betaling van verliezen door te stichten Borgstellingsfondsen voor *kleine Middenstanders* te lijden op hunne credietgeving. Deze fondsen zouden de leemte moeten aanvullen, welke was gebleven, doordat de Nederlandsche Middenstandsbank krachtens de voor het crisiscrediet getroffen regeling geen credieten kan geven lager dan f 500, zoodat de kleine zaken, welke dikwijls met een paar honderd gulden afdoende zouden zijn te helpen, buiten credietsteun bleven. Aan dit crediet der Borgstellingsfondsen, dat oorspronkelijk eveneens een crisis-karakter droeg, werd, reeds eerder dan aan het „grootte” crisiscrediet der N.M.B., een meer blijvend karakter gegeven. Hier ontstond een vorm van crediet, dat ten goede komt aan leden van een, meer sociaal dan economisch gebonden, heterogene groep middenstanders.

Verder werd op de begrooting van den Minister van Economische Zaken een post geplaatst, waaruit den fondsen een tegemoetkoming in hunne kosten van salariering van een ambtenaar, belast met onderzoek, toezicht en saneering, kon worden verstrekt.

*Het werktuigencrediet voor ambachtlieden en kleine industrieelen.*

Alvorens over te gaan tot de behandeling van het werktuigencrediet, dat uitsluitend ten goede kan komen aan ambachtlieden en kleine industrieelen, moge hier nog worden gereleveerd, dat bij het Departement van Financiën een regeling in studie is, waardoor het verstrekken van langlopende credieten ook aan den *handeldrijvenden* middenstand mogelijk kan worden. Hieromtrent kan nog niets met zekerheid worden geschreven, doch ongetwijfeld zal een dergelijke maatregel dit deel van den middenstand, bij hetwelk een credietbehoefte voor kapitaalsuitgaven in erkende mate bestaat, zeer ten goede kunnen komen.

Als gezegd, werd het gewenscht geacht een korte schets te geven van wat van overheidswege aan de instelling van het „Werktuigencrediet” op het terrein van het crediet aan den middenstand is voorafgegaan. Hieruit kan worden afgeleid, dat dit crediet niet als een op zichzelf staande regeling moet worden beschouwd, doch dat het een verder uitvloeisel is van een doelbewust streven, en deel te vormen van een samenstel van door de Regeering gewenscht geoordeelde maatregelen, bij welke uitvoering rekening wordt gehouden zoowel met de beletselen, welke eene credietgeving aan middenstandsbedrijven in den weg staan, als met de eischen, welke de verhoudingen in deze zaken, economisch gegroepeerd, aan vorm en voorwaarden der te haren behoefte te verstrekken credieten doen stellen.

Thans mogen t.a.v. het werktuigencrediet worden nagegaan:

- a. de overwegingen, welke tot de instelling hebben geleid;
- b. de wijze van uitvoering;
- c. de mate, waarin aan de voorwaarden, te stellen aan een voor deze groep *passend* crediet, zal kunnen worden voldaan.

*Motiveering van de instelling van het werktuigencrediet.*

Ofschoon de groot-industrie werkzaamheden van aanvullenden aard uitlokt, waarvan vele verzorgingsbedrijven kunnen profiteren, heeft zij, door hare massaproductie tevens meer en meer uit te breiden op het terrein, dat steeds aan de kleine nijverheid en in het bijzonder aan het ambacht had behoord; ongetwijfeld het bestaan van laatstgenoemde groepen moeilijker gemaakt. Toch wilde het voorkomen, dat het handwerk zijn bestaansrecht bleef bewijzen en dat de ambachtsman en kleine industrieel als zelfstandigen dienden te worden gehandhaafd in hun milieu. Hiertoe zou echter noodig zijn, dat zij den strijd met betere wapens zouden kunnen voeren, m.a.w. dat zij in staat zouden moeten worden gesteld, hun bedrijf te moderniseeren en hun outillage uit te breiden of te verbeteren.

De uitbreiding van het elektrische net over vrijwel het geheele land maakte een verdergaande mechanisatie mogelijk, doch kon alleen ten voordeel strekken aan hen, die de daartoe benodigde werktuigen en machines konden aanschaffen. De kleine bedrijven echter beschikten veelal niet over de noodige gelden en de bron, waaruit zij vroeger dikwijls konden putten, het kapitaal van familieleden, was meerendeels opgedroogd. Voor financiering via de emissiemarkt waren deze bedrijven te klein. Ook het normale bank-

crediet was veelal niet voor hen weggelegd; voor de hier bedoelde financiering is lang geld noodig, terwijl de banken zich in beginsel alleen bezig houden met kortlopend crediet.

Weliswaar verstrekken instellingen als de Maatschappij voor Industriefinanciering gelden op langen termijn voor industriele doeleinden, doch de hier bedoelde bedrijven zullen als regel te klein zijn voor deze instellingen, welke bovendien rekening hebben te houden met overwegingen van meer principieelen aard.

Zoo zullen zij bijv. moeten verlangen, dat de te financieren werken de technisch-economische weerkracht van het land verhoogen; dat de gelden moeten bijdragen tot behoud of uitbreiding van werkgelegenheid; dat het crediet de betrokken onderneming niet in een voorkeurspositie plaatst, en er rekening mede moeten houden, dat een aanmaak hier te lande een vermindering van den invoer tengevolge kan hebben, welke een nadeeligen invloed zou kunnen uitoefenen op den uitvoer van andere producten. Haar credietgeving is aan dergelijke normen van industrie- of handelspolitieken aard gebonden, terwijl deze factoren weinig, althans in mindere mate, zullen behoeven te gelden ten aanzien van de bedrijven met veelal zuiver lokaal karakter, door het werktuigencrediet te steunen.

Wilde men hier helpen, dan diende derhalve een andere oplossing te worden gevonden. Niet alleen uit een economisch oogpunt leek zulks gewenscht; met de handhaving dezer nijveren in hun zelfstandig bestaan, in het bijzonder op het platteland, zou tevens een sociaal belang zijn gediend. Immers, de trek naar de steden zou er door worden verminderd, hetgeen de bestrijding van een der oorzaken van de werkloosheid ten goede zou komen.

Deze overwegingen leidden er toe, dat ten laste van het Xde Hoofdstuk (Economische Zaken) der Rijksbegrooting voor 1939 een post werd opgenomen, door welken het mogelijk werd aan den *ambacht-drijvenden* middenstand crediet te verlenen voor het aanschaffen van machines en de verbetering van de outillage in het algemeen, bij de uitvoering waarvan gebruik zou worden gemaakt van het apparaat der Nederlandsche Middenstandsbank.

*Wijze van credietverleening.*

Uiteraard zullen ook voor deze specifieke crediet-hulp slechts die bedrijven in aanmerking komen, welke als levensvatbaar zijn te beschouwen en welker eigenaar gunstig en als goed vakman bekend staat. Voorts moet zijn gebleken, dat het laatstgenoemde niet mogelijk was, op andere wijze in de aanschaffing of verbetering zijner outillage te voorzien. Bij deze credietgeving is technisch advies onmisbaar, met welk advies tevens de industrie gediend kan zijn, in het bijzonder wanneer dit er op gericht is bij de leveranties een voorkeur voor Nederlandsche fabrikaten of levering door Nederlandsche vertegenwoordigers te bevorderen. Overwogen wordt ook beginnenden in staat te stellen van het crediet te profiteren, mits zij (en/of de eventueel door hen over te nemen zaak) althans aan de hierboven genoemde voorwaarden voldoen en hunne credietwaardigheid kunnen aantoonen.

De praktische gang van zaken is als volgt: De toewijzing der credieten zal in handen worden gelegd van eene Commissie van Toewijzing, welke zal bestaan uit 4 leden, resp. aan te wijzen door het Departement van Economische Zaken, het Departement van Financiën, de Nederlandsche Middenstandsbank en den Middenstandsraad benevens een adviseerend lid, aan te wijzen door het Centraal Instituut voor Industrialisatie. Aan haar wordt toegevoegd een secretaris, tevens plaatsvervangend lid en plaatsvervangend voorzitter. Deze commissie zal haar bureau hebben ten Departemente van Economische Zaken.



Zij zal ook de normen voor deze credietgeving vaststellen.

De aanvragen voor dit crediet kunnen op daartoe door de commissie vastgestelde, in een commercieele en technische rubriek verdeelde, formulieren uitsluitend worden ingediend bij de Nederlandsche Middenstandsbank en haar kantoren, benevens bij de bij haar aangesloten banken. Deze onderzoeken de aanvraag en stellen zich ter zake in verbinding met den Rijksnijverheidsconsulent in het betreffende district, die het technisch onderzoek en advies zal verzorgen.

De aanvragen gaan daarna, vergezeld van het advies van het kantoor der bank en van het technische advies, naar het Hoofdkantoor der N.M.B., hetwelk onder overlegging der stukken prae-advies uitbrengt aan bovengenoemde Commissie van Toewijzing. Deze geeft van hare beslissing, na eventueel nog nadere inlichtingen te hebben ingewonnen, kennis aan de N.M.B. Uitbetaling der credieten geschiedt door het betreffende kantoor der N.M.B. aan den leverancier of uitvoerder van het werk.

Het toezicht op de verleende credieten zal, wat het technische gedeelte betreft, eveneens door de Rijksnijverheidsconsulenten geschieden. Het commercieele toezicht blijft overgelaten aan de N.M.B., hierin waar noodig bijgestaan door de door den Minister van Economische Zaken erkende Borgstellingsfondsen.

Voor het verkrijgen van deze credieten zal de aanvrager, behalve dat hij moet voldoen aan de eerder genoemde voorwaarden, ook de noodige zekerheid moeten kunnen stellen. Zoo zal hij zelf een deel van het benooidigde bedrag moeten betalen. Het aangekochte wordt zoo mogelijk ten behoeve van de Bank verbonden, terwijl als regel de voorwaarde zal worden gesteld, dat de leverancier borg blijft voor het saldo van den credietnemer bij de Bank. Verwacht wordt, dat tegen dezen borgtocht geen bezwaar zal worden gemaakt van de zijde van den leverancier, voor wien aan deze financiering aanmerkelijke voordeelen zijn verbonden en minder risico's dan in geval van huurkoop e.d. (verhoogde afzet, contante betaling, risico van slechts een deel der factuurwaarde, technisch toezicht op installatie en commercieel toezicht op den, credietwaardig bevonden, debiteur, subrogatie in de zakelijke rechten der Bank bij betaling als borg). Verder zal van aanvrager, voor zoover mogelijk en noodig, de gebruikelijke persoonlijke of zakelijke zekerheid worden gevraagd.

Overigens zal met den persoon van aanvrager en de mogelijkheden van diens bedrijf en de plaats van dit bedrijf in het economische milieu ten volle rekening worden gehouden.

