

# Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

31e JAARGANG

WOENSDAG 27 MAART 1946

No. 1507

## COMMISSIE VAN REDACTIE:

J. F. ten Doesschate; N. J. Polak;  
J. Tinbergen; H. M. H. A. van der Valk; F. de Vries;  
H. W. Lambers (Redacteur-Secretaris).

Adjunct-Secretaris: J. H. Lubbers.

Assistent-Redacteur: A. de Wit.

Abonnementsprijs van het blad, waarin tijdelijk is opgenomen het Economisch-Statistisch Maandbericht, franco p.p. in Nederland f 26\* per jaar. Overzeesche gebiedsdeelen en buitenland f 28 per jaar. Abonnementen kunnen ingaan met elk nummer en slechts worden beëindigd per ultimo van het kalenderjaar. Losse nummers 75 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: Pieter de Hoochstraat 5, Rotterdam (W.).  
Telefoon: Redactie 38040, Administratie 38340. Giro 8408.

Aangeteekende stukken aan het Bijkantoor Westzeedijk, Rotterdam (W.).

Alle correspondentie betreffende advertenties te richten aan de Firma H. A. M. Roelants, Lange Haven 141, Schiedam (Tel. 69300, toestel 6).

## INHOUD:

	Blz.
Consequenties van structuurwijzigingen der Duitsche industrie door Prof. Dr. J. Wisselink .....	195
Het geld-, bank- en credietwezen in Nederlandsch-Indië in de bezettingsjaren 1942/1945 (I) door H. J. Manschot .....	196
De Indische industrie gedurende de Japansche bezetting door W. van Warmelo .....	200
De economische positie der Britsche katoenindustrie door H. J. Kuhlmeijer .....	202
Boekbespreking:	
„Indië in de branding” door J. F. Engers, Hist. Drs., met een voorwoord van Dr. F. H. Visman, bespr. door E. E. de Haan .....	203
Aanteekeningen:	
Internationale luchtvaartpolitiek door Nic. A. van Duyvendijk .....	204
Geld- en kapitaalmarkt .....	207
Statistieken:	
Verkeer en vervoer in Nederland .....	206

## DEZER DAGEN

begint het ijs te breken. Wij raken „ontslagen van den winterboei”, zooals Elias Anne Borger het plechtig zei. Dat is duidelijk te merken. Kreeg minister Lief tinck in de Vereenigde Staten den „cold shoulder”? Integendeel, hij keert huiswaarts met de zilverblood, terwijl onze zilveren kogels in reserve konden blijven. En hoe vlot liep het met die andere lading, die het lied van de zilveren vloot bezingt, de appeltjes van Oranje. Zij werden door vrijwilligers gelost in een tempo, dat de normale arbeidsproductiviteit zelfs overtrof. En dat in de snelste haven ter wereld. Wat geestdriift toch vermag! Dat is ook gebleken in België, waar men de commissoriaal overlegde nieuwe spelling meteen heeft ingevoerd. Daarmede is men in vrijwillige snelheid vele Nederlanders voor.

Ook in internationale-zaken raakt het ijs op drift. Stalin, thans, waarschijnlijk vanwege de vredesdoeleinden, eerste minister der Sovjet-Unie en niet in de eerste plaats maarschalk, heeft hardop gezegd, dat Rusland zeer aan de U.N.O. hecht en nog meer aan den vrede. De Regeering van Iran beijverde zich de laatste dagen mee te deelen, dat alles zeker in orde komt. Aan den anderen kant van den Oceaan blijft het nog wat koeler: in elk geval wil men eerst de vergadering der Vereenigde Volken op tijd zien doorgaan. Maar de zon gaat ook in het Oosten op en is pas later in het Westen.

In Indië gaan onderhandelingen en pacificatie van twee zijden hand in hand. Zouden we nog één keer kunnen zeggen: het gaat goed?

