

# Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

29E JAARGANG

WOENSDAG 12 APRIL 1944

No. 1451

## COMMISSIE VAN REDACTIE;

*J. F. ten Doesschate; P. Lieftinck (tijdel. afwezig);  
J. Tinbergen; H. M. H. A. van der Valk; F. de Vries;  
M. F. J. Cool (Redacteur-Secretaris).*

*H. W. Lambers — Adjunct-Secretaris.*

*Abonnementsprijs van het blad, waarin tijdelijk is opgenomen het Economisch-Statistisch Maandbericht, franco p. p. in Nederland f 20,85\* per jaar („Prijsvaststelling No. 052. IM 312"). Buitenland en koloniën f 23,— per jaar. Abonnémenten kunnen met elk nummer ingaan en slechts worden beëindigd per ultimo van elk kalenderjaar. Losse nummers 50 cent. Donateurs en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut ontvangen het blad gratis en genieten een reductie op de verdere publicaties. Adreswijzigingen op te geven aan de administratie.*

*Administratie: Nieuwe Binnenweg 175a, Rotterdam (C.).  
Telefoon 38340. Giro 8408.*

*Aangeteekende stukken aan het Bijkantoor Museum-park, Rotterdam (C.).*

*Advertenties voorpagina f 0,28 per mm. Andere pagina's f 0,22 per mm. Plaatsing bij abonnement volgens tarief.*

## INHOUD: Blz.

Geldovervloed in oorlogstijd door *P. G. Ridder* .... 194

De Centrale Taalcommissie voor de Techniek (C.T.T.)  
door *Dr. Ir. A. W. J. Mayer* ..... 196

De invloed van de zilvervalorisatie op het Verre Oosten  
door *G. J. H. de Graaff* ..... 198

### Aanteekeningen

De economische toestand van Hongarije in 1943 200

De landbouw als bron van volksbestaan in Nederland ..... 202

Publicatie no. 36 van het Nederlandsch Economisch Instituut ..... 203

### Ingezonden stukken

De tarieven voor het ongeregeld goederenvervoer per auto II door *H. A. A. de Melverda*, met naschrift van *S. Blokland* ..... 203

## GELD- EN KAPITAALMARKT.

Van de *geldmarkt* valt niets van belang te signaleeren. Nadat de vorige week, in verband met de maandswisseling, de stijging van de buitenlandse wisselportefeuille was ten achter gebleven bij die van den biljettenomloop, is op den jongsten weekstaat de verhouding weer omgekeerd. Aangezien bovendien de Schatkist, zooals te voorzien was, een deel van het in de voorgaande week door plaatsing van een zeer omvangrijk bedrag schatkistpapier gekweekte saldo heeft uitgegeven, is het saldo van anderen bij De Nederlandsche Bank, dat de voorgaande week een flinke aderlating had ondergaan, weer toegenomen met f 96 millioen. Onder dit alles blijft echter de situatie op de geldmarkt volkomen onveranderd om redenen, die wij in recente overzichten meermalen hebben toegelicht.

Het feit, dat bij de laatste toewijzing van schatkistpapier de *commissionnairs* in effecten zijn uitgeschakeld, heeft nog al wat stof doen opwaaien. Het feit, dat deze groep in het algemeen gesproken niet voor belegging van eigen of van hen toevertrouwde vreemde middelen papier behoeft, en zij het derhalve gebruikte om het door te geven aan gegadigden, die ook rechtstreeks papier van den Agent betrokken, kan als afdoende bezwaar tegen het vroeger gevolgde systeem van toewijzing aan *commissionnairs* gelden. Objectief gezien, spreekt alles vóór en niets tegen de wijziging van het toewijzingsstelsel op dit punt. Wat natuurlijk niet wegneemt, dat de betrokkenen het, subjectief, als onaangenaam moeten voelen.

De *obligatiemarkt* heeft gedurende de vier beursdagen van de verslagweek nogal wat schommeling meegemaakt. Op den eersten dag der week was een gevoelige reactie te boeken, speciaal voor de vooroorlogsche leeningen, zooals de leening 1938, de 3% spoorwegleening, en de Indische leeningeff. Al spoedig echter trad een herstel in, waardoor weliswaar het hoogste tevoren bereikte niveau niet meer werd behaald, maar toch het koersverlies voor het grootste deel werd ingehaald. De 3½% leeningen bleven gedurende de geheele week vrijwel onveranderd, waarbij de grootste omzetten nog steeds plaatsvonden in de leening 1942, die sedert eenigen tijd van speciale zijde op ruime schaal is aangeboden, zulks wellicht in verband met het effenen van het terrein voor een nieuwe staatsleening.

## GELDOVERVLOED IN OORLOGSTIJD.

### 1. De oorzaken van den geldovervloed.

Een in oorlogstijd algemeen optredend economisch probleem is het ontstaan van een wanverhouding-tusschen een toenemende geldhoeveelheid en een in beperkte mate ter beschikking staande goederen-hoeveelheid.

De eene zijde van dit probleem, het vraagstuk van de schaarschte der goederen, zal niet door ons worden behandeld. Wij zullen ons bepalen tot de financieele zijde: de toeneming der geldhoeveelheid en de gevolgen daarvan.

Het verschijnsel van een toenemende geldhoeveelheid, zooals wij dit in den huidige tijd zien, kan uit een tweetal omstandigheden worden verklaard. In de eerste plaats — en dit komt vooral tot uiting in de landen, welke direct in den oorlog zijn betrokken — uit de door den oorlogstoestand in sterke mate toegenomen geldbehoefte van den Staat. (Zie tabel I, kolom 2).

het opnemen van credieten door de Regeering bij de banken naar verhouding aanzienlijk grooter geacht, mede in verband met de snelle stijging der uitgaven.

De tweede omstandigheid, welke in sommige landen voor een belangrijk deel der toeneming van de geldhoeveelheid verantwoordelijk is, is het, tengevolge van den oorlogstoestand, optreden van een actieve betalingsbalans. Dit betreft vooral de landen, welke aan de oorlogvoerende landen economische hulp verleen. Voorbeelden hiervan zijn de door Duitschland bezette gebieden, de Zuid-Oost-Europesche Staten en de Britsche Dominions. Daarnaast hebben ook enkele Zuid-Amerikaansche Staten in belangrijke mate actieve betalingsbalansen op grond van aanzienlijke goederenleveranties. Wat de door Duitschland bezette gebieden betreft, wordt de actieve betalingsbalans niet zoozeer veroorzaakt door een grooten goederenexport, maar veel meer door uit anderen hoofde verleende diensten, zooals betaling voor leveranties aan de bezettings-

TABEL I De uitgaven van enkele landen in de eerste vier oorlogsjaren (in mrd.)<sup>1)</sup>

	Totale uitgaven	Stijgingspercentage 1939/'40 op 1942/'43	Inkomen		Dekkingsperc. uit belastingen en andere gew. inkomsten
			Belastingen en andere gew. inkomsten	Leeningen	
Duitschland R.M. ....	384	138 *)	191	193	50
Italië Lire .....	426	125	159	267	37
Gr.-Brittannië £ .....	17,98	210	8,13	9,85	45
Ver.-Staten \$ .....	150,5	793	53,9	96,6	36
Zweden Kr. ....	15,53	9 *)	8,91	6,61	57
Zwitserland sfr. ....	7,01	56 *)	2,89	4,12	41

<sup>1)</sup> Verg. „Die Finanzierung des zweiten Weltkrieges“, in de „Südost-Echo“, d.d. 4 Februari 1944, blz. 52.

<sup>2)</sup> Berekend uit gegevens in de „Bankwirtschaft“ van 1 Januari 1944: „Der Kriegshaushalt des Reiches“.

<sup>3)</sup> 1940/'41 op 1942/'43.

Hetgeen de Staat noodig heeft voor de oorlogvoering en wat daarmee samenhangt, moet aan de particuliere sfeer worden onttrokken. Nu leidt de financiering van deze behoeften, zooals de praktijk leert, tot een toeneming der geldhoeveelheid. Dit zou niet het geval behoeven te zijn, wanneer de Staat, via zijn belasting- en leeningpolitiek, op zoodanige wijze koopkracht aan de particuliere sfeer zou kunnen onttrekken, dat hierin zou worden afgezien van het gebruik van grondstoffen en werkkrachten, welke in het kader der oorlogvoering essentieel zijn<sup>1)</sup>. De werkelijkheid echter leert, dat slechts een deel der overheidsuitgaven door belastingopbrengsten en andere gewone inkomsten gedekt worden (zooals uit tabel I blijkt, is het maximumpercentage, dat thans wordt bereikt, 50 %), terwijl de leeningfinanciering, waarop de Staat voor dekking van het tekort is aangewezen, slechts ten deele, voorzover nl. leeningen direct bij het publiek en bij de kapitaalmarktinstellingen worden geplaatst en er geen beleeningen plaatsvinden, koopkracht onttrekt aan de particuliere sfeer.

Voor het overige is het gevolg van de dekking der staatsuitgaven, dat de geldcirculatie toeneemt, nl. door plaatsing van leeningen bij de centrale bank en bij de geldmarktinstellingen; in het eerste geval door een uitbreiding der circulatie van chartaal geld; in het tweede geval, doordat weliswaar koopkracht naar den Staat wordt overgeheveld, maar de depositanten tegelijkertijd hun koopkracht behouden, daar bankdeposito's één der geldvormen zijn.

Hoe groot het gedeelte van de overheidsuitgaven der verschillende landen is, dat in den huidige oorlog aldus met nieuw geld gefinancierd wordt, hierover zijn weinig samenvattende gegevens bekend. Voor Duitschland en Engeland noemt het verslag van de „Bank voor Internationale Betalingen“ eenige cijfers<sup>2)</sup>. Het komt voor beide landen tot ongeveer 16 %. Voor de Vereenigde Staten, waarvoor geen nadere gegevens bekend zijn, wordt

troepen, loonovermakingen door in Duitschland tewerkgestelde buitenlandsche arbeidskrachten, e.d.<sup>3)</sup>.

Doordat de uit de actieve betalingsbalans stammende buitenlandsche saldi (hetzij bij banken, hetzij op een clearingrekening) door de oorlogsomstandigheden niet in goederen gerealiseerd kunnen worden, werken zij geldverruimend. Want veelal worden zij overgenomen door de centrale bank van het desbetreffende land, waardoor de biljettencirculatie of soms ook de saldi van derden toenemen. Van de bedragen, waarom het hier gaat, geeft tabel II, welke gegevens over enkele door Duitschland bezette gebieden en enkele Zuid-Oost Europeesche landen bevat, een beeld.

Gegevens voor de £-saldi, door enkele landen in Londen aangehouden, bevat „Die Deutsche Volkswirtschaft“ (No. 27, 1943). Zij bedroegen omstreeks midden Juli 1943 (in mill. £):

Britsch-Indië .....	500
Canada .....	157
Ierland .....	121,5
Egypte .....	70
Australië .....	64

### 2. De gevolgen van den geldovervloed.

Een wanverhouding tusschen de geld- en goederen-hoeveelheid kan zich op twee wijzen uiten, welke beide afhangen van het economische stelsel, waaronder een land verkeert. In een land met een vrij economisch stelsel zal een vermeerdering van de geldhoeveelheid zonder een overeenkomstige vermeerdering van den goederenvoorraad, via een toeneming van de inkomens en dus van de koopkrachtige vraag, prijsverhoogend werken<sup>4)</sup>. In oorlogstijd, als er een aanzienlijke geldverruiming optreedt, kan dit licht leiden tot een inflatieproces, daar de geldbehoefte van den Staat en ook de omloopsnelheid van het geld door de optredende prijsstijging steeds toenemen. Van een teveel aan geld kan in een dergelijke situatie, niet-

<sup>1)</sup> Vgl. „Die Sinn der Preisstabilität“ in „Bankwirtschaft“ van Mei 1943, blz. 79.

<sup>2)</sup> Vgl. „Bank für internationalen Zahlungsausgleich“, 13e jaarverslag, blz. 292.

<sup>3)</sup> Verg. Dr. O. Pfeleiderer: „Europäische Währungsfragen“, in „Bankwirtschaft“ van 15 December 1943, blz. 369.

<sup>4)</sup> Vgl. Prof. Dr. F. Terhalle: „Abschöpfung und Geldstilllegung“ in „Bankwirtschaft“, van 15 Mei 1943, blz. 69.

TABEL II

## Buitenlandsche saldi van enkele Europeesche Staten

	Eind 1940	Eind 1941	Eind 1942	Eind 1943
Denemarken <sup>1)</sup> .....	412,2	853,3	1.123,3	1.989
België <sup>2)</sup> .....	968,1	878,2	24.671,1	48.580,9
Nederland <sup>3)</sup> .....	15,4	929,9	1.741,6	3.213
Hongarije <sup>4)</sup> .....	—	183	540	978
Roemenië <sup>5)</sup> .....	—	15.341	30.699	30.443 <sup>6)</sup>
Slowakije <sup>7)</sup> .....	398,3	845,1	1.575,2	1.950

<sup>1)</sup> Bron: „Recueil de Statistique” van het Institut International du Commerce.