Voor dit crediet komen niet in aanmerking houders van bedrijven welke:

- a. economisch geen bestaansrecht hebben;
- b. ook met het gevraagde crediet den strijd om het bestaan niet met succes kunnen voortzetten;
- c. niet op zaakkundige wijze worden geleid,

terwijl tevens rekening zal worden gehouden met bronnen van inkomsten uit anderen hoofde dan het bedrijf.

Aanvragers moeten beschikken over een overzichtelijke boekhouding of zich tot het inrichten daarvan verplichten.

De maximum looptijd der credieten is 10 jaar, het maximum per post f 5.000. Daar omtrent den omvang en de resultaten uiteraard niets te zeggen valt, is deze regeling als een proef te beschouwen. Het totaal der credieten zal dan ook een bedrag van f 500.000 niet mogen overschrijden. T.a.v. de rente, door de Bank op deze credieten te berekenen, kan worden aangenomen, dat die niet hooger zal zijn dan het promesse-disconto van De Nederlandsche Bank, vermeerderd met 2 pCt., met een minimum echter

van 5 pCt. Tevens zal een kleine provisie in rekening gebracht worden.

#### *Bruikbaarheid van het crediet.*

Indien de uitvoering geschiedt in den zin als hierboven aangegeven, zal het werktuigencrediet ongetwijfeld den industrieelen middenstand ten goede blijken te komen en deze jongste differentieering in de credietgeving aan den middenstand haar waarde bewijzen.

In de eerste plaats zullen de ambachtsman en de kleine industrieel reeds bij de aanschaffing of verbetering eener installatie door onpartijdige technische deskundigen worden bijgestaan. Laatstgenoemden zullen kunnen zorgdragen, dat den koopers geen te hooge prijs in rekening wordt gebracht, dat de machine past bij den omvang en aard van het bedrijf, dat de hoedanigheid van het geleverde goed is en verder adviezen kunnen geven omtrent opstelling, drijfkracht e.d. Door dit toezicht kan tevens worden voorkomen, dat tusschen koper en verkooper, met betrekking bijv. tot den prijs, afspraken worden gemaakt, waardoor het credietbedrag ten onrechte zou worden verhoogd. Ook verder blijven de debiteuren onder zeker toezicht, zoowel vanwege de Bank als van de zijde der technische adviseurs. Aldus ontstaat een sterkere band tusschen den credietnemer en de credietbevorderende instanties dan veelal het geval is, hetgeen beiden partijen ten goede zal komen.

Door het voorschrift dat de betaling moet geschieden aan den leverancier wordt bereikt, dat het te verstrekken crediet voldoet aan de voorwaarde dat het uitsluitend mag dienen voor de financiering van een scherp omlijnd object.

Het persoonlijke element zal in deze credietgeving ten volle tot zijn recht kunnen komen. Immers, ofschoon de noodige zekerheden zullen worden gevraagd, kan toch allereerst rekening worden gehouden met de verhoudingen in en de kansen van het bedrijf, alsmede met de menschelijke eigenschappen en zakelijke hoedanigheden van den aanvrager. De eerste inlichtingen, van persoonlijke, administratieve en technische aard, komen van locale zijde, zoodat van een gedecentraliseerd opzet kan worden gesproken. Uiteindelijk wordt weliswaar de beslissing in een centraal punt genomen, doch men zal daar de aanvraag, van verschillende zijden toegelicht, geheel kunnen beoordeelen en daarbij van een standpunt kunnen uitgaan, dat aan alle gegevens ten volle recht doet wervaren. De door de Bank of hare kantoren ontvangen aanvragen zullen zooveel mogelijk alle de Commissie bereiken, zoodat deze ook van de in eerste instantie minder gunstig beoordeelde aanvragen kennis kan nemen en een inzicht kan krijgen in de behoefte aan dit crediet in het algemeen. Ook de nijverheidsconsulenten worden te dezer zake op de hoogte gehouden.

Verder worde nog opgemerkt, dat de debiteur, zolang hij aan zijn verplichtingen voldoet, de zekerheid heeft de beschikking te houden over een crediet, dat in een zeker aantal jaren, eventueel in overeenstemming te brengen met de noodzakelijke afschrijvingen op de betreffende kapitaalsgoederen, kan worden afgelost.

Tenslotte moge de aandacht worden gevestigd op de wijze van medewerking ten deze van het Rijk, dat de verliezen, door de Bank eventueel op deze credieten te lijden, voor zijn rekening neemt en gratis de diensten van de Nijverheidsconsulenten ter beschikking stelt, terwijl ten Departemente van Economische Zaken door het Bureau Middenstandscrdieten de noodige werkzaamheden, verband houdend met de verleenning en administratie van en het toezicht op de credieten, zullen worden verricht.

J. E. FOEKENS.

## WERKGELEGENHEID EN SPOORWEG-BEDRIJF.

Het onlangs gepubliceerde Onderzoek naar de „Blijvende Werkloosheid” en haar bestrijding van de Hoogen Raad van Arbeid is een zeer degelijk stuk werk. Ook al is men het niet eens met de conclusies, men kan moeilijk ontkennen, dat de commissie, van wier hand de publicatie is, geen moeite gespaard heeft om tot een volledig verantwoord inzicht in de behandelde problemen te komen. Des te opvallender is het, dat in een bijlage op blz. 188 prof. Tinbergen ten aanzien van het grootste bedrijf in Nederland, wat personeelsterkte betreft, „mir nichts dir nichts” opmerkt: „Het bevorderen van technische verbeteringen, die niet arbeidsparend maar kapitaalsparend zijn, zal in het belang van de werkgelegenheid zijn ook als het in een enkel land geschiedt, en verzwakt de internationale positie niet. Een goed voorbeeld is de vervanging van railverkeer door autoverkeer.”<sup>1)</sup>

Als deze opmerking in een geschrift tot propaganda van het benzineverbruik gestaan had, zou men er met een schouderophalen aan voorbij kunnen gaan. In een officieele publicatie en geschreven door een statisticus van naam als Prof. Tinbergen, wordt deze opmerking een gevaarlijk argument in de handen van hen, die een snelle liquidatie der spoorwegen bepleiten. Daar deze opmerking in de geheele publicatie door geen cijfer gestaafd wordt en men slechts kan gissen naar de gegevens, op grond waarvan Prof. Tinbergen deze conclusie trekt, zal hier getracht worden na te gaan, in hoeverre zij steekhoudend is. Allereerst dan de bewering, dat een omzetting van het railverkeer in autoverkeer een technische vooruitgang zou zijn. Niemand kan in ernst volhouden, dat de auto bedrijfszekerder of veiliger zou zijn dan de spoorweg. Als het mistig is, als de wegen glad zijn, wordt onmiddellijk een groot deel van het autovervoer, en niet alleen het particuliere vervoer maar ook het zakenvervoer, overgebracht naar de rail. Maar ook in normale omstandigheden is het railverkeer ongetwijfeld de veiligste verkeersvorm.

Wellicht doe ik met dit argument prof. Tinbergen onrecht aan. Hij definieert uitdrukkelijk als criterium voor technischen vooruitgang: kostenverlaging. Dit criterium mag natuurlijk alleen gebruikt worden, als de kwaliteit van het product constant blijft, althans niet vermindert. Nu behoeft het geen betoog, dat de kwaliteit van het vervoer — snelheid en comfort — bij de spoor aanmerkelijk beter is dan bij de bus. Maar zelfs wanneer men deze kwestie ter zijde laat, is het kostenonderscheid nogal vaag. Slechts kan men opmerken, dat het enkele reistarief der busdiensten over het algemeen boven dat der spoorwegen ligt. Voor 163 busdiensten bleek het gemiddelde tarief voor enkele reizen op 2.48 cent per km te komen, terwijl dat der Spoorwegen 2.25 cent per km bedraagt. Ook is de reductie op retours bij busdiensten kleiner dan die van de Spoorwegen. Daartegenover staat, dat de retours der bussen over het algemeen langere geldigheid hebben, hetgeen echter met de invoering van weekend-retours en van maand-retours gedurende de zomermaanden minder betekenis heeft gekregen. Naarmate meer vervoer op den Spoorweg gebracht wordt, kunnen de Spoorwegen goedkoper worden, daar de kosten van bijkomend vervoer miniem zijn. Men ziet nu dan ook, dat het geheele vervoer der wilde bussen, dat p.l.m. f 4 miljoen per jaar gekost moet hebben, zonder extra kosten door den spoorweg bewerkstelligd wordt<sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Cursivering van mij, M.

<sup>2)</sup> Het vereenzelvigen van kosten en tarieven is geoorloofd, daar:

1e. de bezetting bij spoorweg en autobus ongeveer dezelfde is; 2e. het autobusbedrijf als geheel niet zeer winstgevend is, terwijl het spoorwegbedrijf, afgezien van den rentelast, die geen kostenfactor is, met een betrekkelijk klein verlies werkt.

De cijfers zijn voldoende nauwkeurig voor het hier beoogde doel.

Uit deze gegevens blijkt reeds, dat er geen sprake van is, dat autobussen het vervoer aanmerkelijk goedkoper zouden kunnen bewerkstelligen dan spoorwegen. Wanneer, zoals te verwachten is, een deel van het verkeer overgenomen zou worden door taxi's en particuliere auto's, zou het vervoer zeker duurder worden.

Wanneer men ook dit punt buiten discussie stelt, dan blijft de vraag over, of een autobusbedrijf procentsgewijs meer of minder besteedt aan loonuitgaven dan het spoorwegbedrijf. Daarbij moet niet alleen gedacht worden aan loon, door de vervoerbedrijven als zoodanig betaald, maar aan de *totale binnenlandsche loonquote* in de kosten der bedrijven, waarvan de tegenhanger is de *totale buitenlandsche quote*.

Bij dit onderzoek kan de methode gevolgd worden, die in Deel II van het Onderzoek naar den invloed van het arbeidsloon op den kostprijs der producten (C.B.S., 1933) is uiteengezet op blz. 39 sq.

De waarde van de productie wordt daar verdeeld in 4 componenten:

- A. loonen en salarissen,
- B. vaste renten,
- C. variabelen renten,
- D. buitenlandsche importen.

De variabele renten kunnen buiten beschouwing gelaten worden, daar zij in wezen marginale inkomens zijn, die wel in een hausse jaar, als dat waarop het onderzoek van het C.B.S. betrekking heeft, van belang zijn, maar op het oogenblik weinig betekenis kunnen hebben.

Voor de Nederlandsche Spoorwegen stonden van één en ander zeer volledige gegevens ten dienste, voor het autobusbedrijf is gebruik gemaakt van de cijfers, samengesteld door den Heer Jacq. Harms Tiepen, redacteur van de *Bedrijfsauto*, en uitgegeven ter gelegenheid van de R.A.I. te Amsterdam, Januari 1938.