Zoo denkt kennelijk ook Franco erover: hij heeft, zijn leermeesters gedachtig, besloten, dat aanval de beste verdediging is en dient zelf protesten in. Men denkt onwillekeurig aan de hoonende woorden van Don Salluste uit de „Ruy Blas”: „drapant sa gueuserie avec son arrogance”.

Van ander hout is minister Mansholt gesneden. „Sans arrogance” heeft hij in zijn jongste radiorede als het ware heengepraat over de prachtige prestatie, die voor de voedselvoorziening sinds de bevrijding is geleverd. Door omstandigheden buiten Nederlands beleid moet het broodrantsoen verlaagd. „Bij gebrek aan brood, eet men korstjes van pasteien”. Dat is een gedachte, waar men, evenals de prijsbeheersching, licht toe komt. Deze laatste heeft de broodbakkers, die op verhooging van den broodprijs aandrongen, gewezen op de hooge prijzen voor luxe bakkerswaren en de, aan de etalages te meten, bevredigende omzetting daarin. Daarmee zijn de verwachtingen der bakkers in pastei gevallen.

Zoo ging het ook minister Spaak. De oplossing van zijn moeizaam geconstrueerde opstelling bleek mat in één zet te zijn. En dat, terwijl de Koning buiten de quaestie bleef. Het ziet er naar uit, dat het verkiezingsspel in België opnieuw zal moeten worden gespeeld, na beëindiging wegens herhaling van zetten. Het vastzittende ijs moet op een of andere manier worden gebroken, van heerschappij van de vorst kan geen sprake zijn.

## Vacatures

Bekend accountantskantoor in een der groote steden vraagt

### Jong energiek accountant,

lid NIVA, op de hoogte van belastingzaken, of Rijks-accountant, in staat leiding te geven. Uitzicht op latere associatie. Brieven met volledige inlichtingen onder no. 11037 Adver. Bur. BRAUN, Schickade 121, Rotterdam-C.

Groote landbouwaankoopcentrale vraagt voor spoedige indiensttreding een

### Bekwamen Jongeman

op de hoogte van den landbouw, den graanhandel en de veevoeding.

Bij gebleken geschiktheid komt betrokkene in aanmerking voor benoeming tot chef der afdeling.

Jonge landbouwingenieurs genieten de voorkeur.

Brieven onder no. 416 bureau van dit blad, postbus 42, Schiedam.

Accountantskantoor te Amsterdam vraagt voor spoedige indiensttreding.

### Twee vergevorderde assistent-accountants

Woonplaats elders in het W. des lands is geen bezwaar. Br. met inlichtingen omtrent opleiding, ervaring en verlangd salaris onder no. 2326 J. N. aan Adv.-kantoor J. H. de Bussy, Rokin 62, Amsterdam-C.

### BELASTING-CONSULTATIEBUREAU

te Amsterdam vraagt voor direct:

a. **Bekwame kracht,**

in staat zelfstandig aangiften e.d. te behandelen;

b. **Accountant**

(lid van de rangs organ.) als leider der afd. administraties;

c. **Boekh. of Ass. Accountant.**

Uitvoerige soll. voor vac. a, b of c met opgave van dipl., vervulde functies, ref. en verl. aanv. salaris onder no. A 398 N.V. Alta's Reclame Adv. Bureau, Amsterdam.

### MENSCHEN ZIJN UW KOSTBAARSTE

#### „MATERIAAL“!

Als warenkennis onmisbaar is voor den handelsman, hoe onontbeerlijk moet dan menschenkennis wel zijn. De geboren zakeman heeft „aanleg“ voor menschenkennis en de bedrijfspsycholoog Drs. J. Slikboer, helpt U Uw intuïtieve menschenkennis verdiepen in zijn heldere en beknopte werk

### Menschenkennis

Verkrijgbaar bij Uw boekhandelaar à f 3.90 gebonden. Indien zijn voorraad reeds uitgeput mocht zijn, kan hij, zoo lang de beperkte navraag-reserve strekt, nog nabestellen bij den

UITGEVER H. A. M. ROELANTS — SCHIEDAM

### DE BANK

VERLEENT VOOR-  
LICHTING BIJ HET  
VERKRIJGEN VAN  
FINANCIËEL  
RECHTSHERSTEL.  
ZIJ IS GESPECIA-  
LISEERD OP DIT  
GEBIED.