<sup>2)</sup> Bron: „Südost-Economist” 18 Februari 1944.

<sup>3)</sup> Bron: „Südost-Economist” 21 Januari 1944.

<sup>4)</sup> Augustus 1943.

tegenstaande de steeds verder gaande geldverruiming, evenwel niet worden gesproken. Want steeds wordt het additioneele geld geabsorbeerd door de toenemende geldbehoefte tengevolge van de prijsstijging.

Geheel verschillend is de situatie in een land met een door de Overheid geleid economisch stelsel. Hierin kan, met behulp van niet-monetaire middelen, gestreefd worden naar een uitschakeling van den invloed der geldvermeerdering op het prijsniveau. Hiertoe moeten de bestedingsmogelijkheden van het door de particuliere huishoudingen verkregen inkomen in sterke mate worden beperkt door rantsoenering der consumptiegoederen. Daarnaast moet, door een regeling der productie, de voortbrenging en ook het verbruik van grondstoffen en werkkrachten in een bepaalde richting worden geleid. Dit alles moet gecombineerd worden door het in de hand houden van de prijsbeweging. Het gevolg van deze maatregelen is, dat — zelfs als er nog geen sprake van een uitbreiding van de geldhoeveelheid is — er in de particuliere sfeer een overschot aan koopkracht (zgn. „zwevende koopkracht”) zal optreden <sup>5)</sup>; bij de consumenten, doordat zij maar in beperkte mate consumptiegoederen kunnen kopen, bij de particuliere ondernemingen, doordat zij hun productieinstallatie niet kunnen vernieuwen en hun uitverkochte voorraden niet kunnen aanvullen. In versterkte mate zal dit het geval zijn als er een vermeerdering van de geldhoeveelheid plaatsvindt; er zal immers geen prijsstijging optreden om dit meerdere geld te absorberen.

### 3. De gevolgen van den geldoverloed in de practijk.

Voor het nagaan van de feitelijke uitingen van een toeneming der geldhoeveelheid in oorlogstijd staan ons de gebeurtenissen van den vorigen en den huidige wereldoorlog ten dienste. Bij nadere beschouwing blijken zich in deze perioden in dit opzicht belangrijke verschillen voor te doen.

In den oorlog 1914—1918 was het gevolg van de toeneming van de geldhoeveelheid algemeen een continue stijging van het prijsniveau (tabel III).

TABEL III

Indexcijfers groothandelsprijzen (1914 = 100) <sup>1)</sup>

	Groot Britt. en Ierland	Frankrijk	Ver. Staten	Nederland	Zweden
1918	227	331	195	373	284

<sup>1)</sup> Berekend uit gegevens uit het Maandschrift van het C.B.S.

In sommige landen nam deze prijsstijging een zoodanigen omvang aan, dat een inflatieproces ontstond, resulterend in een nagenoeg waardeloos worden van de geldeenheid (tabel IV).

TABEL IV

Indexcijfers groothandelsprijzen (1914 = 100) <sup>1)</sup>

	Bulgarije	Duitschland	Finland	Polen
1918	687	—	403	1.424
1920	1.977	1.561	1.022	12.165

<sup>1)</sup> Berekend uit gegevens uit het Maandschrift van het C.B.S.

<sup>2)</sup> Vgl. „Die Wandel des Inflationsbegriffs” in „Bankwirtschaft” van 15 April 1943, blz. 33.

Naast het streven in de meeste landen om de geldverruimende werking van de overheidsfinanciering binnen zekere grenzen te houden door belastingverhoging en plaatsing van leeningen bij het publiek, werden, afgezien van enkele verspreide maatregelen, geen stappen ondernomen om den invloed van deze toeneming der geldhoeveelheid op het prijsniveau tegen te gaan. Weliswaar ging men in vele landen ertoe over het verbruik van vele consumptiegoederen te rantsoeneren, maar deze maatregel was niet gericht op het tegengaan van de stijging van het prijsniveau, doch werd veel meer ingegeven door het streven om tot een eenigszins rechtvaardige verdeling der schaarsche consumptiegoederen te komen <sup>6)</sup>.

Een ander beeld geeft de huidige oorlogsperiode te zien. Mede onder invloed van de werelddepressie in de dertiger jaren, deed zich het verschijnsel van een toenemenden staatsinvloed op het economisch leven voor. Hiermede werd de voorwaarde vervuld, op basis waarvan men thans er naar streven kon, het optreden van prijsstijging zooveel mogelijk te voorkomen. Uit het prijsverloop gedurende de oorlogsjaren tot nu toe blijkt, dat in verschillende landen pogingen in deze richting zijn aangewend. (Zie tabel V).

TABEL V

Indexcijfers groothandelsprijzen (1939 = 100) <sup>1)</sup>

	Jan. 1940	Dec. 1940	Dec. 1941	Dec. 1942	Dec. 1943
Duitschland ....	102	104	106	108	109
Denemarken ....	146	174	191	195	195
Finland .....	125	154	183	229	251 <sup>2)</sup>
Gr.-Brittannië ..	132	145	156	162	164
Hongarije .....	107	127	161	186	283 <sup>3)</sup>
Turkije .....	—	—	± 200	521	675 <sup>3)</sup>
Zweden .....	125	147	164	179	179
Zwitserland .....	121	155	188	203	208
Ver. Staten .....	104	105	123	132	135
Britsch-Indië ....	131	121	156	240	338 <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Ontleend aan het „Bulletin Mensuel de Statistique”.

<sup>2)</sup> October 1943.

<sup>3)</sup> Augustus 1943.

Alleen in Duitschland (waar in den vorigen oorlog de inflatie zich met al haar gevolgen heeft doen gevoelen) heeft men van den beginne af naar stabilisering van het prijsniveau gestreefd, in welk streven men, blijkens de cijfers, is geslaagd. In de meeste andere landen is men eerst later, nadat reeds vrij aanzienlijke prijsstijgingen hadden plaatsgevonden, tot een politiek van prijsbeheersching overgegaan.

Een voorbeeld hiervan is Zweden, welk land in de eerste oorlogsjaren een niet ongevaarlijke ontwikkeling vertoonde, wat betreft het stijgen van goederenprijzen tesamen met loons- en salarisverhogingen. Sedert echter in het najaar van 1942 een streng systeem van prijsbeheersching werd ingevoerd, bleef het indexcijfer van de groothandelsprijzen practisch ongewijzigd, niettegenstaande de biljettencirculatie in die periode (tot najaar 1943) met ± 300 mill. Kr. toenam <sup>7)</sup>.

<sup>4)</sup> Vgl. Dr. Mary Eglé: „Wesen und Formen der Verbrauchsrationierung in Europa”, in „Weltwirtschaftliches Archiv”, van Sept. 1943, blz. 305.

<sup>7)</sup> Vgl. „Ein Jahr Preisstop in Schweden”, in „Die Deutsche Volkswirtschaft”, 1943, No. 33, blz. 1037.

TABEL VI

Biljettencirculatie (in millioenen) <sup>1)</sup>

	Eind 1939	Eind 1940	Eind 1941	Eind 1942	Eind 1943
België Franc	27.994	34.478	48.489	67.912	83.226
Denemarken Kroon	600	741	842	950	1.359
Duitschland R.M.	11.798	14.033	19.325	24.375	33.683
Finland Markka	4.039	5.551	7.317	9.617	10.663
Griekenland Drachme	9.453	15.369	48.798	306.000	1.276.000 <sup>2)</sup>
Gr. Brittannië £	554,6	616,9	751,7	923,4	1.088,7
Hongarije Pengő	975	1.387	1.984	2.958	4.392
Nederland Gulden	1.152	1.552	2.116	3.035	3.478
Zweden Kroon	1.422	1.482	1.700	2.016	2.266
Zwitserland Franc	2.050	2.273	2.337	2.637	3.048
Turkije £ t.	281	403	512	734	802
Ver. Staten \$	7.598	8.731	11.160	15.410	20.428
Britsch-Indië Rupee	2.245	2.286	3.145	5.704	8.408

<sup>1)</sup> Ontleend aan het „Bulletin Mensuel de Statistique“.<sup>2)</sup> October 1943.

Toch zijn er ook in dezen tijd nog enkele landen, welke een zuiver inflatoire prijsontwikkeling vertoonen. In zeer sterke mate is dit het geval geweest in Griekenland, waar een snelle toeneming van de geldhoeveelheid (vgl. tabel VI), tengevolge van het budget-deficit en de bezettingskosten, staat tegenover een snelle inkrimping van het goederenaanbod. De olijfolieprij, welke in vredes-tijd 40 Dr. per oka bedroeg, steeg dan ook in het midden van 1943 tot 20.000 Dr. <sup>3)</sup>

Tevens bewijst het voorbeeld van Griekenland, hoe moeilijk het is om een eenmaal aan den gang zijnde inflatoire prijsbeweging af te remmen om tot prijsstabilisatie te komen.

De Regeering, tesamen met den Duitschen „Sonderauftrag“, heeft in het najaar van 1943 een poging in die richting aangewend. Het gelukte hun aanvankelijk een stabilisatie van den voor de algemeene prijsvorming in Griekenland toonaangevenden olijfolieprij te bereiken. Echter bleken sedertdien andere factoren sterker te zijn. Hierdoor was men gedwongen af te zien van het plan, de prijzen op basis van 11 Sept. 1943 te stabiliseeren. Op 15 November d.a.v. werden de levensmiddelen weer volkomen vrijgegeven wat betreft maximumprijzen. Direct daarop begon een nieuwe prijsstijging voor de belangrijkste voedingsmiddelen <sup>4)</sup>.

Er zal dus, voorzover het gelukt, niettegenstaande de toeneming van de geldhoeveelheid, een voortgaande stijging van het prijsniveau te voorkomen, doordat er een beperkte bestedingsmogelijkheid van het inkomen en vernieuwingsmogelijkheid der productiemiddelen is, een toenemend koopkrachtoverschot optreden. Hoe groot dit overschot voor de verschillende landen is, is uiterst moeilijk concreet aan te geven, daar hiervoor verschillende gegevens ter beschikking moeten staan, welke niet bekend zijn (o.a. de door particulieren ontvangen inkomens, na aftrek van de belastingbetalingen, het deel van het inkomen, dat aan goederen en diensten besteed wordt). Een aanwijzing, dat er echter in verschillende landen een koopkrachtoverschot van eenigen omvang aanwezig is, geeft de snelle toeneming van de bankbiljettencirculatie (tabel VI) in de verschillende landen gedurende de oorlogsjaren, gecombineerd met de vertraagde prijsstijging. Nu is echter niet alle koopkracht, welke niet direct aan consumptiegoederen en productiemiddelen besteed wordt, zwevende koopkracht. Een deel ervan bestaat uit normale besparingen en is dus voor een langen duur vastgelegd. Het gevaarlijke element is dat deel van de koopkracht, dat slechts noodgedwongen wordt aangehouden en voortdurend naar besteding blijft streven. Want het bestaan ervan sluit, in het bijzonder bij onvoldoende prijsbeheersching, het gevaar van een inflatoire prijsbeweging in zich, hetgeen daadwerkelijk op de „zwarte“ markt tot uiting komt. Het is dus van het grootste belang, als het ontstaan van „zwevende“ koopkracht niet te voorkomen is, de bedreiging, die zij inhoudt, zooveel mogelijk weg te nemen.

In een volgend artikel zullen wij de middelen bespreken,

<sup>3)</sup> Vgl. „Südost-Echo“, van 10 September 1943, blz. 20.

<sup>4)</sup> Vgl. „Europa-Kabel“, van 24 December 1943, blz. 5.

welke te baat zijn genomen om dit gevaar der „zwevende“ koopkracht te bestrijden.

P. G. RIDDER.

### DE CENTRALE TAALCOMMISSIE VOOR DE TECHNIEK (C.T.T.).

De klacht, dat een bepaald gedeelte van ons volk niet in staat is zijn gedachten behoorlijk op papier te zetten of ten gehore te brengen, pleegt op gezette tijden weer te keeren.

Nu eens zijn het de examinatoren van onze scholen voor middelbaar onderwijs, die al naar hun geartheid de alarmklok luiden of een lof der zotheid schrijven, naar aanleiding van zooveel ongerept barbaardom, dan weer zijn het specialisten, die in hun vaktijdschriften elkaar den spiegel voorhouden en bezadigd of misnoegd wijzen op feilen in stijl en woordkeus.

Over één der bewegingen, die de zuiverheid van de taal wil bevorderen, zal hier iets worden geschreven en wel over de Centrale Taalcommissie voor de Techniek (C.T.T.).