De uitgaven der Spoorwegen zijn in groote trekken als volgt samengesteld (1938):

Personeeluitgaven	f	64	miljoen
Andere uitgaven	„	25	„
Afschrijvingen	„	21	„
Rente	„	15	„
	f	125	miljoen

De post „Personeeluitgaven” is uit den aard der zaak geheel binnenlandsch.

De post „Andere uitgaven” kan als volgt gespecificeerd worden:

	In miljoenen guldens		
	Totaal	Besteed in het binnenland	Rechtstreeks in het buitenland
Reis-, verblijf- en verplaatsingskosten	0.72	0.36	0.36
Magazijngoederen	0.82	0.82	—
Bovembouwmaterialen	0.80	—	0.80
Onderhoud van rollend materieel	4.60	0.92	3.68
Brandstoffen	5.70	2.85	2.85
Electrische stroom	2.99	2.99	—
Afhalen en bestellen van goederen en schadevergoedingen	3.69	3.69	—
Overige uitgaven	5.98	4.49	1.49
Totaal	25.30	16.12	9.18

Het bedrag van f 16.12 miljoen is dus zeer heterogeen samengesteld. Sommige posten zullen minder arbeids-intensief zijn, andere, als b.v. bestelloonen, meer. Wellicht is de beste oplossing, aan te nemen, dat het gemiddelde percentage van de Nederlandsche industrie voor dezen post als geheel geldt. Dan is 55 pCt., of wel f 8.9 miljoen binnenlandsch loon, terwijl het overige als buitenlandsch beschouwd kan worden (onder verwaarloozing van den rentefactor).

Van het bedrag voor *afschrijvingen* is f 9.3 miljoen buitenlandsch, dus f 12.7 miljoen binnenlandsch. Ook hiervan kan 55 pCt. voor binnenlandsch loon worden aangehouden.

De opstelling van inkomens uit het spoorwegbedrijf luidt dus:



Personeeluitgaven	f 64	miljoen
Loonquote binnenlandsch materiaal	8.9	"
Loonquote binnenlandsche afschrijvingen	7.0	"
Rente	15.0	"
Buitenlandsch materiaal	30.1	"
Totaal	f 125	miljoen

De kostprijs-berekening van een dieselaubus (waarop wegens lagere kosten de keuze zal vallen) wordt in de reeds genoemde publicatie als volgt opgegeven:

Aantal km per jaar	100.000
Prijs van den wagen met carrosserie	f 9.000
Kosten per jaar	centen per km
Motorrijtuigenbelasting <sup>3)</sup>	f 655 0.66
Verzekering	266 0.27
Afschrijving (4 jaar, zonder banden)	2100 2.10
Loonen en sociale lasten	2704 2.70
Garagehuur	160 0.16
Rente van het kapitaal	280 0.28
Algemeene kosten	150 0.15
Totaal	f 6315 6.32
Kosten per km	
Gasolie	1.00
Smeermiddelen	0.50
Banden	1.00
Reparaties en onderhoud	2.50
	11.32

De verschillende posten langs gaande, kan de volgende verdeling gemaakt worden:

Verzekering: in wezen reparatiekosten, 50 pCt. buitenlandsch materiaal, verder loon;

Afschrijving: 50 pCt. buitenlandsch voor het chassis, van de rest 55 pCt. binnenlandsch, dus in totaal 72 pCt. buitenlandsch;

Garagehuur: rente en afschrijving, levensduur 75 jaar, rentevoet 4 pCt., dus voor 60 pCt. rente en voor 40 pCt. afschrijving (rente berekend over de helft van de waarde), 55 pCt. der afschrijving is binnenlandsch.

Olie en banden: geheel buitenlandsch behalve 30 pCt. distributiekosten.

Reparatie en onderhoud: 50 pCt. buitenlandsch materiaal, verder loon.

Loonen en sociale lasten en Algemeene kosten zijn uiteraard geheel binnenlandsch.

De Belastingen dienen voor onderhoud van wegen en financiering van wegeaanleg. Blijkens de rekeningen en begrotingen van het Verkeersfonds wordt per jaar ruim f 20 miljoen besteed aan onderhoud van wegen, terwijl de totale belastingopbrengst van het motorverkeer ruim f 60 miljoen bedraagt. Wanneer men aanneemt, dat een derde der belastingen besteed wordt aan onderhoud en de overige twee derden aan rente en afschrijving, dan kan men niet ver van de waarheid zijn. Den levensduur van wegen stellende op 50 jaar en den rentevoet op 4 pCt., geeft voor afschrijvingen en rente ieder eveneens een derde van de belastingopbrengst. 55 pCt. der afschrijvingen kan weer voor binnenlandsch loon aangenomen worden.

Dit geeft volgende opstelling:

	in centen per km		
	binnenlandsch loon	rente	buitenlandsch materiaal
Motorrijtuigenbelasting	0.34	0.22	0.10
Verzekering	0.14		0.13
Afschrijving	0.59		1.51
Loonen en sociale lasten	2.70		
Garagehuur	0.03	0.10	0.03
Rente		0.28	
Algemeene kosten	0.15		
Gasolie	0.30		0.70
Smeermiddelen	0.15		0.35
Banden	0.30		0.70
Reparatie en onderhoud	1.25		1.25
Totaal	5.95	0.60	4.77

Als resultaat van deze berekeningen vinden wij dus in pCt.:

<sup>3)</sup> De publicatie geeft f 523, sinds 1 Mei 1939 is de belasting met 25 pCt. verhoogd.

	Spoorwegen	Autobusbedrijf
Binnenlandsch loon	63.9	52.6
Rente	12.0	5.4
Buitenlandsch materiaal	24.1	42.0
	100.0	100.0

Het meest aanvechtbare punt in dezen opzet is de verdeling der belastingen. Deze moeilijkheid kan omzeild worden door zoowel bij de spoor als bij de autobus de kosten van den weg buiten beschouwing te laten. Dit wil voor het spoorwegbedrijf zeggen, dat de Personeeluitgaven verminderd moeten worden met f 6.6 miljoen voor onderhoud van den weg en van de kunstwerken (bruggen). De „Andere” uitgaven moeten verminderd worden met f 1.3 miljoen, waarvan f 1.0 miljoen rechtstreeks in het buitenland besteed, terwijl van de afschrijvingen f 9.6 miljoen voor rekening van den weg komt, waarvan f 6.0 miljoen rechtstreeks uit het buitenland betrokken is.

Van de totale activa (excl. reorganisatietekort) ad f 411 miljoen is f 266 miljoen belegd in den weg. De rentelast moet dus met 65 pCt. verminderd worden.

De verminderingen bedragen:

Personeeluitgaven	f 6.6	miljoen
Loonquote binnenlandsch materiaal (55 pCt. van f 0.3 miljoen)	0.2	"
Loonquote binnenlandsche afschrijvingen (55 pCt. van f 3.6 miljoen)	2.0	"
Buitenlandsch materiaal	8.7	"
Rente	9.7	"
Totaal	f 27.2	miljoen

De opstelling voor het spoorwegbedrijf ex weg bedraagt dus:

Personeeluitgaven	f 57.4	miljoen
Loonquote binnenlandsch materiaal	8.7	"
Loonquote binnenlandsche afschrijvingen	5.0	"
Rente	5.3	"
Buitenlandsch materiaal	21.4	"
Totaal	f 97.8	miljoen

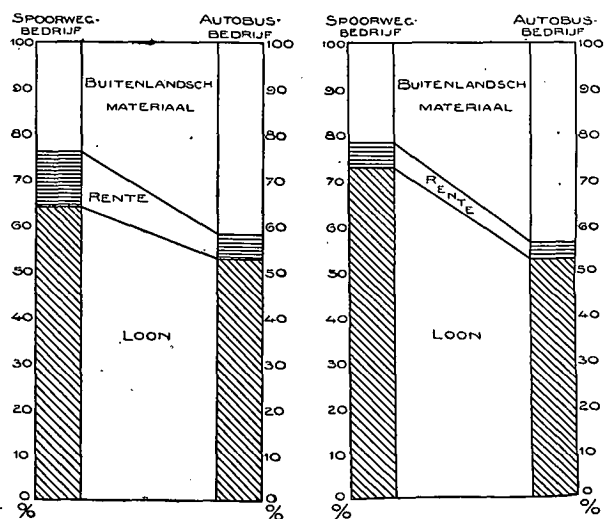
Voor het wegverkeer moet in dezen gedachtengang de belasting buiten beschouwing gelaten worden.

Dit geeft de volgende cijfers in centen per km.

Binnenlandsch loon	5.61
Rente	0.38
Buitenlandsch materiaal	4.67
Totaal	10.66

De volgende vergelijking kan nu gemaakt worden:

	Ex weg, in %	
	Spoorwegen	Autobusbedrijf
Binnenlandsch loon	72.7	52.6
Rente	5.4	3.6
Buitenlandsch materiaal	21.9	43.8
	100.0	100.0



Figuur 1. Aandeel van de uitgaven voor loon, rente en buitenlandsch materiaal in de totale kosten van spoorwegbedrijf en autobusbedrijf.

Figuur 2. Aandeel van de uitgaven voor loon, rente en buitenlandsch materiaal in de kosten (ex weg) van spoorwegbedrijf en autobusbedrijf.

In de op blz. 647 afgedrukte figuren zijn de resultaten grafisch voorgesteld. Met dit resultaat voor oogen wordt het moeilijk te begrijpen, waarop de uiting van Prof. Tinbergen berust. Het verschil in arbeidsintensiteit tusschen spoorwegen en autobusbedrijf spreekt voor zichzelf.

Het autobusbedrijf verschaft minder werk aan Nederlandsche arbeiders, en gebruikt meer materialen van buitenlandschen oorsprong dan de spoorwegen.

Het zou dus averechtsche politiek zijn, de spoorwegen af te schaffen, aangezien daardoor de werkloosheid zou vermeederen in plaats van verminderen.

B. VAN DER MEER.

### DE POSITIE EN DE BETEKENIS DER HAVENPOLITIEKE KWESTIES, BESCHOUWD IN HET ALGEMEENE KADER DER NEDERLANDSCH-BELGISCHE ECONOMISCHE VERHOUDINGEN.

Steeds meer en meer dringt de overtuiging van de wenschelijkheid eener samenwerking tusschen Nederland en België door in de breede lagen van ons volk. En dat ook in België deze zelfde overtuiging aanwezig is, daarvoor heeft de spontane en enthousiaste hulde aan Koningin Wilhelmina gebracht ter gelegenheid van Haar bezoek aan Koning Leopold, een duidelijk bewijs gegeven.