### ROTTERDAMSCH BANKVEREENIGING

193 VESTINGEN  
IN NEDERLAND

Naam. Venn.

### Hollandsche Belegging- en Beheer-Mij.

Anno 1930  
Heerengracht 320 - A'dam

Beoordeeling en Beheer van vermogens, pensioen- en spaarfondsen, belegde reserves, effectenportefeuilles ten behoeve van ondernemingen, stichtingen, verenigingen, particulieren.

Commissarissen:

Prof. Ir. I. P. de Vooy;  
Drs. J. H. Gispens;  
Mr. J. E. Scholtens.

Directie:

Gerlof Verwey;  
Dr. F. Ph. Groeneveld;  
A. C. Leeuwenburgh.

### R. MEES & ZONEN

Ao 1720

Rotterdam, 's-Gravenhage, Delft, Schiedam  
Vlaardingen, Amsterdam (alleen assurantiën)

BEHANDELING VAN ALLE BANKZAKEN  
BEZORGING VAN ALLE ASSURANTIËN

Koninklijke  
Nederlandsche  
Boekdrukkerij

H. A. M. Roelants  
Schiedam

**gispen**

meubelen en gisolampen  
culemborg  
amsterdam  
rotterdam



### NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ N.V.

(DEVIEZENBANK)

FINANCIERING VAN HANDELSTRANSACTIES  
IN BINNEN- EN BUITENLAND

BANKPAPIER, ACCREDITIEVEN EN  
REISCHEQUES VOOR UW  
BUITENLANDSCHE REIZEN

## CONSEQUENTIES VAN STRUCTUUR- WIJZIGINGEN DER DUITSCHE INDUSTRIE.

*Het plan tot inkrimping der Duitse zware industrie en uitbreiding der „light industries”.*

De politiek, welke de geallieerden ten opzichte van de Duitse nijverheid denken te voeren, heeft eenige zeer bedenkelijke consequenties, niet alleen voor Nederland, doch voor geheel West-Europa.

Men wil, teneinde een toekomstige agressie te bemoeilijken, in Duitsland de zware metaalindustrie, een deel der lichte metaalindustrie, een deel der chemische industrie en nog enkele andere takken van bedrijf, welke voor oorlogvoering van essentieel belang zijn of van belang kunnen worden, sterk inkrimpen. Teneinde het Duitse volk toch een redelijk bestaan te geven, zijn zoowel een compenseerende arbeidsgelegenheid als een invoermogelijkheid van voedsel en grondstoffen noodig. De mogelijkheid van betaling van deze importen door export van Duitse industrieproducten, alsmede een compensatie voor de dan in de genoemde „industries dangereuses” verdwijnende arbeidsgelegenheid (plus verdwijnende export, als de productie dezer zware machines, chemicaliën, enz. practisch ophoudt), meent men van Amerikaansche en Engelsche zijde te moeten vinden in de uitbreiding der Duitse „light industries”, welke in het algemeen „non-dangereuses” zijn. Men denkt o.a. aan uitbreiding van de houtindustrie, de papierindustrie, de speelgoedindustrie en de textielindustrie.

*Vóór den oorlog in West-Europa een teveel aan weverij-capaciteit van 20 pCt.*

Het behoeft voor insiders weinig commentaar, dat in een uitbreiding der textielindustrie een groot gevaar schuilt voor de toch al niet rooskleurig lijkende positie der geheele West-Europeesche textielindustrie. Zelfs een herstel op vooroorlogse productiecapaciteit zou voor de betreffende landen bedenkelijk zijn, hetgeen duidelijk blijkt uit het in de laatste 5 jaren vóór den oorlog alom geconstateerde teveel aan productiecapaciteit.