Zij heeft tot doel het bevorderen van het gebruik van goede Nederlandsche woorden voor technische onderwerpen. Van de klachten, die over de taal van onze Nederlandsche technici in ingezonden stukken, in de technische vakbladen werden geuit, bleken de meeste betrekking te hebben op het gebruik van (te veel) vreemde of op niet-Nederlandsche wijze gevormde woorden, zoodat bij de oprichting van de C.T.T. werd besloten alleen daartoe de werkzaamheden te beperken en kwesties van stijl en zinsbouw, hoe belangrijk overigens, buiten beschouwing te laten.

Bij de — dikwijls stormachtige — ontwikkeling van de techniek ontstaat voortdurend de behoefte aan nieuwe woorden voor nieuwe begrippen. Voor ieder volk geldt daarbij, dat allerlei nieuwe technische werkwijzen en voortbrengselen slechts voor een beperkt gedeelte binnen de eigen landsgrenzen worden uitgevonden, zoodat voor ieder volk, dat aan de internationale cultuurgemeenschap deel heeft, de noodzakelijkheid ontstaat deze nieuwe begrippen via een vreemde taal te leeren kennen. Daarmede is het probleem van de vertaling gesteld. Het pleegt, naar gelang van den volksaard, van de omstandigheden en van het vakgebied, waarin het woord wordt gebruikt, verschillend te worden opgelost. Bij kleine naties, die intensief aan het internationale verkeer deelnemen, is de neiging groot met de nieuwe techniek uit het buitenland ook het vreemde woord te introduceeren. Doch ook groote naties gedragen zich veelal op dezelfde wijze.

Wordt de techniek in het eigen land zelf toegepast, dan ontstaat de neiging veelal de vreemde termen te gaan vertalen, vooral indien het vreemde woord oorspronkelijk aan een moderne taal was ontleend. Gunstiger laat zich meestal de levensduur aanzien van een woord, ontleend aan het Latijn of Grieksch of als neologisme gevormd volgens de regels geldend in deze talen. Bij dit alles is het taal- of rasbewustzijn dikwijls beslissend, zoodat een aantal gevallen valt aan te wijzen, waarbij

de tusschenphase van het gebruik van het vreemde woord wordt overgeslagen.

Er is een tijd geweest, dat het proces, waarbij zware aardolie, bijv. stookolie, in lichte (d.i. benzine) werd omgezet, in alle talen aangeduid werd met „cracking” (uitgesproken krekking). Na den vorigen oorlog nam het proces zijn groote vlucht. Een tiental jaren later spraken men in Duitschland al van „kracken”, in Frankrijk van „craquage” en in Nederland van „kraken”. Het hedendaagsche Duitsch is nog een stap verder gegaan dan alle andere talen door het proces thans als „Spaltung” te betitelen, terwijl de ontwikkeling in Frankrijk en Nederland niet verder is gegaan dan de zoo juist genoemde woorden.

Wat is nu het standpunt van de C.T.T. ten aanzien van een vergroting van den taalschat door overneming uit vreemde talen?

In het kort gezegd dit. Heeft een dergelijk vreemd woord internationaal burgerrecht verkregen, dan is er geen bezwaar tegen deze vergroting. Integendeel, aldus wordt de zoo noodzakelijke internationale uitwisseling van kennis en ervaring vergemakkelijkt. Daarnaast moest er evenwel op gewezen worden, dat het ter verrijking van de eigen taal *wenschelijk* is over nationale gelijkwaardige termen voor dergelijke internationale begrippen te beschikken. Doch ook bij dit streven dient overdreven purisme, dat tot taalverarming leidt, te worden vermeden. Het kan immers niet de bedoeling zijn naast woorden als ingenieur, telephoon, locomotief, andere in omloop te brengen.

Noodzakelijk is evenwel het vermijden van barbarismen, bijv. gallicismen, germanismen, daar dit tot taalverarming leidt.

Dubbel storend zijn daarbij die barbarismen, waarvoor goede woorden in het Nederlandsch reeds gangbaar zijn.

Woorden van dit type doen zich voor, alsof ze Nederlandsch zijn; ze zijn evenwel niet volgens de Nederlandsche taalwetten gevormd. Worden ze om de eerste reden gemakkelijk opgenomen, om de laatste reden herkent men ze niet zoo gemakkelijk, waarom het zaak is juist op deze vormen scherp te letten.

#### *De ontwerp-woordenlijsten.*

Bekijkt men de acht woordenlijsten, die de C.T.T. thans reeds in ontwerp heeft uitgegeven, dan blijkt, wat de stof betreft, het volgende:

Hebben bepaalde technieken hier via de Angelsaksische landen of Frankrijk vasten voet gekregen, bijv. de petroleumindustrie, de katoen- of wolindustrie, dan blijken de nomenclaturen te wemelen van woorden, die men op het eerste gezicht herkent als onvertaalde Engelsche of Fransche.

Werd een techniek echter via Duitschland geïntroduceerd, dan zal men weliswaar ook echte Duitsche woorden vinden, maar het aantal slechte vertalingen (germanismen) is daarnaast groot.

Ofschoon de C.T.T. volgens haar Statuten (Mededeeling No. 1) zich met nomenclaturen kan bezighouden, zal ze hoofdzakelijk de taalzuivering behandelen, niet alleen omdat door een zuivering de taal van haar ergste feilen zal worden bevrijd, doch ook omdat dit werk in den betrekkelijk korten tijd van 3 à 5 jaar gereed kan zijn, en het ook dient te zijn, wil het succes hebben.

Wie op dit gebied, ondanks alle gunstige bijstandigheden, zooals een gunstige gezindheid bij het publiek, succes wil hebben, zal met zijn aanbevelingen snel en massaal voor den dag moeten komen. Zou men handelen zooals jaren geleden geschiedde met een internationale commissie, die niet de taalzuivering, doch het opstellen van nomenclaturen tot taak had en die 10 jaar over 14 termen beraadslaagde, dan zou het grootste aantal woorden van een vakterminologie reeds zoodanig ingang gevonden hebben, dat (waren zij fout geweest) een bestrijding aanmerkelijk minder kans van slagen zou bieden.

In de tweede plaats dienen de aanbevelingen massaal te geschieden. Indien het juist is, dat de technische taal als geheel overwoekerd werd, dan dient ze op ieder vakgebied van die overwoekering bevrijd te worden, terwijl bovendien, wanneer alle gebieden van de techniek tegelijk worden doorzocht, de zoo noodzakelijke gelijkvormigheid van behandeling gewaarborgd is. Dit brengt met zich, dat het werk alleen door een groote organisatie met vrucht kan worden aangepakt. De beoogde taalzuivering kan niet het werk zijn van een enkeling, doch dient dat van een gemeenschap te zijn.

Het geheele gebied van de techniek gaan doorzoeken vereischt een gemeenschap van een groot aantal medewerkers. De C.T.T. heeft deze gemeenschap gevormd; zij is erin geslaagd een groot aantal technici (circa 165), die van de ter hand genomen vakgebieden volledig op de hoogte zijn en belangstelling voor de taalzuivering hebben, bereid te vinden het taalzuiverende werk in eersten aanleg te verrichten.

Deze technici zijn ondergebracht in een dertigtal subcommissies, die ressorteeren onder 10 commissies, t.w.:

1. Bouw- en Waterbouwkunde.
2. Chemie.
3. Electrotechniek.
4. Gezondheidstechniek.
5. Materialen.
6. Mijnbouwkunde.
7. Petroleumtechniek.
8. Technische economie.
9. Verkeer en Verkeerstechniek.
10. Werktuig- en Scheepsbouwkunde.

Het Secretariaat van de commissies en subcommissies, alsmede van de C.T.T. zelf, is in één hand: Ook dat is een waarborg voor gelijkvormigheid in de behandeling. Het secretariaat wordt behartigd door het Centraal Normalisatiebureau. De door de C.T.T. opgestelde en door de Hoofdkommissie voor de Normalisatie in Nederland (H.C.N.N.) goedgekeurde woordenlijsten worden Normbladen.

#### *Het verband met de Hoofdkommissie voor de Normalisatie in Nederland.*

Ter aanvulling kan het zijn nut hebben even de aandacht te vestigen op de H.C.N.N., vooral nu er kort geleden een wijziging in den status van dit lichaam heeft plaatsgevonden.

Op deze wijzigingen heeft de voorzitter der Hoofdkommissie, Ir. J. Blackstone, het licht laten vallen op de Algemeene Jaarvergadering van de Stichting „Fonds voor de Normalisatie in Nederland”, die op 28 October 1943 werd gehouden.

Op deze vergadering wees Ir. Blackstone er op, dat de Stichting „Fonds voor de Normalisatie in Nederland” als bedrijfsorganisatie in den zin van het Eerste Uitvoeringsbesluit Organisatie Bedrijfsleven is erkend.

Sedert de totstandkoming van deze nieuwe organisatie bleek reeds spoedig de behoefte om de bedrijfs- en vakgroepen meer rechtstreeks te betrekken bij het normalisatiewerk der commissies. Deze verkregen daardoor een meer vertegenwoordigend karakter.

Voor de toepassing der normen ontstond tevens het voordeel, dat zij thans gedragen worden door het georganiseerde bedrijfsleven. Het besturend lichaam van het Fonds, de Hoofdkommissie voor de Normalisatie, bevat thans vertegenwoordigers zoowel van de Overheid als van de belanghebbende hoofdgroepen.

Kwam de nauwe samenhang tusschen de werkzaamheden van de commissies der C.T.T. en die der normalisatiecommissies van de H.C.N.N. reeds tot uiting in het hebben van eenzelfde secretariaat — het reeds genoemde Centraal Normalisatiebureau —, kort geleden is de consequentie getrokken van dezen nauwen samenhang en is de tot nog toe zelfstandige C.T.T. als groepscommissie

bij de H.C.N.N. opgenomen en dus geheel in het verband der H.C.N.N. opgegaan.

Dat ook in de kringen van de bedrijfs- en vakgroepen belangstelling bestaat voor dat nieuwste deel der normalisatie, dat taalzuivering heet, moge daaruit blijken, dat, naar aanleiding van de zoojuist genoemde jaarvergadering, de vakgroep Grafische Industrie besloot een commissie voor de taalzuivering in te stellen. Deze is inmiddels als subcommissie 11 van de commissie Werktuig- en Scheepsbouwkunde geïnstalleerd.

Van deze allernieuwste soort normen zal men dus mettertijd mogen zeggen, dat zij zoowel door de Overheid als door het bedrijfsleven worden gedragen.

Van de acht ontwerp-woordenlijsten, die de C.T.T. inmiddels heeft uitgegeven, moge voor de lezers van dit blad speciaal worden gewezen op de ontwerp-woordenlijst: Technische Economie (No. V 5002)<sup>1)</sup>.

Bijkans bij ieder woord, waarvoor een ander woord ter vervanging werd aanbevolen, is een toelichting opgenomen, die en het begrip verheldert en taalkundig de gedane aanbeveling kort verantwoordt.

Men zal o.a. de volgende woorden op de lijst besproken vinden: ankurbeln, Aufwertung, checquen, contingenteering, earmarken, grootbank, hoarding, kleinprijs, multipliiër, onwerkbaar weer, propensity to consume, routing, service, timen, zelfkosten.

Met deze groep moge worden volstaan.

Dr. Ir. A. W. J. MAYER.

<sup>1)</sup> Zij bevat 168 woorden en is tegen geringen prijs verkrijgbaar bij het Centraal Normalisatiebureau, Theresiastraat 27, 's-Gravenhage (tel. 723087, postrekening No. 25301).

## DE INVLOED VAN DE ZILVERVALORISATIE OP HET VERRE OOSTEN.

In een tweetal artikelen hielden wij ons bezig met de geschiedenis van het zilver als monetair metaal en met de aankooppolitiek door de wetgeving der Ver. Staten<sup>1)</sup>. Thans zullen wij onderzoeken, in hoeverre de stelling, dat de valorisatie de koopkracht in het Verre Oosten ten goede zou komen, is bewaarheid.

Hieraan willen wij nog doen voorafgaan een aan „Wirtschaft und Statistik” van Mei 1942 ontleend staattie, in ruwen vorm aangevende de vraag- en aanbodverhoudingen sedert einde 1934, hetwelk wel duidelijk doet zien, dat de onder de „Silver Purchase Act” door de Amerikaanse „Treasury” verrichte stelpaankopen de wereldzilverproductie van die jaren belangrijk hebben overschreden. Telt men hierbij op de op dit staattie niet voorkomende wereldzilverproductie 1934 ad 190,4 miljoen ounces en de aankopen der „Treasury” in 1934, t.w. 303 miljoen ounces, waarvan 134 miljoen ounces afkomstig van binnenlandsch en 169 miljoen ounces van buitenlandsch geproduceerd zilver, dan komt men voor de periode 1934—1941 zelfs op een cijfer van 481,5 miljoen ounces.