Gedragen en gestimuleerd door de wenschen der beide sovvereinen is er een drang ontstaan naar samenwerking ook op economisch gebied, welke reeds tot bevredigende resultaten heeft geleid. De Nederlandsch-Belgische economische verhoudingen zijn het voorwerp geweest o.a. van meerdere besprekingen, waarvan wij vooral willen noemen: de inleidingen van Jhr. Ir. van Lidth de Jeude en Mr. Verschuur op de algemeene vergadering te Maastricht van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel<sup>1)</sup>, de rede van Prof. Dr. Ir. Gelissen voor de „Société d'Etudes et d'Expansion" te Luik, en de in het toonaangevende scheepvaartblad „Lloyd Anversois" aan genoemde problemen gewijde artikelen van den hoofdredacteur De Keuster.

In het algemeene kader van de Nederlandsch-Belgische economische verhoudingen bekleeden de havenpolitieke kwesties naar onze meening een bijzondere positie, waarvan men zich goed rekenschap dient te geven bij eventueele nadere pogingen tot onderhandelen over de mogelijkheden eener economische samenwerking. Bij pogingen tot samenwerking als de bovenbedoelde speelt de psychologische factor een belangrijke rol, waarmede maar al te dikwijls veel te weinig rekening wordt gehouden.

Bezien wij de Nederlandsch-Belgische economische verhoudingen, zooals deze zich de laatste decennia aan ons hebben voorgedaan, dan springen de havenpolitieke geschillen onmiddellijk op den voorgrond, en wel in zulke mate, dat vooral in de publieke opinie de concurrentiestrijd tusschen Rotterdam en Antwerpen, en de daarmee samenhangende kanalenkwesties, dikwijls als typeerend worden beschouwd voor de algemeene economische verhoudingen. De periodiek terugkerende mededeelingen in de dagbladen over het verloop der havenbewegingen in beide steden, en de belangstelling van het publiek voor de nationale havens zijn zeker aan dezen toestand niet vreemd, doch vooral de volgende factoren zijn daarop van invloed geweest.

Rotterdam en Antwerpen zijn niet alleen havensteden, maar ook zeer belangrijke centra van handel en industrie, terwijl de scheepvaart als zoodanig in het geheele economische leven, toch zeker van Nederland, een invloedrijke positie inneemt. De bestaande

geest van rivaliteit in de specifieke scheepvaartkringen van beide havensteden, is zodoende doorgedrongen in de hen direct omgevende lagen van het bedrijfsleven en vervolgens door middel van de vele aanknoopingspunten, welke een havencentrum bezit met alle economische groepen van het volk, is deze genoemde mentaliteit dikwijls in zekeren zin gemeengoed geworden van leidende kringen op gebied van verkeer, handel en industrie.

De belangrijkheid tenslotte van de nationale havens en het aan haar vastgekoppelde economische apparaat voor de geheele volkshuishouding, hebben de regeeringen ertoe gebracht een complex van economische weerbaarheidsmaatregelen op te bouwen bestaande uit kanalen, spoorwegen, handelsvloot en tariefmaatregelen, waardoor de wederzijdsche concurrentieverhoudingen werden toegespitst, meer dan door welke andere handelspolitieke maatregelen ook, zoodat vanzelf de havenpolitieke kwesties een belangrijke plaats in die verhoudingen gingen bekleeden.

Nu als gevolg van allerlei factoren op economisch, politiek en sociaal terrein, en als gevolg vooral van den directen invloed van Koning Leopold en Koningin Wilhelmina, de mogelijkheden om te komen tot nadere samenwerking tusschen Nederland en België gunstiger zijn dan ooit, zullen wij pogen in het kort den gang van zaken te schetsen, welke naar onze meening bij verdere onderhandelingen zou moeten worden gevolgd, rekening houdend met de hierboven vermelde omstandigheden.

De normale handelwijze bij dergelijke onderhandelingen zou zijn, dat de havenpolitieke kwesties als onderdeel werden behandeld, nadat het algemeene kader van de economische samenwerking was vastgesteld. In het onderhavige geval echter, meenen wij, dat het wenschelijk is van die volgorde af te wijken. De betekenis der havenpolitieke kwesties en de daaraan verbonden psychologische gesteldheid vooral van de belanghebbende kringen is o.i. dusdanig, dat hiervoor eerst en vooral een oplossing moet worden gezocht, alvorens tot verdere belangrijke economische samenwerking kan worden overgegaan. In E.-S.B. van 17 Mei jl. bespraken wij enkele der voornaamste havenpolitieke geschillen en wij legden den nadruk op de verschijnselen, welke naar onze meening de wenschelijkheid van een overeenstemming konden aantonen.<sup>2)</sup> Daar wij hier den nadruk leggen op den psychologischen factor, zullen wij nog eenige der gunstige voorwaarden behandelen, welke naar onze meening aanwezig zijn om die overeenstemming te verwerkelijken.

Ondanks de bestaande rivaliteit zijn vele scheepvaartondernemingen ertoe overgegaan filialen te stichten in de concurreerende havenstad. Vooral de Nederlandsche scheepvaarthuizen zijn in Antwerpen sterk vertegenwoordigd. Vele zelfstandige bedrijven onderhouden regelmatige relaties met Antwerpen, welke reeds dateeren van de vorige eeuw, terwijl ook de meeste groote scheepvaartlijnen de beide havens aandoen.

Als gevolg van deze wederzijdsche banden is reeds een zekere overeenstemming ontstaan, gebaseerd op gemeenschappelijk belang, waardoor de overheerschende rivaliteit, zoodra de wrijvingspunten, met name de hangende geschillen op havenpolitiek gebied, zullen zijn beslecht, zou kunnen overslaan tot samenwerking.

Zou men echter de economische samenwerking b.v. op het gebied van industrie en handel verder willen regelen, zonder tot een bevredigende overeenstemming te zijn gekomen op havenpolitiek gebied, dan is het gevaar niet denkbeeldig, dat niet die gunstige resul-

<sup>1)</sup> Zie: de Avondbladen van Zaterdag 24 Juni 1939.

<sup>2)</sup> Zie: ook de genoemde inleiding van Jhr. Ir. van Lidth de Jeude, waarin het door ons naar voren gebrachte argument van het „Mittellandkanaal" in ruim verband wordt overgenomen, in het Avondblad van „De Maasbode" van Zaterdag 24 Juni 1939 en het Ochtendblad van „De Nieuwe Rotterdamsche Courant" van Zondag 25 Juni 1939.

taten zullen worden verkregen, welke mogelijk zouden zijn geweest, indien men zich tevoren van een geest van medewerking van de zijde van de Rotterdamse en Antwerpse kringen verzekerd had.

Wij willen hiermede geenszins beweren, dat de havenpolitieke kwesties tot in alle details moeten zijn opgelost, zulks is onmogelijk, indien men deze zijde van het vraagstuk op harmonische wijze wil aanpassen in het algemeene kader, omdat bij beide immers wederzijdsch een wisselwerking bestaat, welke tenslotte den definitieven vorm bepalen zal.

Zijn echter de havenpolitieke geschillen dusdanig geregeld, dat er een geest van verstandhouding is ontstaan, en vooral een goede gezindheid tegenover de verdere gemeenschappelijke plannen, dan zal het gemakkelijker mogelijk zijn de algemeene economische verhoudingen nader te regelen en in eventueele overeenkomsten vast te leggen. Is deze vaste vorm eenmaal bekend, dan daalt men weer af tot het havenpolitieke gedeelte, waar eerst de verhoudingen tusschen de beide landen nauwkeurig moeten worden bepaald, met daarop aansluitend eventueele binnenlandsche maatregelen, welke noodzakelijk en mogelijk worden geoordeeld.

Ook de volgende reden tenslotte is van belang ter ondersteuning van onze meening, dat het wenschelijk is eerst de havenpolitieke kwesties te regelen, alvorens tot verdere economische overeenkomsten met België over te gaan.

Bezien wij het terrein, op hetwelk een eventueele economische samenwerking mogelijk zou zijn.

Eertijds werd veelal de nadruk gelegd op de mogelijkheid van een tolunie. Deze vorm van samenwerking veronderstelt echter te veel politieke eenheid, of wijst althans in die richting. En daar bij het streven naar samenwerking tusschen Nederland en België vooral de politieke zelfstandigheid moet behouden blijven, hetgeen de uitdrukkelijke wensch is van beide partijen, moet de gedachte van een tolunie worden verworpen.

Meer en meer komt echter de gedachte naar voren van een economische arbeidsverdeling tusschen beide landen binnen de grenzen van het gezamenlijke gebied<sup>3)</sup>. Deze gedachte, welke bij de bestaande handelsverdragen reeds werd toegepast en leidde tot een uitwisseling van faciliteiten voor Nederlandsche landbouwproducten en voor Belgische industrieproducten, zou thans op ruime schaal kunnen worden doorgevoerd.

De eenzijdige stelling, dat Nederland een agrarisch land is, gaat niet meer op. Reeds geruimen tijd heeft het Nederlandsche productie-apparaat zich ontwikkeld in industriele richting, het is daarom dat vooral op dat gebied zou moeten gestreefd worden naar een hechte samenwerking en differentiatie-overeenkomst met België. Het uiteenvallen van de wereldmarkt in talloze geïsoleerde nationale markten maakt het voor de industrie moeilijk haar afzet te vinden buiten de eigen landsgrenzen, terwijl het binnenlandsche afzetgebied veelal te beperkt is om een behoorlijken omvang en daardoor een rendabele exploitatie te waarborgen. Een verdragsverbondenheid tusschen Nederland en België echter, elk met een volgens het differentiatiebeginsel op elkander afgestemd economisch apparaat, zou het mogelijk maken industrieën te vestigen en te ontwikkelen, welke noodzakelijk zijn voor de afzonderlijke volkshuishoudingen, doch welke zonder deze overeenkomst en verbondenheid, wegens gebrek aan afzet, geen bestaan zouden kunnen vinden.

Bij de overtuiging, dat de economische samenwerking tusschen Nederland en België vooral zal dienen te bestaan uit een soort arbeidsverdeling, o.a. op industrieel gebied, moet de aandacht worden gevestigd op het mijngebied van Belgisch Limburg, aansluitend aan het Nederlandsche kolenbassin, gelegen in de on-

middelrijke nabijheid van het Luiksche industriegebied en slechts door de staatkundige grenslijn „gescheiden” van Noord-Brabant, dat zich eveneens meer en meer in industriele richting ontwikkelt.

Dit geheele gebied nu, wordt als het ware omsloten door het Julianakanaal en het Albertkanaal, welke met hun diverse vertakkingen een net van waterwegen uitspreiden over deze streek, die een grooten industrieelen bloei belooft tegemoet te gaan<sup>4)</sup>.

Wil men echter in dit verband, het volledige nut verkrijgen van deze beide kanalen, dan moeten eerst de geschillen over de z.g. „stop” van Ternayen en de daarmee samenhangende kwesties worden opgelost<sup>5)</sup>.