De textielnijverheid betreft drie hoofdphases, nl. achtereenvolgens de spinnerij, de weverij en de finishing-industrie. Voor een grove meting van den bezettingsgraad neemt men meestal de middelste phase, de weverij, omdat deze het beste beeld geeft. Ook uit een oopunt van arbeidsgelegenheid (en werkloosheid!) is de weverij, als de arbeidsintensiefste phase, het meest representatief. Het beeld nu, dat deze graadmeter van de bezetting vertoont, is verre van opwekkend: in de laatste jaren van den tweeden wereldoorlog stonden in de katoen-<sup>1)</sup> en wolweverij in Frankrijk, België-Luxemburg en Nederland gemiddeld 20 pCt. der weefgetouwen stil. De cijfers der 3 landen verschillen onderling weinig: alles schommelt om deze 20 pCt. Engeland, dat toch nog kon steunen op de „imperial preferences”, vertoont zelfs nog een hooger cijfer. Als men dit zeer ernstige surplus (voor Engeland en Nederland goeddeels veroorzaakt door de Japansche concurrentie in Oost-Azië) goed realiseert, is de hierboven voor een verdere uitbreiding gegeven qualificatie „bedenkelijk” zeker niet te zwaar.

Een beschouwing van de industriestructuur der West-Europeesche landen moge zulks verduidelijken. In grove trekken vertoonen de textielindustrieën van Frankrijk, België-Luxemburg, Nederland, Engeland en ook Duitsland eenzelfde beeld. Van hoeveel belang de tricotage-industrie, de bastvezelindustrie, de kunstzijdebranche, de zijdeweverij en de tapijtweverij op zichzelf genomen ook mogen zijn, relatief verre domineerend zijn de katoenindustrie en de wolnijverheid. Men zou kunnen zeggen,

dat zij tezamen nog steeds  $\frac{2}{3}$  van den omzet voor hun rekening nemen.

Ook de structuur van deze beide hoofdpijlers der textielindustrie loopt voor de genoemde landen weinig uiteen, althans wat haar geschiktheid, zoowel voor het voorzien in de Europeesche consumptie als voor het leveren aan de voornaamste overzeesche exportmarkten, betreft. Leveringsposities kunnen intern en tusschen de landen onderling verschoven worden, vooral als men met eenige (door collectieve behandeling laag gehouden) productiedeviatie werkt, hetwelk in een periode van groote kapitaalschaarschte gemotiveerd is en wat men, gevraagd of ongevraagd, zoo noodig ook ruimschoots zal doen.

*Ook na de vernietiging van 17 pCt. der Duitse textielindustrie nog steeds een absoluut surplus.*

Op grond van zeer onvolledige en veelal voor ons oncontroleerbare gegevens kan voorloopig aangenomen worden, dat van de Duitse textielindustrie 15 à 20 pCt. door oorlogshandelingen verwoest is. Wat Frankrijk, België en Engeland betreft, hier heeft de industrie practisch geen schade geleden. In Nederland is  $\pm$  15 pCt. der spinnerijcapaciteit onbruikbaar geworden, doch van de weverij, onzen graadmeter, slechts  $\pm$  4 pCt. Onderstaande tabel geeft een beeld van de relatieve beteekenis der weverij in West-Europa en Duitsland, alsmede van het aandeel in den totalen wereldexport van de (in den export domineerende) katoenen weefsels. (Voor wol geen cijfers beschikbaar).

	Katoen- industrie Weef- getouwen	Wol- industrie Weef- getouwen	Totaal getouwen (katoen en wol)	Aandeel in wereldex- port katoe- nen weefsels
Frankrijk	200.000	50.000	362.500	7,8 pCt.
België	50.000	7.500		3,6 pCt.
Nederland	50.000	5.000		2,1 pCt.
Duitsland	220.000	87.000	307.000	2,1 pCt.
Engeland	507.000	101.000	608.000	37,0 pCt.