Wat nu heeft de Regeering der Vereenigde Staten er toe gebracht haar toevlucht te nemen tot het zoo uitermate noodlottige zilverexperiment, noodlottig dan in dien zin, dat, ondanks de enorme zilveraankopen door de U.S. Treasury, de valorisatie van het zilver in geen enkel opzicht werd verwezenlijkt en voorts het eveneens beoogde doel, t.w. het herstel van de koopkracht van het Verre Oosten, niet alleen niet is bereikt, doch dit integendeel ten zeerste heeft belemmerd.

Op den voorgrond kan dan worden gesteld de werfisch om toe te geven aan den op de Regeering der Vereenigde Staten uitgeoefenden drang van een kleine, doch zeer invloedrijke groep van zilverproducenten in het Congres; een overweging, die wellicht parallel liep met de omstan-

<sup>1)</sup> „Vijftig jaren zilverpolitiek”, in „E.-S. B.” van 29 Maart '44. „De zilverpolitiek na 1929” in „E.-S. B.” van 5 April '44.

## Vraag en aanbod van zilver 1935—1941 (in miljoenen ounces)

	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941
<b>Aanbod</b>							
Totaal	467,1	554,3		598,2	401,2		
Wereldproductie, waarvan Amerika	220,7	252,3	273,3	264,2	264,2	278,0	268,0
Ontpotting, demonetisatie en verdere afgiften, waarvan	255,4	302,0		334,0	137,0		66,0
China	190,0	300,0		234,2	60,0		
Britsch-Indië	35,0			2,3	65,0		

	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941
<b>Vraag</b>							
Totaal	596,6	509,5		509,4	443,2		
Aankopen van de U.S. Treasury	535,2	334,0	312,1	417,0	343,3	208,1	139,9
waarvan uit							
binnenl. productie	36,5	61,5	70,6	60,3	60,6	67,0	69,7
buitenl. productie	497,6	272,1	241,5	356,7	282,7	141,1	70,2
Aankopen der diverse Regeeringen overeenkomstig het Silver Agreement 1933	11,0						
Wereldbehoeften aan monetair zilver				24,6	8,9		
Indische consumptie	5,0	100,0		14,0	26,0		
Kunstnijverheid en industriële behoeften	45,4			53,8	65,0		
waarvan							
Amerika en Canada		26,5		27,5	34,0	41,0	80,0

digheid, dat de prijspolitieke opzet van den „New Deal” eveneens kon zijn gebaat bij een verhooging van de circulatie tengevolge van de zilveraankopen. Wellicht is het aan het laatste feit toe te schrijven, dat ook in kringen, welke geheel buiten die der zilverinteressenten lagen, warme pleitbezorgers voor zilvervalorisatie werden gevonden, niettegenstaande men in bevoegde Chinese kringen niet heeft nagelaten met de meeste klém er op te wijzen — dit geschiedde reeds toen de Chinese Regeering het bekende „Silver Agreement 1933” ratificeerde — dat: „It is to be hoped for the sake of China that every country will observe the Agreement for the stabilisation of silver adopted at the Economic Conference and will reject any policy designed to raise the silverprice by official means”.

### De economische situatie in China in de depressie 1929—1933.

Met andere woorden, hoewel ook de Chinese Regeering de wenschelijkheid van een stabielen zilverprijs onderschreef, verwiëp zij een stijging van den zilverprijs, laat staan een kunstmatige, te eenen male. Hoe toch lag de economische situatie voor dit land op het moment, dat de zilvervalorisatoren zich gingen roeren? De export van China was in vergelijking tot 1929 op een zeer laag peil teruggelopen, terwijl de importen zich relatief op hoog niveau bewogen, zoo ook de index voor groothandelsrijzen in Shanghai, gelijk onderstaand staattie doet zien.

### Buitenlandsche handel in China (in miljoenen standard dollars)

	Import	Export	Invoersaldo	Index groothandelsrijzen in Shanghai
1929	1.620	1.070	550	104,5
1930	1.723	944	779	114,8
1931	2.002	915	1.087	126,7
1932	1.524	569	955	112,4
1933	1.345	512	833	103,8

In diezelfde periode was de goud- en zilverbeweging naar en van China als volgt (zie blz. 199 bovenaan).

Hoewel hieruit dus valt te concluderen, dat de handelsbeweging van China na 1931 een teleurstellend verloop te zien gaf, leeren deze cijfers tevens, dat dit land de in 1929 ingezette wereldcrisis tot 1932 zeer goed heeft doorstaan, hetgeen juist in de eerste plaats was toe te schrijven aan het feit, dat, waar China's geldwezen op het zilver

(in miljoenen Yuandollars)

	Goud	Zilver	Totaal
1929	— 3,1	+ 163,9	+ 160,8
1930	— 25,5	+ 103,2	+ 77,7
1931	— 49,3	+ 69,8	+ 20,5
1932	— 110,7	— 11,6	— 122,3
1933	— 66,9	— 14,2	— 81,1

was geschoeid en de in goud uitgedrukte waardedaling van het zilver<sup>3)</sup> zeer aanzienlijk groter was dan die van de overige groothandelsgoederen, dit aan China eenvoudig een depreciatievoorsprong verschafte. Deze gang van zaken weerspiegelde zich duidelijk in den T.T.-koers Londen te Shanghai, die van 2 sh. 7½ d. begin Januari 1929 terugliep tot 1 sh. 5 d. begin 1930, om in September 1931 terug te vallen tot 1 sh. 2½ d. Het gevolg van de aldus geschapen situatie was, evenals in andere gevallen van daling der externe muntwaarde, een complex van factoren, deels gunstig, deels ongunstig, evenwel met dien verstande, dat in dit geval de gunstige overheerschten. Eenerzijds betekende de zilverdaling een verslechtering van den ruilvoet, anderzijds was de bovengereleveerde depreciatievoorsprong gunstig voor de quantitative ontwikkeling van den uitvoer, alsmede voor de stimuleering van de binnenlandsche industrie van China als gevolg van het feit, dat de lage notering van den standaarddollar den invoer van afgewerkte fabrikaten ten gunste van de binnenlandsche industrie deed verminderen, waartegenover een stijging van den invoer van grondstoffen kwam te staan; een ontwikkeling, waaraan Drs. H. J. Manschot in „Koloniaale Studiën” van 1936 een bijzonder interessante beschouwing heeft gewijd.

#### De invloed der devaluaties op China.

Aan dezen relatief gunstigen gang van zaken — relatief dan in vergelijking tot de ontwikkeling van den buitenlandschen handel van andere landen — kwam een abrupt einde toen achtereenvolgens pond, rupee, yen en dollar depreciëerden en ook Manchukwo verloren ging. De T.T.-koers Londen te Shanghai steeg van 1 sh. 2½ d. tot 1 sh. 11<sup>15</sup>/<sub>16</sub> d. in Januari 1932, waarmede de in 1929—1932 gekweekte voorsprong teloor ging. Toen daarop in den loop van 1933 de dreiging van een zilvertalisatie steeds grooteren omvang begon aan te nemen, zette het reeds in 1931, tengevolge van den dalenden Chineeschen dollarkoers, aangevangen proces van zilvertalioering uit het binnenland naar de groote centra in versterkte mate door, hetgeen leidde tot creditcontractie en de hieruit resulteerende sterke daling van loonen en prijzen. De zilvertalioering nam een grooten omvang aan en beliep in 1934 niet minder dan 234 miljoen ounces.

Het is wellicht goed hierbij even aan te teekenen, dat deze zilvertalioering op zichzelf slechts als symptomen waren te beschouwen en o.a. voortvloeiden uit de appreciatie van den Chineeschen dollar en de daarmee nauw samenhangende scherpe daling van den export, zoodat zonder deze zilvertalioering het deflatieproces zich via de wisselkoers ten reeds had voltrokken.

Te verwonderen behoefde bovengeschetste gang van zaken niet. Immers, hoe toch had men overeenkomstig de theoretische grondslagen moeten verwachten, dat een land als China reageert op een valutadepreciatie elders, c.q. een zilvertalisatie? In feite niet anders dan bijv. de leden van het goudblok na de depreciatie van dollar en pond. Dezen toch werd als het ware hierdoor een hogere waardeering van het goud ten opzichte van de overige goederen opgedrongen; waardoor zij voor een impasse werden geplaatst, die slechts kon worden opgelost door de interne muntwaarde aan te passen aan de externe, met andere woorden door deflatie. Voor China lag de situatie al niet anders. Ook dit land zag zich tengevolge van de zilvertalioering een hogere waardeering van het zilver

<sup>3)</sup> Vide hierover het, in het eerste artikel blz. 177, 2de alinea onderaan, geschrevene.

en dus van 's lands munt opgedrongen; tegen de ruilvoetverslechtering, die hieruit resulteerde, stond geen andere weg open dan deflatie of depreciatie van 's lands munt. Op dit laatste punt echter lag de positie van China diametraal tegengesteld aan die van andere landen, omdat het een geldstelsel bezit, dat een overwegend metalliek karakter draagt, zoodat het „nuttig effect” van een depreciatie geheel niet kon worden geïncasseerd, een kwestie, waarop hieronder nog nader wordt ingegaan.

De Chineesche Regeering stond dan ook in eerste instantie machteloos tegenover de al dan niet goedbedoelde pogingen der zilvertalioerders. Toen deze Regeering evenwel onder den indruk van de voor het land fatale ontwikkeling op een officieel protest tot de Amerikaansche Regeering, waarin zij betoogde: „China is certain that the American Government desires to avoid any action that may aggravate present conditions and therefore would appreciate an insurance that the American Government would refrain from any action that might cause a continuation of the present silver drain from China and accordingly would cooperate to prevent further rise and to maintain the stability of silver which the London Agreement contemplates”, van den Amerikaanschen staatssecretaris Cordell Hull een zeer teleurstellend antwoord ontving, draalde de Chineesche Regeering niet langer en kondigde 15 October 1934 enkele ingrijpende maatregelen af.

Vooreerst zou het reeds bestaande uitvoerrecht van 21% op baarzilver worden omgezet in een uitvoerrecht van 10%, zoowel op baarzilver als op zilveren munten. Een zoodanige heffing betekende uiteraard een overeenkomstige daling van het zilvertalioeringpunt. De marge tusschen in- en uitvoerpunt werd daardoor buitengewoon groot; doch bij de toenmalige verhoudingen kwam het voor China juist op het exportpunt aan. Voorts zou boven dit recht een zgn. „Equalisation fee” worden geheven, welke het de Regeering mogelijk zou maken den wisselkoers op het door haar verlangde niveau te houden. Dit recht zou n.l. worden geheven, indien de zilvertalioering te Londen boven de door de Regeering gewenschte „cross-rate” Londen-Shanghai zou komen te liggen. Uiteraard kon deze „Equalisation fee” alleen effectief zijn wanneer de betalingsbalans passief was; dit was, zooals boven bleek, inderdaad het geval.

Uit muntpolitiek oogpunt was dit in velerlei opzicht een belangrijke stap. Vooreerst was hierdoor de band tusschen het zilver en de munteenheid verbroken en dus een eerste stap gezet op den weg, welke tot loslating van den zilveren standaard door China zou voeren. Maar bovenal getuigde deze stap van een juist inzicht van de Regeering in de typische muntproblemen van haar land; zij liet zich n.l. niet verleiden tot het zoozeer voor de hand liggende en dikwijls gepropageerde middel van verlaging van den zilvertalioering van den Chineeschen dollar. Immers, hoewel een zoodanige handelwijze, wat het direct effect op den wisselkoers betreft, een therapie zou zijn geweest, gelijkwaardig aan die van zilvertalioering en „Equalisation fee”, zou de verlaging van den zilvertalioering automatisch een tweede consequentie hebben gehad, welke wellicht erger zou zijn geweest dan de te bestrijden kwaal, t.w. een inflationistische prijsstijging recht, evenredig aan de wisselkoersdaling, zulks als gevolg van het feit, dat bij een geldsomloop, welke, zooals reeds werd opgemerkt, overwegend een metalliek karakter draagt — tot 5 April 1933 den zilveren Shanghai en Haikwan Tael en sedertdien tot 3 November 1935 den zilveren standaarddollar met daarnaast kopergeld en bankpapier uitgegeven door de drie groote Chineesche banken — het binnenlandsche prijsniveau zich oogenblikkelijk aan een gehalteverlaging aanpast.

#### De tegenmaatregelen der Chineesche Regeering.

De door de Chineesche Regeering genomen ingrijpende maatregelen leidden inderdaad tot daling van den wissel-

koers; begin December 1934 bedroeg deze 1 sh. 4½ d., nadien trok deze evenwel, zij het niet in die mate als de zilverprijs, aan, om in April 1935 alweer 21 d. te belooopen.