Wij meenen in de voorgaande verhandeling de be teekenis en de positie, welke de havenpolitieke kwesties innemen in het kader van de Nederlandsch-Belgische economische verhoudingen, voldoende te hebben beklemtoond. Wij willen niet eindigen zonder er nogmaals<sup>6)</sup> nadrukkelijk op te wijzen, dat wij ten volle de moeilijkheden erkennen, welke aan de oplossing van de havenpolitieke kwesties en aan de realisering van de geschetste economische samenwerking met België zijn verbonden. Onze bekendheid met de scheepvaart en den handel van beide landen doet ons de bezwaren, op dewelke de verwezenlijking van deze plannen zal stuiten, in alle scherpte onderscheiden.

Ondanks de kennis van die moeilijkheden durven wij echter de overtuiging uitspreken, dat met veel goeden wil de samenwerking tusschen Nederland en België, beantwoordend aan de wenschen van Koningin Wilhelmina en Koning Leopold, is tot stand te brengen. Een samenwerking welke het Nederlandsche en het Belgische volk zal ten goede komen!

J. F. G. M. DE MEYER.

<sup>4)</sup> Zie: J. de Keuster: „L'évolution du Trafic des ports de Rotterdam et d'Anvers 1929—1937. Les possibilités d'une collaboration entre ces deux grands centres postaux” in „La Vie économique et Sociale”, December 1938.

J. de Keuster: „La collaboration économique néerlandobélgo-luxembourgeoise” in „Lloyd Anversois” van Woensdag 24 Mei 1939, waarin tevens een bespreking van de genoemde rede van Prof. Dr. Ir. Gelissen voor de „Société d'études et d'expansion” te Luik, voorkomt.

<sup>5)</sup> Zie E.-S.B. 17 Mei 1939.

## INGEZONDEN STUKKEN.

### DE CRISISSTEUN AAN DE NEDERLANDSCHE KOOPVAARDIJ.

De Heer W. van der Vorm schrijft ons:

De heer Zaalberg heeft in zijn artikel over den crisissteun aan de Nederlandsche koopvaardij in Uw nummer van 9 dezer, sprekend over andere ondersteuning dan die via de Benas, gezegd, dat indirect de scheepvaart ook voordeel heeft genoten van de credietverleening tot werkverruiming in de scheepsbouwindustrie en daarbij als voorbeeld genoemd den bouw van de „Nieuw Amsterdam”, die mede dank zij zulk crediet tot stand zou zijn gekomen.

Deze opmerking mag, zooals zij daar staat, niet onweersproken blijven. Zij versterkt opnieuw een veel verbreide misvatting. De Holland-Amerika Lijn heeft nl. noch direct noch indirect voor den bouw van de „Nieuw Amsterdam” eenigen regeeringssteun genoten. Integendeel: om de Regeering tegemoet te komen in haar verlangen de scheepsbouwindustrie hier te lande te steunen heeft de H.A.L. zich een *hoogeren* prijs voor het schip getroost, dan waarvoor zij in het buitenland, op overigens even voordelige of voordeliger voorwaarden, zou zijn geslaagd.

N a s c h r i f t. Hoewel ik uit de aard van mijn bemoeiingen op scheepvaartgebied geen mededelingen kan doen over de — in dit geval veelomvattende, langdurige en spannende — onderhandelingen over

<sup>3)</sup> Zie ook de genoemde inleiding van Mr. Verschuur.

bepaalde aangelegenheden, meen ik toch wel ter geruststelling van de aandeelhouders van de H.A.L. te mogen zeggen, dat ik uit die onderhandelingen, die geleid hebben tot een groot en gemakkelijk crediet, de indruk heb bewaard, dat de H.A.L. er een voordeel in zag, dit schip hier te laten bouwen. Of dit voordeel zo groot was, dat het beslissend is geweest over de vraag van al of niet bouwen, m.a.w. of zonder de hulp van de Nederlandse Regering tot voordeliger bouw in het buitenland zou zijn besloten, weet alleen het Bestuur van de H.A.L. Discutabel is deze kwestie m.i. niet.

C. J. P. ZAALBERG.

### ONTVANGEN BOEKEN EN STATISTIEKEN.

#### Boeken.

*Geld, Banken, Börsen* door Adolf Weber. (Leipzig 1939; Verlag Quelle & Meyer).

*Allgemeine Volkswirtschaftslehre, (eine Einführung)* door Erich Carell. (Leipzig 1939; Verlag Quelle und Meyer. Prijs R.M. 4).

*De praktijk der ordening.* De Nederlandsche ordeningswetgeving voor het industriele bedrijfsleven en haar toepassing door Dr. J. C. Kruisheer. (Amsterdam 1939; H. J. Paris. Prijs geb. f 3.50, ingen. f 2.75).

*Rapport betreffende overneming der landbouw-crisismaatregelen door de bedrijfsgeenooten.* (Regeling van de positie van handel en nijverheid.) ('s-Gravenhage 1939; Algemeene Landsdrukkerij).

#### Statistieken.

*Jaarcijfers voor Nederland 1938.* Bewerkt door het Centraal Bureau voor de Statistiek. ('s-Gravenhage 1939; N.V. Drukkerij Albani. Prijs f 4.25).

*Verslagen en mededeelingen betreffende Indische delfstoffen en haar toepassingen No. 22. Delfstoffen op Java, met uitzondering van aardolie, kolen en ertsen.* (Batavia 1939; Landsdrukkerij. Prijs f 1.75).

*Ongevallenstatistiek betreffende het kalenderjaar 1937,* samengesteld ter voldoening aan de bepaling van artikel 10 der wet op de Rijksverzekeringsbank en de Raden van Arbeid. (Amsterdam 1939; J. H. de Bussy).

*Statistiek voor den detailhandel in textielwaren IV (1937/1938).* Uitgave van de Stichting Economisch Instituut voor den Middenstand. (Den Haag 1939).

*Statistiek voor het wasscherijbedrijf VI (1937/1938).* ('s-Gravenhage 1939; Stichting Economisch Instituut voor den Middenstand).

*Statistiek voor het kruideniersbedrijf VI (1937).* ('s-Gravenhage 1939; Stichting Economisch Instituut voor den Middenstand).

*Annuaire Statistique de la Société des Nations 1938/39.* (Genève 1939; Volkenbond).

*Jaarboek voor scheepvaart en scheepsbouw 1939.* Samengesteld met medewerking van de Nederlandse Reeders Vereeniging en de Hoofdingspectie voor de Scheepvaart. (Den Haag 1939; Moorman's Periodieke Pers N.V.).

### MAANDCIJFERS.

Gecombineerde Maandstaat van de Nederlandsche en Nederlandsch-Indische Grootbanken.

(In millioenen guldens)	Nederl. Banken		Ned.-Ind. Banken		Totaal	
	30 Juni	31 Juli	30 Juni	31 Juli	30 Juni	31 Juli
<b>Activa:</b>						
Kas, kassiers en dag-geldleeningen .....	146	146	83	87	229	233
Nederl. en Ned.-Indisch schatkistpapier .....	138	133	104	111	242	244
	284	279	187	198	471	477
Ander overheidspapier Wissels .....	39	26	24	13	63	39
Bankiers in binnen- en buitenland .....	23	25	42	46	65	71
Prolongaties en voorschotten op effecten ..	72	68	59	59	131	127
	102	101	78	73	180	174
	236	220	203	191	439	411
Debiteuren .....	268	271	166	163	434	434
Effecten en Syndicaten	57	56	39	39	96	95
Deeln. (incl. voorschott.)	12	12	29	29	41	41
	337	339	234	231	571	570
Gebouwen .....	16	16	13	13	29	29
Diverse rekeningen (incl. overl. posten) ..	1	—	—	—	1	—
Belegde bestemmingsreserve .....	2	2	—	—	2	2
Effecten leendepot ....	17	17	—	—	17	17
	893	873	637	633	1530	1506
<b>Passiva:</b>						
Crediteuren .....	553	535	404	397	957	932
Wissels — eigen accept.	12	11	9	9	21	20
„ — derden ....	7	6	2	2	9	8
	19	17	11	11	30	28
Deposito's op termijn ..	40	39	99	102	139	141
Diverse rekeningen ..	9	10	9	9	18	19
Bestemmingsreserve ...	2	2	—	—	2	2
Effecten leendepot ....	17	17	—	—	17	17
	640	620	523	519	1163	1139
Werkzaam kapitaal ..	253	253	114	114	367	367
Aandeelenkapitaal ....	170	170	87	87	257	257
Reserve .....	83	83	27	27	110	110
	253	253	114	114	367	367

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

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	20-26 Aug. 1939	Sedert 1 Jan. 1939	Overeenk. tijdvak 1938	20-26 Aug. 1939	Sedert 1 Jan. 1939	Overeenk. tijdvak 1938	1939	1938
Tarwe .....	11.887	540.271	712.202	—	47.989	4.295	588.260	716.497
Rogge .....	6.917	133.020	113.901	—	1.700	—	134.720	113.901
Boekweit .....	—	11.321	12.428	—	—	—	11.321	12.428
Mais .....	15.398	467.600	820.309	—	61.753	63.445	529.353	883.754
Gerst .....	9.522	194.845	263.280	—	11.514	11.204	206.359	274.484
Haver .....	932	148.550	125.320	—	2.360	8.112	150.910	133.432
Lijnzaad .....	10.088	123.397	114.586	—	203.281	149.173	326.678	263.759
Lijnkoek .....	700	52.797	39.527	—	150	125	52.947	39.652
Tarwemeel .....	337	43.157	38.990	340	5.446	8.524	48.603	47.514
Andere meelsoorten ....	895	16.692	20.762	40	4.314	3.659	21.006	24.421

**STATISTIEKEN.**

**BANKDISCONTOS.**

Ned. Bk.	Disc. Wissels. 3	28 Aug. '39	Lissabon	4	11 Aug. '37
	Bel. Binn. Eff. 3 1/2	28 Aug. '39	Londen	4	24 Aug. '39
	Vrsch. in R.C. 3 1/2	28 Aug. '39	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 1/2	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 1/2	5 Mei '38	Pretoria	3 1/2	15 Mei '33
Brussel	2 1/2	16 Juli '39	Rome	4 1/2	18 Mei '36
Boedapest	4	28 Aug. '35	Stockholm	2 1/2	1 Dec. '33
Calcutta	3	28 Nov. '35	Tokio	3.46	11 Mrt. '38
Dantzig	4	2 Jan. '37	Warschau	4 1/2	18 Dec. '37
Helsingfors	4	3 Dec. '34	Zwits. Nat. Bk.	1 1/2	25 Nov. '36
Kopenhagen	3 1/2	22 Febr. '39			

1) 1 1/2 bankwissels i.z. verk. Belgische prod. in het buitenland.