Eén van de voornaamste moeilijkheden te dezen bleek uiteraard de bestrijding van den smokkelhandel, welke de effectiviteit van de maatregelen, ten doel hebbende den zilverexport tegen te gaan, grootendeels teniet deed. Eén en ander was voor de Chineesche Regeering aanleiding toen zij in een later stadium zag, dat het vertrouwen in het ruilmiddel werd ondergraven, uitvoering te geven aan het in haar opdracht door de in 1935 benoemde „Monetary Advisory Committee” uitgewerkte muntsaneeringsprogramma. Dit kwam in groote lijnen hierop neer, dat China het zilver voortaan niet langer als basis voor haar geldwezen zou aanwenden en overging tot een stelsel van „managed currency” met papier als binnenlandsch circulatiemiddel. Een beschouwing over de hiertoe noodige maatregelen zou buiten het kader dezer verhandeling vallen. De belangrijkste der op 3 November 1935 door de Chineesche Regeering afgekondigde maatregelen vormde wel de nationalisatie van alle in China in baren en munten aanwezige hoeveelheden zilver, waartegenover door de houders dollarbankbiljetten werden ontvangen, voorts de erkenning van de bankbiljetten van de Central Bank of China, de Bank of China en de Bank of Communications als wettig betaalmiddel voor de voldoening van belastingen en andere inschulden en tenslotte het handhaven van de externe muntwaarde op het door de Regeering gewenschte niveau van 14½ d. door afgifte en aankoop tot ieder bedrag van buitenlandsche valuta door de Central Bank of China. In de practijk werkte één en ander uit op een aansluiting van den Chineeschen dollar aan het Pond Sterling.

Hiermede was dus het land, dat als débouché van zilver steeds een zoo bij uitstek belangrijke rol had gespeeld, van zijn zilveranker verdreven en wellicht in de voornaamste plaats op grond van maatregelen, welke juist het tegenovergestelde effect héetten te moeten sorteerden. Tevens is hiermede gebleken, dat de in 1893 door den heer Boissévain gestelde prognose van de consequenties der muntsluiting in Britsch-Indië op de positie van het zilver niet te somber is geweest.

#### Conclusie.

Had men in daarvoor verantwoordelijke kringen een beter inzicht getoond voor de economische en monetaire krachten, welke de koopkracht van het Verre Oosten bepalen, stellig zou China voor de rampspoeden bespaard zijn gebleven, welke nu in zoo ruime mate haar deel werden. Aan waarschuwingen uit deskundige kringen heeft het waarlijk niet ontbroken. Volstaan zij in dezen met aan te halen een met betrekking hiertoe door Prof. Gregory in het Julinumner van „The Economist” van 1933 gemaakte opmerking: „Since neither India nor China are producers of silver, the amount of silver they can buy depends upon the purchasing power of their export in gold countries and if the prices of silver were to rise without a corresponding rise in the prices of Eastern export goods, the net effect would in all probability be not an increase in the Chinese or Indian „intake” of silver but a pronounced export of silver”.

Een gedeeltelijke verklaring voor de opvatting der voorstanders van zilvervalorisatie moet ongetwijfeld worden gezocht in het feit, dat zij — volkomen ten onrechte overigens — hun conclusies vrijwel uitsluitend baseerden op den invloed van de waardestijging van het zilver op de inderdaad enorme, onder de bevolking der zilverlanden opgepotte, hoeveelheden wit metaal. Natuurlijk kan niet worden ontkend, dat de vermogenswaarden, die deze hoarding vertegenwoordigen, op- en neergaan met den prijs van het zilver, maar het is zeker niet juist om de koopkracht van deze landen te identificeren met de

vermogenswaarden der opgepotte zilverschaten. Alleen toch onder bepaalde omstandigheden zullen die „hoarding” in de inkomenssfeer geraken en dus koopkrachtig worden aangewend en zulks geheel los van de hoogte van den zilverprijs. Tenslotte is de op de wereldmarkt beschikbare koopkracht der zilverlanden, evenals bij andere landen, afhankelijk van den omvang van de exportabele productie in den uitgebreidsten zin des woords en die factor wordt, naar uit bovenstaande gegevens is gebleken, juist door prijsstijging van het zilver eerder ongunstig dan gunstig beïnvloed. Dit buiten beschouwing laten van den invloed van de valorisatie van het zilver op de monetaire verhoudingen en den monetairen zilvervoorraad is, voorzover hen uitsluitend economische overwegingen voor oogen hebben gestaan, waarschijnlijk wel de hoofdfout van de voorstanders eener zilvervalorisatie geweest.

G. J. H. DE GRAAFF.

## AANTEKENINGEN

### DE ECONOMISCHE TOESTAND VAN HONGARIJE IN 1943.

„De economische en financiële gevolgen van den oorlog, werden ook in Hongarije in 1943 in versterkte mate voelbaar”, aldus begint het jongste „Wirtschaftsbericht” van de „Ungarische Allgemeine Creditbank”<sup>1)</sup>, dat zoojuist is verschenen en waaraan wij de volgende gegevens over enkele sectoren van het Hongaarsche economische leven ontleenen.

#### Landbouw.

Het landbouwjaar 1943 begon, zoowel naar oogstresultaten als naar afzetvoorwaarden, gunstig. Het feit, dat de granen na drie slechte jaren in het algemeen een goeden oogst gaven, was voor de boeren en voor het algemeen belang van groote beteekenis. Vooral de tarweoogst viel naar hoeveelheid en kwaliteit bevredigend uit, waardoor de rantsoenen brood en meel per hoofd der bevolking belangrijk konden worden verhoogd. Door de ongewoon groote droogte in de zomermaanden zijn de producten, die later in het jaar worden geoogst, naar hoeveelheid iets minder gunstig uitgevallen. Bijzonder moeilijk is, dat de maïsoogst zelfs voor het instandhouden van den verminderden varkensstapel ternauwernood voldoende is. Daar ook de opbrengst van andere veevoedergewassen de behoefte niet dekt, hebben de veeboeren onverminderd met groote moeilijkheden te kampen, tengevolge waarvan de veestapel kwantitatief, echter niet kwalitatief, afnam.

#### De nieuwe regeling ten aanzien van aflevering, prijzen en schulden in den landbouw.

Zeer interessant is de nieuwe regeling ten aanzien van de inlevering en prijszetting en het verhandelen van den oogst, die in 1943 is ingegaan. De nieuwe regeling omtrent de inlevering van den oogst verplichtte de boeren tot levering in het algemeen belang van tevoren bepaalde hoeveelheden producten, zonder dat met de directe oogstopbrengsten rekening werd gehouden. De grondslag was de netto-opbrengst der bedrijven, volgens het kadaster, waarbij per goudkroon netto-opbrengst vijftig „tarwe-eenheden” moesten worden ingeleverd, welke overeenkomen met vijftig kilo tarwe. Daarvan moest één vijfde in broodgraan, één vijfde in vet of oliehoudende gewassen en drie vijfde in andere producten volgens een bepaalden maatstaf worden geleverd. Voor leveringen boven de verplichte, ontvingen de boeren prijzen, welke boven de officieele leveringsprijzen waren gelegen. Het systeem heeft zoo bevredigend gewerkt, dat het ook voor het volgende oogstjaar zal worden aangehouden.

<sup>1)</sup> „Wirtschaftsbericht”, Mei-December 1943 van de „Ungarische Allgemeine Creditbank”, Jaargang XVII, No. 5-12.



De handel kreeg in het nieuwe systeem van de verwerking van den oogst een zelfstandiger en belangrijker positie. Het inkoopmonopolie van de zgn. „inzamelingsorganisaties” werd opgeheven; de aankoop en het in het verkeer brengen van landbouwproducten geschiedt thans door daartoe gemachtigde kooplieden, van welke er drie categorieën zijn, nl. landelijke, regionale en plaatselijke kooplieden. De controle op de omzetten berust bij de daartoe opgerichte „Warenverkeerszentralen”, die echter zelf geen handelsactiviteit ontplooiën.

Ten behoeve der rentabiliteit van de productie, regelde de Regeering ook het agrarisch prijspeil opnieuw, en wel in dien zin, dat als het ware het geheele landbouwprijspeil met ingang van het landbouwjaar 1943—'44 werd verhoogd. De tarweprijs, welke het uitgangspunt is van het agrarisch prijzensysteem, werd gesteld op 40 pengö per dz., tegen 30 pengö in het voorgaande jaar. In combinatie met de nieuwe regeling, ten aanzien van het prijzniveau, kwam het ook tot een verhoging van de landbouwloonen. De gemiddelde toeneming bedraagt ongeveer 25%, doch tengevolge van het gebrek aan arbeidskrachten bewegen de in feite uitbetaalde loonen zich tegen de maximumgrens welke rond 50% boven het vroegere hoogste loonpeil ligt.

De financiële toestand in den landbouw is tengevolge van de verhoging van het prijspeil verbeterd. Daar de inkomsten slechts in beperkte mate konden worden besteed aan industriële producten, maakt zich in een tamelijk breeden kring in den landbouw een zekere geldovervloed kenbaar, waardoor de mogelijkheid werd geschapen de kwestie van de wettelijk beschermde landbouwschuld uit den weg te ruimen. Het ter bescherming van agrarische debiteuren in 1933 ingevoerde moratorium werd eind 1941 in principe opgeheven, doch in talrijke gevallen voltrok zich de afwikkeling der schuldenregeling nog onder vigueur van het moratorium. In het afgelopen jaar nu trof de Regeering maatregelen ter vereenvoudiging en bespoediging van de afdoening der schulden. De verbetering in den financiële toestand maakt een verkorting van de aflossingstermijn mogelijk, zoodat de onder het moratorium vallende landbouwschulden in vijf jaar verdwenen zullen moeten zijn. De Regeering werd bij deze maatregelen geleid door de gedachte, dat de landbouw zoo spoedig mogelijk van zijn schulden bevrijd diende te worden, ten einde credietwaardig te zijn, wanneer, na den oorlog, de invoering van betere productie-methoden, inzonderheid de mechanisatie, groote crediet-eischen zal stellen.

#### *Industrie.*

De industrie hooft ook in 1943 een heteroog beeld. In groote trekken kan de toestand zoo worden gekarakteriseerd, dat het zwaartepunt van de productie zich nog verder verplaatste in de richting van voor de oorlogvoering belangrijke industrietakken, die in het algemeen bevredigend van grondstof waren voorzien, terwijl nieuwe investeringen plaatsvonden. Daartegenover kwam in de voor den civielen sector werkende industrie practisch slechts grondstof ter beschikking voor de fabricage van de allerbelangrijkste massa-artikelen, terwijl de investeringen stil stonden. Zoodoende ging de productie veelal achteruit. In het laatste halfjaar is een zekere teruggang ingetreden, welke voornamelijk aan moeilijkheden bij de grondstofvoorziening moet worden toegeschreven. De kolenvinning kon niet verder worden opgevoerd, terwijl de invoer van buitenlandsche kolen, in het bijzonder den laatsten tijd, door transportmoeilijkheden werd beïnvloed, zoodat bij de kolenvoorziening van enkele industrietakken storingen voorkwamen. Daarentegen is de metaalwinning verder gestegen, terwijl de verzorging met ijzererts zich bevredigend ontwikkelde. Hetzelfde geldt voor de chemische industrie, tengevolge van een versterkt gebruik van binnenlandsche grondstoffen en vervangingsgrond-

stoffen, alsmede door een verhoging van de voortbrenging van plantaardige olie.

De grootste moeilijkheden veroorzaakte het achterwege blijven van den invoer, ook in deze periode, in de textiel- en lederindustrie. In de textielindustrie werd de toestand vooral daardoor slechter, doordat de invoer uit Italië, die het grootste deel van de Hongaarsche behoefte aan kunstvezels en kunstzijde dekde, in de tweede helft van het jaar ophield. Een vergroete toepassing van vervangingsstof van katoen „Kotonin” en de recentelijk begonnene productie van kunstvezels kon voorloopig de allerbescheidenste grondstofvoorziening waarborgen. Tengevolge hiervan kon de civiele behoefte slechts ten deele worden gedekt. De rentabiliteit van de industrie verminderde in het eerste halfjaar van 1943, tengevolge van de stijging van loonen en salarissen, de voor het grootste deel niet afwentelbare toeneming der sociale lasten, de belastingverhoging in het bijzonder op schijnwinsten en de prijsstijging der grondstoffen. De vaststelling van een nieuw agrarisch prijspeil, met zijn daaraan gekoppelde loonsverhogingen, maakte een nieuw industrieel prijspeil eveneens noodzakelijk. De Regeering heeft er daarbij naar gestreefd te voorkomen, dat, tengevolge van de oorlogsconjunctuur, extrawinsten zouden ontstaan. Wel werd het aantal kostenfactoren, dat bij de officieele prijs-calcuatie voor afwenteling in aanmerking kwam, vergroot; als gevolg van één en ander steeg het gemiddelde prijsniveau van industriële eindproducten van ultimo Juni 1943 tot ultimo October met  $\pm 35\%$ .

#### *Openbare financiën en geldmarkt.*

De Regeering probeert een zoo groot mogelijk deel van de toeneming der staatsuitgaven uit gewone inkomsten te dekken. Gedurende de eerste acht maanden van het jaar behoefde slechts 24,8% van de totale uitgaven door credietoperaties, te worden verschaft. Dit vooral tengevolge van de sterke verhoging der belastingen; van het sterk gestegen nationale inkomen in 1943 namen de publieke heffingen 30,3% in beslag, terwijl in 1938 deze quote slechts 21,5% bedroeg. De geldmarktpositie werd in het afgelopen jaar geheel beheerscht door het stréven van de Regeering om het credietwezen zoo sterk mogelijk aan de economisch-politieke doeleinden van de Regeering aan te passen. In het belang van de toegenomen credietbehoefte van de Overheid bleek een beperking van de privaatrechtelijke eischen aan de credietorganisatie noodzakelijk. Credieten, zoowel industrieel als agrarische, die slechts dienen tot vergrooting van economische activiteit in het belang van particuliere personen, mogen niet worden verleend. Tegelijkertijd moet in alle gevallen, waarin de vermogenspositie van den debiteur dit toestaat, een versnelde aflossing van uitstaande credieten worden verlangd. De credieten, door de geldmarktinstanties verstrekt, vertoonden, ondanks deze voorbijgaande daling van de particuliere credieten, een belangrijke verhoging. Opvallend is, dat, vergeleken met de toeneming van het credietvolume, de deposito's sterk achterbleven, hetgeen in eersten aanleg uit de ongegronde oopottung van haar geld door de bevolking moet worden verklaard, welke op meer dan 1 milliard pengö wordt geschat. Tengevolge hiervan werd de nieuwe credietbehoefte voor slechts ongeveer 40% door een toeneming der deposito's gedekt, terwijl de rest werd verkregen door herdiscontering in het binnenland. Het gebruik van credieten van de centrale bank, die in het eerste halfjaar beperkt bleef, steeg in het tweede halfjaar van 1943 belangrijk. Hierbij zijn ten deele bijzondere omstandigheden in rekening te brengen, in het bijzonder de officieele verhoging van het prijsniveau. De verhoging van loonen en salarissen bleef bij de prijsstijging ten achter, doch de daardoor ingetreden vermindering der koopkracht werd door de bijna volledige werkgelegenheid en de toeneming van het aantal verdienenden per gezin tot op zekere hoogte gecompenseerd.

## DE LANDBOUW ALS BRON VAN VOLKSBESTAAN IN NEDERLAND.

In de reeks publicaties van het Nederlandsch Economisch Instituut verschijnt als No. 36 onder bovenstaanden titel, een studie van Ir. D. J. Maltha, met medewerking van een aantal deskundigen.

Opzet van de studie is een afgerond gedocumenteerd beeld te geven van dezen tak van volksbestaan in ons land. Daarbij is vooral aandacht geschonken aan de historisch verworven plaats, welke de landbouw in het economisch bestel inneemt, en aan die essentiële waarden van den landbouw, welke, in het verleden gegroeid, ook voor de toekomst hun belang zullen moeten behouden, wil de landbouw zijn belangrijke taak in het geheel kunnen blijven vervullen.

Nadat in de inleiding van het eerste deel is gewezen op de verschillen tusschen industrie en landbouw, verschillen, welke sociologisch tot uiting komen in de tegenstelling stad-platteland, wordt in hoofdstuk I de historische ontwikkeling van den Nederlandschen landbouw, in het bijzonder die na 1800, behandeld.

Daarbij worden vijf tijdvakken onderscheiden, welke als volgt kunnen worden gekarakteriseerd.

1. Vóór 1800 speelt de landbouw een ondergeschikte rol; het economische leven is, met de staatsmacht, samengetrokken in de steden.

2. 1800—1880. Met de Fransche revolutie verdwijnt het standsverschil, de boerenstand komt op als een vrije bevolkingsgroep. Toch is de landbouw nog geen gelijkwaardige partner van handel en industrie.

3. 1880—1914. De landbouwcrisis van 1880—1895 vormt een volgenden mijlpaal; nadien nemen langzamerhand de boeren zelf het heft in handen. Vereenigingsleven en coöperatie bloeien op. De „veredelingslandbouw” begint te ontstaan.

4. 1914—1929. De wereldoorlog 1914—1918 verstoort de ontwikkeling. Na den oorlog gaat echter de lijn stijgend verder. De veredelingslandbouw, mogelijk door verschillende factoren, waaronder invoer van goedkope granen, krachtvoer en kunstmest en de gunstige geografische ligging, neemt een zeer groote vlucht.

5. 1929—1939. De goede gang van zaken in den Nederlandschen landbouw is afhankelijk geworden van den toestand in het buitenland; de crisis van 1929 heeft een zeer sterke weerslag in onzen landbouw. De hierdoor ontstane crisis is ernstiger dan die van 1880. Regeeringsmaatregelen, aanvankelijk uitsluitend bedoeld als steun, leiden een ordening in, welke steeds verder om zich heen grijpt.

In dit hoofdstuk wordt er tenslotte op gewezen, dat het behoud van den veredelingslandbouw een noodzaak is in verband met den eisch van een zoo groot mogelijke arbeidsbezetting in den landbouw.

In hoofdstuk II, „Bodem en klimaat, arbeid en techniek”, worden de natuurlijke factoren, welke het beeld van onzen landbouw mede hebben bepaald, nader gezien. De geologische verscheidenheid en het gematigde klimaat maken vele uiteenlopende teelten mogelijk. De geografische ligging, temidden van sterk geïndustrialiseerde landen, waarmee goede snelle verkeersmogelijkheden bestaan, is zeer gunstig voor den export van „veredelde” landbouwproducten, in het bijzonder van kwaliteitsproducten, welke door onzen technisch hoog ontwikkelde landbouw gemakkelijk kunnen worden voortgebracht.

Beschreven wordt voorts de arbeid van de verschillende groepen van in den landbouw werkzaam, waarbij uitvoerig is stilgestaan bij de belooning van den arbeid der kleine boeren en der landarbeiders. Voorts worden in dit hoofdstuk behandeld de ontwikkeling van de techniek in den landbouw en de oorzaken van de, in vergelijking tot de industrie, geringe mechanisatie.

Het derde hoofdstuk is gewijd aan de staatszorg.

Hierin worden enkele van de belangrijkste vormen van staatszorg voor den landbouw beschreven: het landbouwonderwijs, de landbouwvoorlichting en de proefstations, ontginning, ontwatering, inpoldering e. d., ruilverkaveling, de landbouwwitvoerwet, de landarbeiderswet en, volledigheidshalve, de landbouwcrisismaatregelen.

Hoofdstuk IV, „Vereenigingsleven en coöperatie”, omvat een in hoofdzaak historische beschrijving van deze beide vormen van samenwerking in den landbouw.

Hoofdstuk V geeft een economisch-statistische beschrijving van den landbouw, waarbij is getracht het omvangrijke ter beschikking staande materiaal systematisch te rangschikken. Daarbij is de navolgende indeeling gevolgd:

1. De gegevens over de totale hoeveelheid cultuurgrond en de uitbreiding c.q. inkrimping van dit areaal in den loop der jaren; de verdeling van den cultuurgrond naar de verschillende takken van bedrijf en de wijzigingen, welke in de verhoudingen zijn opgetreden.

2. De opbrengstcijfers; zoowel quantitatief als kwalitatief. De behoeften aan agrarische producten in Nederland en de dekking dezer behoeften; daarmee samenhangend de in- en uitvoercijfers.

3. De landbouw als bron van volksinkomen, in vergelijking met de overige bronnen van volksinkomen. Hieraan is vastgeknoot een beschouwing over de verdeling van het agrarisch inkomen.

4. De bevolkingscijfers, waarbij is nagegaan de verhouding van de agrarische bevolking tot de overige deelen der bevolking, de wijzigingen, welke in deze verhoudingen zijn opgetreden, de uitbreiding der landbouwbevolking en de afvloeiing. Werkgelegenheid en arbeidsproductiviteit.

Het tweede deel bevat een reeks, met medewerking van op elk der onderscheidenlijk behandelde gebieden speciaal deskundigen samengestelde, beschrijvingen over de voornaamste onderdeelen van onzen landbouw. In dit deel worden achtereenvolgens behandeld: de akkerbouw, de veeteelt (rundveehouderij, varkenshouderij, paardenfokkerij, pluimveehouderij, schapenhouderij en geitenhouderij), de tuinbouw (groenten en fruitteelt, teelt van siergewassen) en de landbouwindustrieën (zuivelindustrie en zuivelhandel, beetwortelsuikerindustrie, de landbouwindustrieën in de veenkoloniën en de vleeschverwerkende industrie).

Dit deel eindigt met de beschrijving van enkele toepassingen van de wetenschap op onzen landbouw, te weten: de ontwikkeling van de plantenveredeling, het mengvoedervraagstuk, de veeartsenkundige dienst, de plantenziektekundige dienst, het grondonderzoek en het landbouwkundig onderzoek ten behoeve van de Zuiderzeepolderingen.

De studie geeft de navolgende eindconclusies, welke in de slotbeschouwing zijn opgenomen:

De Nederlandsche cultuurgrond vertoont een groote verscheidenheid, waarop, mede dank zij het gematigde zeeklimaat, een groot aantal producten kan worden verbouwd. Dank zij een hooge ontwikkeling van de boeren en een uitgebreide voorlichting is het mogelijk geworden de opbrengsten van zeer vele van deze producten per oppervlakte-eenheid op te voeren tot cijfers, welke tot de hoogste van de wereld behooren. Specialisatie heeft plaatsgevonden op die producten, welke slechts kunnen worden voortgebracht door een hoogstaanden landbouw en een intensieve cultuur. Het succes van deze teelten is des te grooter, doordat, dank zij de gunstige geografische ligging van Nederland ten opzichte van de omringende industriestaten, het vervoer snel en goedkoop kon plaats vinden. Overige gunstige factoren zijn: de groote vlucht van het vereenigingsleven, daarmede samenhangend van de coöperaties en de uitstekend geoutilleerde landbouwindustrieën.

Een teruggang van deze ontwikkeling zou een zoodanig verlies beteekenen voor onzen landbouw, dat de landbouwbevolking tot een zeer veel lager levenspeil zou moeten terugvallen niet alleen, maar bovendien op eenigerlei wijze een oplossing zou moeten worden gevonden voor de, onder die omstandigheden, veel te groote bevolkingsdichtheid ten plattelande.

Niet ontkend wordt, dat aan de geschetste ontwikkeling bezwaren zijn verbonden, met name de afhankelijkheid van het buitenland. In de eerste plaats geldt deze afhankelijkheid de voedselvoorziening van ons land in tijden van politieke spanningen of oorlog (broodgranen en vet); in de tweede plaats den grooten invoer van veevoeder en kunstmeststoffen. Geheel te ondervangen zijn deze bezwaren niet, wel moet worden gestreefd naar een betere verhouding (waarbij mede het woord zal moeten zijn aan wetenschap en techniek).

Een derde bezwaar geldt de afhankelijkheid van het buitenland voor den uitvoer. Deze uitvoer mag echter niet worden losgelaten, omdat het en voor ons land en voor Europa een ernstige terugslag zou zijn, indien het overschot van de specifieke producten van onzen geperfectioneerden landbouw (waaronder begrepen tuinbouw) niet meer een plaats in het buitenland zou kunnen vinden. Door internationaal overleg zijn wellicht ernstige schokken als die van 1929 en de volgende jaren te vermijden.

Tenslotte wordt gewezen op het groote probleem van het overschot der landbouwbevolking hier te lande, veroorzaakt door het tekort aan cultuurgrond, welk probleem van overheerschende beteekenis is en voor een groot deel het beeld van onzen landbouw beheerscht. Reeds terwille hiervan is het noodzakelijk, dat door een zoo intensief mogelijken landbouw een zoo groot mogelijk aantal boeren met hun gezinnen op den vaderlandschen bodem een bestaan kunnen vinden.

#### PUBLICATIE No. 36 VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT.

Zoojuist is verschenen de 36ste publicatie van het Nederlandsch Economisch Instituut, t. w.:

„De Landbouw als bron van volksbestaan in Nederland”, samengesteld door Ir. D. J. Maltha, met medewerking van anderen. Deze studie wordt in den handel gebracht voor f 10,—\*. Voor donateurs en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut geldt de verminderde prijs van f 7,50.

Donateurs en leden kunnen zoowel bij het Secretariaat van het N.E.I., Nieuwe Binnenweg 175a, Rotterdam-C (Giro No. 8408), als bij de uitgeefster (De Erven F. Bohn N.V., Haarlem) bestellen. Anderen *uitsluitend* bij den boekhandel en de uitgeefster.