**OPEN MARKT.**

	1939				1938	1937	1914
	26 Aug.	21/26 Aug.	14/19 Aug.	7/12 Aug.	22/27 Aug.	23/28 Aug.	20/24 Juli
Amsterdam Partic. disc.	—	1/2	1/2	1/2	1/4	1/4	3/4-4 3/4
Prolong.	—	3/4	3/4	3/4	1/2	1/2	3-4 1/4
Londen Daggeld	23/4-3 1/4	1/2-3/4	1/2-1	1/2-1 1/2	1/2-1	1/2-1	1/2-1
Partic. disc.	3 13/16-7/8	13/16-3/8	11/16-13/16	5/8-11/16	17/32	17/32-9/16	9/16-9/4
Berlijn Daggeld	—	2 1/4-5/8	2 1/4-5/8	2 1/4-5/8	2 1/8-5/8	2 1/8-3 1/8	2 5/8-3 1/8
Maandgeld	—	2 3/8-5/8	2 3/8-5/8	2 3/8-5/8	2 3/8-3	2 1/2-7/8	2 1/2-7/8
Part. disc.	2 3/4	2 3/4	2 3/4	2 3/4	2 1/4	2 1/8	2 1/8
Warenw...	4-1 1/2	4-1 1/2	4-1 1/2	4-1 1/2	4-1 1/2	4-1 1/4	4-1 1/4
New York Daggeld	1	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	3/16
Partic. disc.	—	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1

1) Koers van 18 Aug. en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.

2) Koers van 8/12 Aug.

**WISSELKOERSEN.**

**KOERSEN IN NEDERLAND.**

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
22 Aug. 1939	1.86 1/16	8.73 3/4	74.80	4.94 1/4	31.60	100 1/4
23 " 1939	1.86 3/8	8.73 1/2	74.75	4.94	31.52 1/2	100 1/4
24 " 1939	1.86 1/2	8.71 1/2	74.50	4.92 3/4	31.52 1/2	100 1/4
25 " 1939	1.87 3/4	8.31	—	4.71 1/2	32.—	100 1/4
26 " 1939	1.86 3/4	8.21	68.50	4.72 1/2	32.—	100 1/4
28 " 1939	1.87 3/8	7.87	69.50	4.55	31.70	100 1/4
Laagste d.w. 1)	1.85 1/2	7.85	63.—	4.55	31.25	100
Hoogste d.w. 1)	1.88	8.75	75.—	4.95	32.10	100 1/4
Muntpariteit	1.469	12.1071	59.263	9.747	24.906	100

Data	Zwitserland *)	Praag 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid **)
22 Aug. 1939	42.15	—	—	—	—
23 " 1939	42.15	—	—	—	—
24 " 1939	42.02 1/2	—	—	—	—
25 " 1939	42.30	—	—	—	—
26 " 1939	42.15	—	—	—	—
28 " 1939	42.35	—	—	—	—
Laagste d.w. 1)	41.90	—	—	—	—
Hoogste d.w. 1)	42.50	—	—	9.80	—
Muntpariteit	48.003	7.371	1.488	13.094	48.52

Data	Stockholm *)	Kopenhagen *)	Oslo *)	Helsingfors 1)	Buenos-Aires 1)	Montreal 1)
22 Aug. 1939	45.10	39.02 1/2	43.92 3/8	3.90	43 1/2	1.87
23 " 1939	45.05	39.00	43.90	3.85	43 1/2	—
24 " 1939	44.95	38.87 1/2	43.75	—	—	—
25 " 1939	—	—	—	—	—	—
26 " 1939	—	—	—	—	—	—
28 " 1939	—	—	—	—	—	—
Laagste d.w. 1)	44.60	38.60	43.50	3.80	42 1/2	1.86
Hoogste d.w. 1)	45.10	39.10	43.95	3.90	43 1/2	1.87
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.)
22 Aug. 1939	4.68 1/8	2,64 15/16	40,05	53,55
23 " 1939	4,68 1/8	2,64 15/16	40,00	53,67
24 " 1939	4,68 1/8	2,64 3/8	40,00	53,79 1/2
25 " 1939	4,48 1/4	2,56 3/4	38,50	53,75
26 " 1939	—	—	—	—
28 " 1939	4,28	2,45 1/4	39,45	53,60
29 Aug. 1938	4,86 15/16	2,73 3/16	40,08 1/2	54,41
Muntpariteit..	4,86	3,90 3/4	23,81 1/4	40 1/16

**KOERSEN TE LONDEN.**

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	12 Aug. 1939	19 Aug. 1939	21/26 Aug. 1939 Laagste	26 Aug. 1939 Hoogste
Alexandrië..	Piast. p. £	97 1/2	97 1/2	97 3/4	97 3/4
Athene ....	Dr. p. £	547 1/2	547 1/2	540	555
Bangkok...	Sh. p. tical	1/10 3/8	1/10 3/8	1/10 3/8	1/10 3/8
Budapest ...	Pen. p. £	24	24	23 1/2	24
Buenos Aires 1	p. peso p. £	20.19 1/2	20.19 1/2	19.00	22.22
Calcutta ....	Sh. p. rup.	1/5 15/16	1/5 15/16	1/5 29/32	1/5 31/32
Hongkong ...	Sh. p. \$	1/2 1/4	1/2 1/4	1/2 1/4	1/2 1/4
Istanbul ..	Piast. p. £	583	583	580	580
Kobe .....	Sh. p. yen	1/2	1/2	1/1 1/2	2 1/8
Lissabon ...	Escu. p. £	110 9/16	110 9/16	110	110 9/16
Montevideo ..	d. per £	18 1/4	18 1/4	17 3/4	19 1/4
Montreal ..	\$ per £	4.68 1/8	4.68 1/8	4.35	4.71
Rio de Janeiro	d. per Mil.	2 3/8	2 3/8	2 3/8	2 3/8
Shanghai ..	d. p. \$	3 1/2	3 1/2	3	4 1/8
Singapore ..	Sh. p. \$	2/4 1/2	2/4 1/2	2/4	2/4 1/2
Valparaiso *)	\$ per £	117	117	117	117
Warschau ..	Zl. p. £	24 3/8	25	22 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“ notering.

**ZILVERPRIJS**

	Londen 1)	N.York 2)
22 Aug. 1939..	18 1/16	37 3/4
23 " 1939..	18 1/16	37 1/4
24 " 1939..	19 1/16	39 3/8
25 " 1939..	20 1/16	39 3/4
26 " 1939..	20 1/16	—
28 " 1939..	19 3/8	36 1/8
29 Aug. 1938..	19 3/8	42 3/4
27 Juli 1914..	24 3/8	59

**GOUDPRIJS**

	A'dam 3)	Londen 4)
22 Aug. 1939..	2110	148 6 1/2
23 " 1939..	2110	148 6 1/2
24 " 1939..	2110	148 5
25 " 1939..	2110	150/6
26 " 1939..	2110	155/-
28 " 1939..	2110	161/-
29 Aug. 1938..	2065	142 8 1/2
27 Juli 1914..	1648	84 1/10 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 Aug. 1939	23 Aug. 1939
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank .....	f 29.642.105,68	f 17.322.084,22
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten Voorschotten op ultimo Juli 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	" 64.010,77	" 93.756,58
Voorochten aan Ned.-Indië .....	" 53.230.778,94	" 54.580.499,30
Idem aan Suriname .....	" 10.635.382,12	" 10.732.855,60
Kasvord.weg. creditverst. a/h. buitenl. Daggeldleeningen tegen onderpand ..	" 94.497.368,85	" 94.233.173,38
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabellen Vord. op het Alg. Burg. Pensioenf. 1) ..	" 36.740.567,37	" 33.114.386,83
Vord. op andere Staatsbedrijven 1) ....	" 16.054.855,56	" 16.398.485,45
Verplichtingen		
Voorshot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrooi verstrekt Schatkistbiljetten in omloop .....	f 135.279.000,—	f 135.203.000,—
Schatkistpromessen in omloop .....	" 75.000.000,—	" 75.000.000,—
Zilverbons in omloop .....	" 1.069.890,—	" 1.069.685,50
Schuld op ultimo Juli 1939 a/d. gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. l. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsbel. alsmede op die bel. en op de vermogensbelasting ..	" 15.066.784,07	" 15.066.784,07
Schuld aan Curaçao 1) .....	" 1.789.268,57	" 1.789.398,24
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenf. 1) ..	" 8.773.349,97	" 9.019.267,57
Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. 1) ...	" 200.785.256,26	" 176.549.731,72
Id. aan andere Staatsbedrijven 1) .....	" 20.500.000,—	" 20.500.000,—
Id. aan diverse instellingen 1) .....	" 343.571.305,60	" 345.823.144,38
1) In rekg.-crt. met 's Rijks Schatkist.		

**NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.**

	19 Aug. 1939	26 Aug. 1939
Vorderingen: 1)		
Saldo Javasche Bank .....	—	f 4.195.000,—
Saldo b. d. Postchèque- en Girodienst	f 55.000,—	" 320.000,—
Verplichtingen:		
Voorshot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell. Schatkistpromessen in omloop .....	" 53.518.000,—	" 54.222.000,—
Schatkistbiljetten in omloop .....	" 21.000.000,—	" 21.000.000,—
Schuld a. d. Indische Pensioenfonds	" 20.000.000,—	" 20.000.000,—
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds.	" 1.475.000,—	" 1.475.000,—
Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarbank.	" 612.000,—	" 360.000,—
Belegde kasmiddelen zelfbesturen. ...	" 995.000,—	" 995.000,—
Voorshot van de Javasche Bank .....	" 1.349.000,—	—
1) Betaalmiddelen in 's LandsKas f 37.572.000,—.		

**SURINAAMSCHE BANK.**

**Voornaamste posten in duizenden gulden.**

Data	Metaal	Circulatie	Andere opelsch. schulden	Discont.	Div. rekeningen 1)
22 Juli 1939..	940	1.164	601	549	1.378
15 " 1939..	932	1.171	637	541	1.343
8 " 1939..	921	1.198	645	537	1.355
1 " 1939..	779	1.370	645	534	1.364
24 Juni 1939..	813	1.359	606	536	1.285
1 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

1) Sluftp. der activa.