### INGEZONDEN STUKKEN

#### DE TARIEVEN VOOR HET ONGEREGELD GOEDERENVERVOER PER AUTO II.

De heer H. A. A. de Melverda schrijft ons:

Onder bovenstaand opschrift verscheen in het nummer van 1 Maart jl. een artikel van de hand van den heer Drs. S. Blokland, waarin schrijver o.a. critiek uitoefent op mijn beschouwing in „De Economist”, December 1942. Uit de uitlatingen van den heer Blokland blijkt, dat hij mijn uiteenzettingen verkeerd heeft opgevat. Dit is te betreuren, daar thans de lezer van dit tijdschrift een geheel verkeerd beeld krijgt van mijn beschouwingen. Voor den lezer, welke niet in de gelegenheid mocht zijn geweest mijn artikel te lezen, zal ik hieronder een korte uiteenzetting van mijn zienswijze geven.

Evenals men bij den handel andere reacties vindt bij den koper dan bij den verkoper, zoo zijn de reacties, welke in het vervoerwezen op een bepaald tarief optreden,

anders, naar gelang men te doen heeft met den verlader, den vervoerder of den concurrent van den vervoerder. De verlader zal zich niet in de eerste plaats bezorgd maken om den kostprijs van den vervoerder; hij kijkt, of hem het vervoer niet te duur komt te staan, daarbij lettende op aanbiedingen van andere vervoerbedrijven uit denzelfden bedrijfstak — maar ook uit andere bedrijfstakken — en voorts lettende op zijn eigen kostprijs, dus de kostprijs van zijn product. De verlader wil zijn product een zoo groot mogelijk afzetgebied geven. Hieruit volgt, dat de prijs van zijn product niet te sterk mag stijgen bij het grooter worden van den afstand. Om dezelfde reden mogen de prijzen van de grondstoffen niet te sterk fluctueeren ten opzichte van den afstand, waarover moet worden aangevoerd. De verlader heeft dus degressieve tarieven noodig. Bij de Nederlandsche Spoorwegen bleek mij, dat het tarief ten aanzien van den afstand logaritmisch verliep. Men kan dit toevallig noemen dan wel verklaarbaar uit psychologische reacties, interessant of niet, aan het feit doet het niets af. Het logaritmisch verloop voldoet in ieder geval, zooals de heer Blokland in een noot zelf erkent, goed aan de behoefte. Toen ik destijds het A.B.D.-tarief onderzocht, ter vergelijking met dit logaritmisch verloop, was mijn doel de bezwaren der verladers tegen dit tarief te verklaren, en inderdaad bleken zij hieruit zeer duidelijk verklaarbaar.

De vervoerder daarentegen maakt zich in de eerste plaats bezorgd erover, dat hij zijn kosten vergoed krijgt. Hoe hij die kosten vergoed krijgt, kan hem tot op zekere hoogte onverschillig laten. Gesteld nu, dat hij erop staat steeds precies de kosten van elken rit vergoed te krijgen, en gesteld, dat die kosten juist een progressief verloop ten opzichte van den afstand hebben; ondenkbaar is dit laatste in bepaalde gevallen niet. Onze vervoerder komt nu in strijd met de eischen, welke de verlader aan het tarief stelt. De verlader zal dan omzien naar een anderen vervoerder, die niet eigenzinnig is, bijv. naar de spoorwegen. Onze autovervoerder zal door de concurrentie wel gedwongen worden zijn tarief te differentieeren en wel zoodanig, dat het tarief degressief wordt. Maar hieruit behoeft nog allerminst te volgen, dat de vervoerder nu zijn kosten niet vergoed zou kunnen krijgen. Verhoogt hij zijn tarief op den korten afstand en verlaagt het op den langen afstand, dan zal hij steeds de mogelijkheden in de hand kunnen hebben om zijn kosten te dekken. Onder de gegeven omstandigheden is het dus onverstandig, om persé vast te houden aan een tarief, dat gebaseerd is op den kostprijs per rit. Nu weet ik wel, dat er tendenties aanwezig zijn, waardoor het tarief, op deze wijze berekend, degressief wordt. Deze tendenties vermeldde ik reeds in mijn artikel in „De Economist”. Maar het kan zijn, dat de degressie aldus anders is, bijv. uiterst gering. Er treden dan met de tarieven van andere vervoerbedrijven snijpunten op, die evenveel ongewenschte economische grenzen kunnen beteekenen. Een degressie volgens dezelfde principes is dus wenschelijk. Ik heb daarvoor de keuze laten vallen op de logaritmische degressie, maar niet uit psychologische, doch uit zuiver utilitaristische overwegingen.

Tot dusver heb ik, om de kwestie eenvoudig te houden, verondersteld, dat de vervoerder zelf de opbrengsten uit het tarief zal genieten. In mijn vroegere beschouwingen heb ik er echter op gewezen, dat de vervoerder bij een universeel tarief zeer dikwijls een veel te groote winst zal maken, terwijl anderen verliezen zouden lijden en zulks niet uit hoofde van omstandigheden, die hun aangerekend kunnen worden. Wat wil nl. het geval? Er is onder de huidige omstandigheden geen uniforme standaardkostprijs voor het autovervoer in het algemeen op te stellen! Immers, het eene bedrijf krijgt thans nog relatief veel vloeibare brandstof, omdat het bijv. werk verricht voor de voedselvoorziening, terwijl een ander bedrijf is aangewezen op de duurdere exploitatie met vaste brandstof, welke dan nog

gerantsoeneerd kan zijn. Het eene bedrijf vervoert dikwijls „hoogwaardige” goederen; het andere bedrijf uitsluitend „laagwaardige” goederen en krijgt daardoor regelmatig 10 tot 20 % beneden het basistarief vergoed. De kosten, verbonden aan het vervoer van goederen van hooë waarde, zijn bij lange niet zoo hoog als de toeslag.

Dit zijn slechts enkele van de vele bezwaren tegen een uniform tarief op kostprijsbasis. Men ziet hieruit, dat ook de classificatie der goederen reeds in strijd komt met het kostprijsbeginsel; dit zou niet het geval zijn, als elke vervoerder steeds alle soorten goederen doorelkaar te vervoeren zou hebben; het tegendeel is waar: de economisch-geografische omstandigheden verzetten zich daartegen en maar al te vaak moet de vervoerder steeds dezelfde soort(en) goederen vervoeren.

Toch is de classificatie wenschelijk, daar de verlader hieraan behoefte heeft en de geregelde vervoerbedrijven deze classificatie (en zonder bezwaar) hebben. Een tarief dus, dat zich aansluit bij de behoeften van den verlader en daarbij rekening houdt met de verkeerscoördinatie, bevat niet elken vervoerder. Een tarief (eigenlijk zijn in dit geval vele tarieven noodig!), dat ingesteld is op de behoeften van de vervoerders, bevat den verladers niet, terwijl het nog bovendien een goede verkeerscoördinatie enorm tegenwerft.

Naar mijn opvatting bestaat er voor de ongeregelde vervoerbedrijven geen betere oplossing uit dit dilemma dan de volgende. De verlader betaalt niet meer aan den vervoerder, maar aan een zgn. verrekeningsinstituut. Uit de baten worden nu de vervoerders volgens bepaalde grondslagen door het verrekeningsinstituut betaald. Het zgn. totaalkostenprobleem wordt dan niet meer opgelost door den individueelen vervoerder, doch binnen het verrekeningsinstituut voor alle in aanmerking komende vervoerders tegelijk.

Het tarief moet nu zoodanig bepaald worden, dat men met de verrekening uit kan komen. Het voordeel wordt nu verkregen, dat het uniforme tarief binnen zekere grenzen kan worden ingesteld op de tarieven van andere vervoerbedrijven en -takken, waardoor een doeltreffende coördinatie van de tarieven en daarmede van het vervoerwezen tot stand kan worden gebracht; vele uitzonderingstarieven kunnen dan bovendien vervallen. Het vervoerwezen wordt hierdoor inderdaad tot een eenheid.

Na deze uiteenzetting, welke hier niet verder in den breede behoefte te worden uitgesponnen, zal het den lezer, met mij hoop ik, verbazen, dat de heer Blokland kan beweren, dat „de vervoerder in zijn bedrijf gevoeliger is in zijn portemonnaie dan in zijn psyche”. Deze opmerking is in het kader van een critiek onjuist. De heer Blokland ziet daarbij volledig het door mij geschetste intermediair van een verrekeningsinstituut over het hoofd. Bovendien ziet hij de wenschelijkheid van op elkaar afgestemde tarieven voorbij.

Het overige deel van het artikel is niet van ernstige critiek ontbloot. Ik wil korthedshalve volstaan met één opmerking. De heer Blokland stelt, dat voor een grooteren wagen meer laad- en lostijd noodig is dan voor een kleinere. Dit is in zijn algemeenheid niet juist. Verdubbelt men eenvoudig het personeel, dan kan de laaden lostijd van een 10-tonswagen even groot zijn als die van den 5-tonner bij 1 man personeel. Het rechter deel van de tabel op blz. 118 wordt dan gelijk aan het linker gedeelte! De toevoeging van een helper is in het gestelde geval op den korteren afstand zelfs uit economische overwegingen een eisch.

#### Naschrift.

Gaarne maak ik gebruik van de mij geboden gelegenheid mijn meening over de opmerkingen van den geachten inzender te geven.

De heer De Melverda geeft allereerst een kenschetsing van de houding der marktpartijen. Zeer terecht stelt hij

vast, dat de verlader zijn product een zoo groot mogelijk afzetgebied wil geven, teneinde zijn omzet zoo hoog mogelijk te maken. Zijn kosten mogen daarom een bepaald peil niet te boven gaan. Deze kosten zijn echter velelei. De vervoerkosten vormen daarvan slechts één — min of meer belangrijke — post. Hij moet echter ook grondstoffen, enz., aanschaffen. Veelal zullen de leveranciers daarvan hem bij afname in groote hoeveelheden een zekere korting verleen op den prijs, dien hij voor een bestelling van geringeren omvang zou moeten betalen. Deze korting wordt begrensd door verschillen in den kostprijs der verschillende hoeveelheden in het bedrijf van den leverancier. Evenzoo zal, naar mijn meening, in het vervoerwezen een voor iederen vervoerstak bedrijfseconomisch verantwoorde depressie der vrachtprijzen moeten plaatsvinden.

In de laatste jaren schijnt bij verschillende spoorwegdeskundigen de meening post te vatten, dat ten aanzien van de depressie der tarieven ten opzichte van den afstand de spoorwegondernemingen in enkele landen wel wat te veel aan de verlangens der verladers zijn tegemoetgekomen; als gevolg waarvan een ongewenschte „vervoerverluxe” zou zijn ontstaan. Men gaat zich afvragen, of deze depressie wel gerechtvaardigd is. Een tarief kan men niet alleen baseeren op de vraagfactoren, doch ook de aanbodfactoren dienen volledig tot hun recht te komen.

Dit brengt mij op het door den heer De Melverda gestelde geval, dat de kosten voor het vervoer met een gegeven vervoermiddel voorbij een bepaalden afstand een progressief beloop zouden gaan vertoonen. Naar mijn meening is het dan wenschelijk het verrichten van deze transporten over te laten aan vervoermiddelen, die daartoe beter geschikt zijn. Dit is geen eigenzinnigheid, doch een kwestie van juist bedrijfsinzicht! In de industriele sfeer bijv. ziet men zeer veel doelbewuste specialisatie.

Van het door den inzender voorgestane uniforme verloop der tarieven voor alle vervoerstakken zal m.i. het gevolg zijn, dat bij het bestaan van een algemeene vervoerplicht de verladers hun opdrachten geven aan dien vervoerstak, die voor den vastgestelden prijs de beste prestatie levert. Voor deze prestatie zal echter het vervoerbedrijf een hooger bedrag aan kosten moeten maken dan het als vrachtprijs ontvangt. Het vervoerwezen zou dan over de geheele linie verliesgevend worden. Laat men de vervoerplicht vallen dan zal iedere tak zich beperken tot de transporten, die voor hem de gunstigste verhouding tusschen opbrengst en kosten geven.

Een systeem van per vervoerstak vastgestelde tarieven, die zoodanig zijn, dat rekening wordt gehouden met het bijzondere karakter van elke vervoertechniek, komt mij dan beter voor. Het tariefprobleem kan daarbij tegelijk met het kostprijsprobleem worden opgelost.

Voor de ongeregelde vervoerbedrijven acht ook de heer De Melverda het kostprijsprobleem in theorie oplosbaar (zie zijn artikel blz. 645). Completeert men dit systeem met vervoerplicht, dan is de verlader er zeker van, dat hij elke zending met het door hem gewenschte vervoermiddel kan doen vervoeren, mits hij den daarvoor vastgestelden prijs betaalt.

Er zullen dan snijpunten optreden tusschen de tarieven der afzonderlijke vervoerstakken, daar er geen enkele vervoerstak is, die alle vervoersprestaties goedkoop kan verrichten dan de anderen. Deze snijpunten geven economische grenzen aan. Immers, daar zal het eene vervoermiddel goedkoop worden dan het andere. De in verband daarmede optredende vervoerverschuivingen zijn m.i. rationeel en behooren tot stand te komen.

Bij tarieven op kostprijsbasis zal de noodzakelijkheid om in het vervoerwezen te komen tot een pooling — waarvan alleen de administratie reeds niet eenvoudig zou zijn — minder dringend zijn. Onder de huidige omstandigheden zou een verrekeningsstelsel voor het wegvervoer zeer ingewikkeld zijn, omdat niet één uniforme standaardkostprijs zou moeten worden vastgesteld, doch een groot

aantal standaardkostprijzen, bijv. voor benzine-wagens, tankgaswagens, generatorwagens (de laatste twee nog in allerlei soorten en onder te verdeelen).

De goederenklassificatie zou, voorzover zij correspondeert met verschillen in de kosten der individueele transporten, kunnen blijven bestaan. Blijkt de spreiding in de tariefflassen grooter te zijn dan in de kosten, dan zou deze moeten worden verminderd.

Opgemerkt kan nog worden, dat ook bij de geregelde vervoerbedrijven een zeker verband bestaat tusschen goederenklassificatie en kosten van het vervoer. Zooals de inzender stelt, moet de vrachtprijs afhankelijk zijn van afstand, zendinggrootte en goederensoort. Nu wordt, zooals de praktijk in vele geregelde vervoerbedrijven leert, de zendinggrootte schijnbaar slechts weinig in aanmerking genomen. Bij de bodendiensten komen veelal stukstarieven voor. De vrachtprijs wordt bijv. berekend per baal meel, per kistje margarine, enz., onafhankelijk van het aantal stuks. De prijs per gewicht is echter afhankelijk van de gemiddelde grootte der zending. Meel, dat als regel in hoeveelheden van enkele honderden kg vervoerd wordt, heeft een lageren vrachtprijs per 100 kg dan margarine, waaryan de gemiddelde zendinggrootte enkele tientallen kg bedraagt.

Iets soortgelijks zien we bij de spoorwegen. Het vervoer van goederen, die bij treinladingen gelijk worden aangeboden, kan belangrijk goedkoper geschieden dan dat van artikelen, die in zendingen van één wagenlading voorkomen. Daar de spoortarieven weinig differentiatie naar de grootte der zendingen kennen, behelpt men er zich mee de massagoederen in een lagere tariefklasse in te deelen. Het bezwaar van dit systeem is, dat de verlader, die een zending ter grootte van één wagenlading ten vervoer aanbiedt, eigenlijk te weinig betaalt.

De voornaamste punten, waarin mijn zienswijze van die van den inzender afwijkt, zijn, naar mijn meening, dat:

1. aan de aanbodfactoren en met name aan den kostprijs der individueele prestaties een grooteren invloed moet worden toegekend.

Bij het concrete probleem van de herziening van het A.B.D.-tarief dient een zeker verloop te worden vastgesteld op basis der kostprijzen. Uitsluitend met het uitspreken van de wenschelijkheid van een logarithmische depressie komt men er geenszins;

2. het voor een coördinatie niet noodzakelijk en niet wenschelijk is een uniforme variatie in de tariefactoren voor alle vervoerstacken vast te stellen.

Juist ongelijkheid der tarieven is rationeel.

3. een verrekeningssysteem naar alle waarschijnlijkheid kan worden gemist.

Ik moge naar aanleiding van deze punten nog enkele opmerkingen naar voren brengen.

Ten aanzien van de mogelijkheid van kostprijsberekening in het vervoer ben ik ietwat optimistischer dan de geachte inzender. Toegegeven worde, dat kostprijsberekening in geen enkelen bedrijfstak eenvoudig is. Dat kostprijsberekening in het vervoerwezen ondoenlijk is, is, naar mijn meening, een inzicht, dat vooral n.a.v. den gang van zaken bij het ontstaan van het spoorwegbedrijf is opgekomen. Hier ontstonden bedrijven, die niet één product, nl. tonkms, voortbrachten, doch een groote verscheidenheid van prestaties in velerlei omvang leverden. Bij den toenmaligen stand der kostprijsberekening stond men hier voor een onoplosbaar probleem. Na het ontstaan der spoorwegen is de moderne grootindustrie, die ten aanzien van de kostprijscalculatie met dezelfde moeilijkheden te kampen had, opgekomen. Deze is echter geleidelijker gegroeid en kon haar methoden van kostprijsberekening langzamerhand ontwikkelen. Bij den huidige stand van dit deel der bedrijfs-economie kunnen ook de vraagstukken in het vervoerwezen met meer hoop op resultaat worden aangevat. Het feit, dat de N.V. Nederlandsche Spoorwegen over een Afdeling Kostprijsbereke-

ning beschikt, bewijst mijns inziens, dat men in dit bedrijf de mogelijkheid van kostprijsberekening niet à priori uitgesloten acht.

Absolute nauwkeurigheid is op het gebied der kostprijscalculatie een utopie. Wel kan men zekere tendenties vinden. Voorwaarde om te kunnen werken is, dat men de beschikking heeft over een uitgebreid en gedetailleerd statistisch materiaal ten aanzien van productie en kosten.

Het aanpassen van de tarieven bij elkaar, dat wil zeggen het vaststellen van tarieven op concurrentiebasis, geschiedde vooral in den tijd toen er een overcapaciteit in het vervoerwezen was. Het gevolg daarvan was, dat iedere vervoerstack tegen elken prijs een zoo groot mogelijk deel van het vervoer trachtte te bemachtigen. Indien er een zekere mate van evenwicht bestaat tusschen vraag en aanbod van vervoercapaciteit, bijv. door de hanteering van een concessiestelsel, verliest deze concurrentie veel van haar scherpte en zal men vanzelf meer in de richting van op kostprijs gebaseerde tarieven gaan.

Men kan zich afvragen, waarom in het vervoer, in tegenstelling tot hetgeen het geval is in welhaast alle andere bedrijfstakken, de band tusschen den prijs, waartegen de individueele prestaties worden aangeboden, en hun kostprijs zou moeten worden losgemaakt, met als gevolg, dat door een systeem van verrekening het totaalkostenprobleem zou moeten worden opgelost. Met andere woorden: waarom moet de compensatie binnen het vervoerbedrijf plaatsvinden?

Een treffend voorbeeld van compensatie ten aanzien van den afstand vinden we in de bedrijven, die merkartikelen produceeren. De prijs daarvan is in het geheele land gelijk, ondanks verschillen in transportkosten. De fabrikant compenseert de vrachtkosten in zijn eigen bedrijf.

Is men van meening, dat bepaalde artikelen voor den consument niet te duur mogen worden, dan is het niet noodzakelijk den vervoerder een lagere vergoeding voor zijn prestaties toe te kennen en hem compensatie te laten vinden in de vrachtprijzen voor andere goederen. In de geleide economie kent men voldoende andere middelen om dergelijke doeleinden te bereiken.

Tenslotte nog een aanteekening op de opmerking van den heer De Melverda ten aanzien van den laad- en lostijd. Inderdaad is het in zijn algemeenheid niet juist, dat een 10 tons-wagen den dubbelen laad- en lostijd van een 5-tonner moet hebben. De vervoerder meent zelfs veelal — en mijns inziens terecht — van den verlader te mogen eischen, dat die voor het laden en lossen van een grooteren wagen meer personeel ter beschikking stelt.

Ook onderschrijf ik volkomen, dat de verdubbeling van het personeel uit economische overwegingen een eisch is. Men kan in de praktijk met de vermeerdering van personeel echter niet te ver gaan, daar de menschen elkaar tenslotte in den weg zouden loopen. Bovendien is het in dezen oorlogstijd voor vele verladers — volgens art. 9 der Tariefsvoorwaarden geschiedt het laden en lossen niet door den vervoerder, zoodat de verlader hiervoor dient zorg te dragen — niet zoo eenvoudig het personeel te verdubbelen. Dit schijnt de reden te zijn geweest, dat bij het A.B.D.-tarief de laad- en lostijd werd bepaald in evenredigheid tot de grootte der zendingen. Zooals de opmerkzame lezer zich zal herinneren, had mijn artikel betrekking op het speciale geval van het A.B.D.-tarief, zoodat ik van meening blijf, dat de veronderstelling, waarvan ik uitging, volkomen gerechtvaardigd is.

S. BLOKLAND.

# Alfabetische Index Overheidsmaatregelen op economisch gebied

(Zie voor den alfabetischen index Overheidsmaatregelen in 1943 het Jaarregister 1943, laatste bladzijde)

	Blz.		Blz.		Blz.
Administratieplicht	27, 55, 123	Motorbrandstof	163	Verpakkingsvoorschriften	96
Afval	123	Non-ferrometalen	123	Vervoer	111, 163
Algemeen Vestigingsverbod	55	Omzetbelasting	41, 97	Verzekering	96, 125
Ambacht	27, 161	Opheffing Centrales	40	Vestigingswet Kleinbedrijf	41, 125, 177
Arbeidszaken	27, 55, 123, 161	Organisatie Bedrijfsleven	27, 83, 123, 163	Visscherij	41
Bank- en Credietwezen	41	Pluimvee	41, 135	Vlas	41, 97, 163
Belastingzaken	41, 111, 163	Prijsgeregelingen	40, 83, 125, 163	Voedselvoorziening	97, 135
Betalingsverkeer met het buitenland	27	Scheidsgerecht Voedselvoorziening	41	Volkstuinen	125
Bouwnijverheid	123	Stierteelt	41, 97, 135	IJzer en Staal	125, 177
Buitenlandsche Handel	123	Sociale voorzieningen	125, 177	Zaden	41, 97
Groenten en fruit	96	Steunverleening aan stilgelegde bedrijven	40, 55, 125	Zuivel	41, 97, 163
Grondstoffenbesparing en bedrijfsrationalisatie	161	Suikerbieten e. d.	41, 97		
Handel	27, 55, 123, 162	Surrogaten	97		
Huurprijzen van nieuwbouw	162	Tabak	40, 96, 135		
Heffingen	41, 55, 123, 162	Textiel	40, 96, 177		
In- en Uityper	26	Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek	41		
Industrie	27, 55, 123, 163	Tuinbouw	41		
Inlevering puntdraad en gladde draad	135	Turf	96		
Kamers van Koophandel	40	Vee	41, 97, 135		
Kinderbijslagwet	123	Veevoeder	41, 97		
Landbouw	41, 97, 125	Vereveningsheffing	125		
Monopolieproducten	55, 123				

## De Scheepsbouwnijverheid in Nederland

door **Ir. J. W. Bonebakker**

Publicatie no. 16 van het Nederlandsch Economisch Instituut

**Prijs f 1.55\***

Donateurs en leden **f 1.10**; bestellen bij het N. E. I.

Verkrijgbaar in den boekhandel

**Uitgave van De Erven F. Bohn N.V. - Haarlem**

## Beschouwingen over een tolunie tusschen Nederland en België-Luxemburg

door

**D. C. Renooij**

3de Publicatie van het Nederlandsch Economisch Instituut

**Prijs f 8.40\***

(Prijs voor donateurs en leden van het N. E. I. f 6.—; bestellen bij het N. E. I.)

Verkrijgbaar in den boekhandel

Uitgave: **De Erven F. BOHN N.V.-Haarlem**

## KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE BOEKDRUKKERIJ H. A. M. ROELANTS — SCHIEDAM

Onze speciale afdeling: drukwerk voor controle en administratie, levert alle voorkomend drukwerk op dit gebied concurrerend, snel en accuraat.

Uitgifte-apparaten in groote verscheidenheid van werkwijze en capaciteit naar de behoeften van elk bedrijf. Onze terzake-kundige staf is te allen tijde voor gratis advies te Uwer beschikking.

**Tel. 69300**  
(3 lijnen)

# DE TWENTSCHE BANK N.V.

## MAÁNDSTAAT OP 31 MAART 1944

Kas, Kassiers en Daggeldleeningen	f 112.752.279,19	Kapitaal	f 40.000.000,—
Nederlandsch Schatkistpapier	„ 284.900.000,—	Reserve	„ 11.200.000,—
Ander Overheidspapier	„ 3.472.858,35	Bouwreserve	„ 1.500.000,—
Wissels	„ 563.822,44	Deposito's op Termijn	„ 51.557.673,75
Bankiers in Binnen- en Buitenland	„ 12.267.219,15	Crediteuren	„ 337.106.957,59
Effecten en Syndicaten	„ 646.312,13	Overlopende Saldi en Andere Rekeningen	„ 6.309.169,66
Prolongatiën en Voorschotten tegen Effecten	„ 6.982.307,47	Reserve voor Verleende Pensioenen	„ 1.286.737,36
Debiteuren	„ 20.651.625,28	Aandeelhouders voor Effecten in Leendepôt	„ 13.044.250,—
Deelnemingen (incl. Voorschotten)	„ 1.437.376,99		
Gebouwen	„ 4.000.000,—		
Belegde Reserve voor Verleende Pensioenen	„ 1.286.737,36		
Effecten van Aandeelhouders in Leendepôt	„ 13.044.250,—		
	<b>f 462.004.788.36</b>		<b>f 462.004.788.36</b>