GROOTHANDELSPRIJZEN VAN BELANGRIJKE VOEDINGS- EN GENOT-

1) Zie blz. 281 van E.-S. B. van 5 April jl.	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 Herl.Ned.Ct. Not.		BOTER per kg. Leeuwarder Comm. Notering.		KAAS Edammer Alkmaar Fabr.kaas gang exp. per 50 kg.		EIEREN (groot) Gem. not. Eiermijn Roermond p. 100 st.					
	f	%	f	%	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.	Herl.Ned.Ct.	Not.	Herl.Ned.Ct.	Not.			
1927	237	110,2	171,50	89,3	176	87,1	12,475	102,5	13,825	110,1	14,75	109,3	6,83	104,5	113/4	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	107/8	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	106,6	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	82,25	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	39,6	5/11/2	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	4/5/2	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	4/7/2	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	5/8/2	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	5/7/2	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	6/7	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	21,275	46,7	3,98	49,6
Juli 1938	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	6/11/4	0,78	37,9	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	6/5/4	0,76	36,9	21,325	46,8	4,17	57,0
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	6/3/2	0,78	37,9	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	5/5/2	0,74	35,9	23,45	51,4	5,07	63,2
Nov. " "	81	37,7	84,50	44,0	91	42,7	4,27	30,3	3,35	26,7	3,65	27,1	2,08	31,9	4/9/4	0,76	36,9	22,325	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	4/9/4	0,83	40,3	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	4/11/4	0,84	40,8	20,075	44,0	4,29	53,5
Febr. " "	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	5/2/4	0,86	41,7	19,95	43,8	3,41	42,5
Maart " "	89,75	41,7	98,25	46,5	98,25	46,1	4,225	34,7	3,575	28,5	3,625	26,9	2,42	37,1	5/5/4	0,80	38,8	18,15	39,8	3,50	43,6
April " "	93	43,2	90,75	47,3	101,25	47,5	4,25	34,9	3,575	28,5	3,825	28,4	2,57	39,4	5/9/4	0,75	36,4	16,575	36,4	3,55	44,3
Mei " "	91	42,3	89,75	46,7	100,50	47,2	4,10	33,7	3,925	31,2	3,95	29,3	2,65	40,6	6/1	0,69	33,5	17,45	38,3	3,40	42,4
Juni " "	90,75	42,2	90,50	47,1	97,25	45,6	3,90	32,1	3,475	27,7	3,825	28,4	2,62	40,1	5/11/3/8	0,75	36,4	17,10	37,5	3,45	43,0
Juli " "	87	40,5	83,25	43,4	91,25	42,8	3,875	31,9	3,35	26,7	3,45	26,6	2,54	38,9	5/9/2	0,76	36,9	16,55	36,3	3,49	43,5
1-8 Aug. '39	85,50	39,8	82	42,7	85	39,9	4,25	34,9	3,40	27,1	3,40	25,2	2,55	39,1	5/9/4	0,72	35,0	15,50	34,0	3,35	41,8
8-15 " "	88	40,9	87,75	41,0	83,50	39,2	4,30	35,3	3,125	24,9	3,40	25,2	2,58	39,5	5/11/4	0,70	34,0	16,25	35,7	4,20	52,4
15-22 " "	86	40,0	80,50	41,9	84,50	39,6	4,30	35,3	3,125	24,9	3,40	25,2	2,59	39,7	5/11/4	0,70	34,0	16	35,1	4,325	53,9
22-29 " "	83,50	38,8	89,50	46,6	96,50	45,3	4,90	40,3	3,475	27,7	3,75	27,8	—	—	—	0,74	35,9	16	35,1	4,30	53,6

a) La Plata. \*) In verband met den internationalen toestand geen notering.

	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.								
	f	%	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	%	cts.	%	pence						
	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.	Herl.Ned.Ct.	Not.					
1927	442,38	103,4	36.10/-	43,8	93,1	17,60	36,7	102,1	7,27	133,8	9,6	26,50	244,9	104,8	48,50	13,55	105,8	5,44	93	140,2	18,50
1928	445,89	104,2	36.16/11	49,8	105,8	20	37,9	105,5	7,51	153,8	11,2	30,50	259,7	111,1	51,50	12,60	98,4	5,07	54	81,4	10,75
1929	395,49	92,4	32.14/3	47,6	101,1	19,10	33,2	92,4	6,59	127,2	9,20	25,25	196,5	84,1	39	12,28	95,9	4,93	52	78,4	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	5,875
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	3,125
1932	146,86	34,3	16.18/-	15,9	33,8	6,40	19,5	54,3	5,39	42,5	30,7	11,75	79,7	34,1	22	3,87	30,2	1,56	12	18,1	3,375
1933	128,63	30,1	15.12/2	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
1934	115,85	27,1	15.9/9	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
1935	134,52	31,4	18.11/8	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
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
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	1,865	36	54,3	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
Juli 1938	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	1,775	28	42,2	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	1,695	29	43,7	7,875
Sept. " "	170,11	39,8	19.1/9	14,9	31,6	7,99	14,1	39,2	3,84	62,0	44,9	16,75	94,9	40,6	25,50	3,17	24,7	1,705	30	45,2	8
Oct. " "	171,48	40,1	19.11/3	15,9	33,8	8,62	14,3	39,8	3,92	62,6	45,3	17,25	94,8	40,6	26	3,27	25,5	1,775	31	46,7	8,375
Nov. " "	165,33	38,6	19.1/3	16,7	35,5	9,09	14,6	40,6	4,03	61,4	44,4	17	92,2	39,5	25,50	3,19	24,9	1,735	29	43,7	8,125
Dec. " "	163,83	38,3	19.1/6	15,9	33,8	8,62	14,4	40,1	4,03	59,3	42,9	16,50	89,5	38,3	25	3,22	25,1	1,75	29	43,7	8,125
Jan. 1939	178,37	41,7	20.15/-	16,5	35,0	8,91	14,8	41,2	4,14	58,5	42,3	16,25	89,2	38,2	25	3,37	26,3	1,83	29	43,7	8
Febr. " "	203,23	47,5	23.5/8	16,8	35,7	8,99	14,7	40,9	4,05	58,6	42,4	16	90,1	38,6	24,75	3,80	29,7	2,03	29	43,7	8
Maart " "	208,49	48,2	23.12/6	17,1	36,3	9,06	15,2	42,3	4,13	59,8	43,2	16,25	90,8	38,9	24,75	4,07	31,8	2,16	30	45,2	8,25
April " "	236,15	55,2	26.16/3	16,7	35,5	8,86	15,2	42,3	4,15	59,9	43,3	16,25	89,2	38,2	24,25	4,38	34,2	2,32	29	43,7	8
Mei " "	249,48	58,3	28.11/3	17,7	37,6	9,51	15,8	44,0	4,33	62,3	45,1	17,25	87,6	37,5	24	4,81	37,5	2,575	29	43,7	8,125
Juni " "	231,90	54,2	26.7/-	18,7	39,7	9,91	16,2	45,1	4,42	65,3	47,2	17,75	91,4	39,1	25	4,71	36,8	2,50	30	45,2	8,275
Juli " "	217,84	50,9	24.15/11	18,3	38,9</																



	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.		Indexcijfer voedings- en genotmiddelen			
	f	%	f	%	f	%	Not.	f	%	sh.	f	%	sh.	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.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.		Not.		
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	102,8	
1928	93,—	98,2	77,50	90,4	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	102,7	
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	94,5	
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	52,9	
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	43,1	
1933	52,—	54,9	49,50	58,0	30,74	46,2	74/7	1,54	52,0	3/9	9,30	26,9	22/1	21,10	43,0	22,83	38,6	5,325	34,5	32,75	43,2	36,7	
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	34,6	
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	28,7	15,21	25,7	3,85	24,1	34,50	45,5	32,3	
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	27,8	16,875	28,5	4,025	25,2	40	52,8	39,3	
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	53,8	
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	46,4	
Juli 1938	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	46,3	
Aug. " "	67,—	70,7	63,75	74,7	45,32	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	45,3	
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	45,5	
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	44,4	
Nov. " "	62,15	65,6	60,875	73,3	43,—	39,28	59,0	90/7	1,99	67,2	4/7	9,51	27,5	22/11 1/2	14	28,5	15,50	26,2	5,45	34,1	60,25	66,3	43,1
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	43,4	
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	43,3	
Febr. " "	61,85	65,3	55,95	65,6	43,61	65,5	100/7	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	
Maart " "	62,475	66,0	55,825	65,4	44,39	66,7	100/7	1,84	62,2	4/2	9,27	26,9	21/-	13	26,5	15	25,4	6,275	39,2	50,50	66,7	42,7	
April " "	65,325	69,0	56,40	66,1	42,08	63,2	95/6	1,75	59,1	3/11 1/2	9,05	26,2	20/6 1/2	13	26,5	15	25,4	7,325	45,8	53,50	70,6	42,9	
Mei " "	67,—	70,7	55,95	65,6	39,28	59,0	90/-	1,85	62,5	4/2 1/4	8,85	25,6	20/3 1/2	13	26,5	15	25,4	8,525	53,3	52,25	69,0	43,1	
Juni " "	65,475	69,1	54,70	64,1	40,29	60,4	91/3	1,84	62,2	4/2	8,86	25,7	20/1	12,75	26,0	14,50	24,5	8,075	50,5	51,25	67,7	42,7	
Juli " "	65,25	68,9	59,175	69,4	43,05	64,6	98/-	1,96	66,2	4/5 1/2	8,65	25,1	19/8 1/4	12,50	25,5	14	23,7	8,10	50,7	50,—	66,0	42,4	
1-8 Aug. '39	65,30	69,0	58,75	68,9	43,14	64,8	98/-	1,94	65,5	4/5	8,52	24,7	19/4 1/2	12,50	25,5	14	23,7	7,—	43,8	49,25	65,0	41,6	
8-15 " "	65,30	69,0	61,—	71,5	43,02	64,6	98/-	2,05	69,3	4/8	8,17	23,7	18/9	12,50	25,5	14	23,7	6,625	41,4	49,50	65,3	42,3	
15-22 " "	65,30	69,0	61,—	71,5	42,71	64,1	98/-	2,07	69,9	4/9	8,64	25,0	19/3	12,50	25,5	14	23,7	6,50	40,6	49,50	65,3	42,4	
22-29 " "	65,30	69,0	61,25	71,8	43,68	65,6	100/-	2,06	69,6	4/8 1/2	8,94	25,9	22/-	12,50	25,5	14	23,7	—	—	49,50	65,3	43,5	

	GRENHOUT Zweedsch ongesort. 2 1/2 x 7 per standaard ex opslagpl. Londen			VUREN-HOUT basis 7" i.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. R'dam/Hamburg			LIJNZAAD La Plata loco Rotterdam (per 1000 kg.)			GOLD cash Londen per ounce fine			Indexcijfer agrarische grondstoffen	Algemeen indexcijfer	Indexcijfer Indische uitvoer-producten
	f	%	Not.	f	%	Not.	f	%	Not.	f	%	Not.	f	%	Not.	f	%	Not.	f	%	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.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.			
1927	230,28	100,1	19,-	160,50	105,1	40,43	100,9	32,62	106,5	266,03	106,4	21,18/11	185,—	95,0	51,50	100,1	85/-	105,3	104,3	124,1	124,1			
1928	229,90	100,0	19,-	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	104,4	94,6	94,6			
1929	229,71	99,9	19,-	146,—	95,6	32,25	80,5	27,375	89,4	230,16	92,0	19,-	181,75	93,3	51,40	99,9	85/-	92,7	95,3	84,5	84,5			
1930	218,43	95,0	18,-	141,50	92,7	25,36	63,3	22,625	73,9	175,55	92,2	14,10/4	181,75	93,3	51,40	99,9	85/-	89,8	75,1	60,0	60,0			
1931	187,88	81,7	16,14/-	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	47,8	54,4	44,7	44,7			
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	38,4			
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	38,9	34,5	34,5			
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	31,6	37,2	36,5	36,5			
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	36,9	34,8	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	40,7			
1937	205,35	89,3	22,17/2	132,25	86,6	23,35	58,2	15,225	57,7	127,81	51,1	14,4/8	110,50	56,8	63,20	122,8	140/9	53,4	57,9	55,9	55,9			
1938	189,94	82,6	21,7/7	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	48,4	44,5	44,5			
Juli 1938	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	48,1	44,3	44,3			
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	47,5	44,2	44,2			
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	47,9	45,9	45,9			
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	47,7	47,9	47,9			
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	46,7	45,9	45,9			
Dec. " "	175,—	76,1	20,7/6	108,50	71,1	14,50	36,2	9,—	29,4	87,24	34,9	10,2/10	91,25	46,9	63,95	124,3	148/10	40,2	46,6	45,3	45,3			
Jan. 1939	174,17	75,7	20,5/-	108,55	71,1	14,50	36,2	9,075	29,6	88,20	35,3	10,4/9	89,25	45,9	64,20	124,8	148/8	40,7	46,5	45,7	45,7			
Febr. " "	169,53	73,7	19,8/9	109,80	71,9	14,50	36,2	9,40	30,7	90,50	36,2	10,6/11	90,50	46,9	64,90	126,1	148/4	42,1	46,4	46,1	46,1			
Maart " "	169,89	73,9	19,5/-	116,25	76,1	14,50	36,2	9,65	31,5	91,43	36,6	10,7/2	96,25	49,4	65,50	127,3	148/4 1/2	43,5	47,5	47,8	47,8			
April " "	170,19	74,0	19,6/3	117,50	76,9	16,—	39,9	9,475	30,9	91,89	36,7	10,8/5	94,50	48,5										

**NEDERLANDSCHE BANK.**

Verkorte Balans op 28 Augustus 1939.

		Activa.	
Binnenl. Wis-	Hfdbk. f	44.548.889,40	
sels, Prom.	Bijbnk. „	2.190.198,04	
enz. in disc.	Ag.sch. „	1.426.908,12	f 48.165.995,56
Papier o. h. Buitenl.	f	1.575.000,—	
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel.	„	—	1.575.000,—
Beleeningen incl. vrsch. in rek.-crt. op onderp.	Hfdbk. f	200.569.568,54 <sup>1)</sup>	
	Bijbnk. „	4.596.025,41	
	Ag.sch. „	40.068.266,91	
	f	245.233.860,86	
Op Effecten enz. . . .	f	243.815.614,08 <sup>1)</sup>	
Op Goederen en Ceel. „	„	1.418.246,78	245.233.860,86 <sup>1)</sup>
Voorschott. a. h. Rijk . . . . .	„	15.000.000,—	
Munt, Goud . . . . .	f	105.497.565,—	
Muntmat., Goud . . . . .	„	1.023.895.040,27	
	f	1.129.392.605,27	
Munt, Zilver, enz. „	„	16.808.193,18	
Muntmat., Zilver. „	„	—	1.146.200.798,45

		Passiva.	
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfondsen . . . . .	„	43.911.468,15	
Gebouwen en Meub. der Bank . . . . .	„	4.580.000,—	
Diverse rekeningen . . . . .	„	11.886.448,61	
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221) „	„	7.629.955,16	
	f	1.524.183.526,79	

Kapitaal . . . . .	f	20.000.000,—	
Reservefondsen . . . . .	„	4.277.243,54	
Bijzondere reserve . . . . .	„	7.756.940,37	
Pensioenfondsen . . . . .	„	11.965.293,36	
Bankbiljetten in omloop . . . . .	„	1.132.005.845,—	
Bankassigtiën in omloop . . . . .	„	477.364,54	
Rek.-Cour. { Het Rijk f	—	—	
saldo's: { Anderen „	344.000.064,03	344.000.064,03	
Diverse rekeningen . . . . .	„	3.700.775,95	
	f	1.524.183.526,79	

Beschikbaar metaalsaldo . . . . .	f	555.556.622,60	
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de bank gerechtigd is „	1.388.891.550,—	—	
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht . . . . .	„	—	

<sup>1)</sup> Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) . . . . . f 60.612.475,—

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Ander opsch. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-kings perc.
	Munt	Muntmat.				
28 Aug. '39	105498	1.023.895	1132.006	344.477	555.557	77
21 „ '39	105958	1.023.467	1011.582	401.626	590.049	79,9
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54

Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Diverse rekeningen <sup>1)</sup>
28 Aug. 1939	48.166	—	245.234	1.575	11.886
21 „ 1939	21.297	—	214.812	1.575	11.581
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

<sup>1)</sup> Onder de activa.

**JAVASCHE BANK.**

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Ander opsch. schulden	Beschikb. metaal-saldo
26 Aug. '39 <sup>2)</sup>	148.460	—	193.020	77.450	40.272
19 „ '39 <sup>2)</sup>	147.910	—	198.910	72.390	39.390
29 Juli 1939	116.886	19.274	199.159	69.531	28.684
22 „ 1939	116.886	19.067	199.596	68.467	28.727
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaalb.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen <sup>1)</sup>	Dek-kings-percentage
26 Aug. '39 <sup>2)</sup>	8.710	76.190	—	48.560	55
19 „ '39 <sup>2)</sup>	9.300	74.570	—	51.940	55
29 Juli 1939	11.474	14.447	46.256	62.124	51
22 „ 1939	12.652	14.538	46.536	60.154	51
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

<sup>1)</sup> Sluitpost activa. <sup>2)</sup> Cijfers telegrafisch ontvangen.

**BANK VAN ENGELAND.**

Data	Metaal	Bankbilj. in circulatie	Bankbilj. in Banking Departm.	Other Securities Disc. and Advances	Securities
23 Aug. 1939	247.263	508.064	38.353	5.711	24.334
16 „ 1939	247.340	512.389	34.166	5.909	23.549
22 Juli 1914	40.164	—	29.317	—	33.633

Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits		Reserve	Dek-kings-perc. 1)
			Bankers	Other Accounts		
23 Aug. '39	99.666	22.371	92.132	36.229	39.199	26,0
16 „ '39	111.636	27.457	94.728	35.717	34.951	22,1
22 Juli '14	11.005	14.736	—	42.185	29.297	52

<sup>1)</sup> Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

**BANK VAN FRANKRIJK.**

Data	Goud	Zilver	Te goed in het buitenl.	Wissels	Waarv. op het buitenl.	Beleeningen	Renteloos voorschot a. d. Staat
17 Aug. '39	97.266	663	14	9.617	705	3.825	30.577
10 „ '39	97.266	649	14	10.051	706	4.121	30.577
23 Juli '14	4.104	640	—	1.541	8	769	—

Data	Bons v. d. zelfst. amort. k.	Diver-sen <sup>1)</sup>	Circulatie	Rekg. Courant		
				Staat	Zelfst. amort.k.	Particulieren
17 Aug. '39	5.466	3.051	123.135	3.043	2.104	20.538
10 „ '39	5.466	3.274	123.733	3.017	2.116	20.806
23 Juli '14	—	—	5.912	401	—	943

<sup>1)</sup> Sluitpost activa.

**DUITSCHER RIJKSBANK.**

Data	Goud en deviezen	Rentebank-scheine	Ander wissels, chèques en schatkistpapier	Beleeningen
23 Aug. 1939..	77,0	27,2	8.140,0	22,2
15 „ 1939..	76,8	25,4	8.384,9	31,5
30 Juli 1914..	1.356,9	—	750,9	50,2

Data	Effec-ten	Diverse Activa	Circu-latie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva
23 Aug. 1939	982,6	1.380,5	8.709,8	1.195,4	454,8
15 „ 1939	953,2	1.062,4	8.704,9	1.105,4	439,5
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	944,—	40,0

**NATIONALE BANK VAN BELGIË (in Belga's).**

Data 1939	Goud		Buitenlandse deviezen en goudwaarden	Binnen- en buitenlandse wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfondsen	Voorschot aan den Staat	Overheids-fondsen	Circulatie	Rekg. Crt.	
	Munt en metaal	Munt en diversen							Schatkist	Partic.
24/8	3.629	45	865	238	65	142	256	4.782	10	356
17/8	3.581	44	864	211	50	142	252	4.667	6	378

**FEDERAL RESERVE BANKS.**

Data	Goudvoorraad		„Other cash“ <sup>2)</sup>	Wissels	
	Totaal bedrag	Goud-certifi-caten <sup>1)</sup>		In her-disc. v. d. member banks	In de open markt gekocht
9 Aug. '39	13.922,8	13.914,2	348,9	4,9	0,5
2 „ '39	13.878,3	13.869,2	349,5	4,7	0,5

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circula-tie	Totaal Depo-sito's	Gestort Kapitaal	Goud-Dek-kings-perc. <sup>3)</sup>	Algem. Dek-kings-perc. <sup>4)</sup>
9 Aug. '39	2.442,9	4.550,7	11.949,8	135,4	86,5	—
2 „ '39	2.453,4	4.530,7	11.938,7	135,4	86,4	—

<sup>1)</sup> Deze certificaten werden door de Schatkist aan de Reserve Banken gegeven voor de overname van het goud, toen de § op 31 Jan. '34 van 100 op 59,06 cents werd gedevalueerd.

<sup>2)</sup> „Other Cash“ does not include Federal Reserve Notes or a Bank's own Federal Reserve bank notes.

<sup>3)</sup> Verhouding totalen goudvoorraad tegenover opschbare schulden: F. R. Notes en netto deposito. <sup>4)</sup> Verhouding tot voorraad muntmateriaal en wettig betaalmiddel tegenover idem.

**PARTICULIERE BANKEN AANGESLOTEN BIJ HET FED. RES. STELSEL.**

Data	Aantal leening.	Dis-conto's en beleen.	Beleg-tingen	Reserve bij de F. R. banks	Totaal depo-sito's	Waarvan time deposits
2 Aug. '39	9	8.166	14.078	8.684	30.889	5.243
26 Juli '39	13	8.194	13.941	8.750	30.809	5.237

De posten van De Ned. Bank, de Javasche Bank en de Bank of England zijn in duizenden, alle overige posten in miljoenen van de betreffende valuta.