Wanneer men, ondanks het zônebeheer der geallieerden, Duitsland, wat de gevolgen der structuurwijzigingsplannen betreft, als één geheel beschouwt, ziet men, dat dit land in totaal 307.000 katoen- en wolgetouwen bezit (waarvan wellicht  $\pm$  50.000 vernietigd), tegen Frankrijk, België en Nederland tezamen 362.500 (waarvan  $\pm$  4.000 vernietigd). Vóór den oorlog stonden in de laatstgenoemde landen tezamen  $\pm$  70.000 getouwen stil, dus rond 20.000 meer dan nu — volgens de laatste raming — in Duitsland buiten gevecht werden gesteld.

Deze cijfers geven reeds een zeer sprekend beeld: zelfs nu, na de vernietiging van deze 15 à 20 pCt. der Duitse textielindustrie, is er in West-Europa nog een surplus aan weverijcapaciteit van  $\pm$  20.000 getouwen, of meer dan  $\frac{1}{3}$  der geheele Nederlandsche weefindustrie. Op zichzelf dus reeds een verre van gunstige positie.

*De exportmogelijkheden van West-Europa sterk verminderd.*

De feiten echter, die een beschouwing van de diverse vooroorlogse exportmarkten oplevert, verergeren deze positie nog aanmerkelijk. In vele landen, welke tot dusverre belangrijke afnemers van Europeesche textielgoederen waren, heeft de bestaande industrie zich dermate uitgebreid, dat zij van overwegend importeerende tot exporteerende landen zijn geworden. Daarnaast hebben andere landen (bijv. de U.S.A. en Britsch-Indië) zich binnen de nog resteerende exportmogelijkheden van belangrijke posities verzekerd. Verder is er, ook onder nu nog overwegend agrarische landen, practisch geen land, waar niet een begin is gemaakt met industrialisatie en de textielindustrie is meestal een der eerste terreinen, waarop men zijn schreden zet.

Onze eigen export naar Nederlandsch-Indië laat zich, zelfs aannemend, dat gedurende eenige jaren de vraag naar Nederlandsche manufacturen groot zal zijn, op den

<sup>1)</sup> Bij de katoenweverij is inbegrepen de linnen- en kunstzijdeweverij.

duur niet gunstig aanzien. Al zal de industrialisatie op Java dan ook door kapitaalgebrek worden geremd, de sterk uitgebreide en gemoderniseerde Britsch-Indische textielindustrie zal een zware concurrent blijken. Verder heeft het Amerikaansche beheer ten aanzien van de structuur van het Japansche bedrijfsleven ongeveer dezelfde plannen als hierboven voor de Deutsche industrie werd uiteengezet.

*Japan straks weer een sterke concurrent. De Amerikaansche belangen in deze.*

Deze plannen zullen echter voor Japan met nog meer gretigheid worden doorgevoerd vanwege de moeilijkheden, die de U.S.A. te wachten staan met den afzet van zijn katoenooft. Gelijk reeds vóór den oorlog het geval was, ligt de kostprijs van de Amerikaansche katoen niet onbelangrijk hooger dan die van de meeste concurrenten, als Brazilië, de Congo, Britsch-Indië, de Soedan, enz. In den oorlog nu zijn deze concurrerende oogsten niet alleen sterk quantitatief opgevoerd, doch ook kwalitatief aanmerkelijk verbeterd. De enorm machtige positie, die de U.S.A. momenteel met zijn katoenooft ( $\pm 60$  pCt. der wereldproductie) nog inneemt, moet ons het oog niet doen sluiten voor deze bedreiging. Evenmin voor de groote vlucht, die de concurrent van alle agrarische vezelproducten, nl. de synthetische vezel, heeft genomen en nog neemt. Bij de tegenwoordige, geweldige schaarschte aan textielgrondstoffen zet iedere producent grif alles af en vormt de hoogere kostprijs van de U.S.A. geen struikelblok. Doch over eenige jaren zal dit potentieele struikelblok een effectief struikelblok zijn en het Amerikaansche Departement van Landbouw, met zijn tot in finesses verzorgde economische research, weet dit natuurlijk beter dan iedereen. Japan, waar men voorloopig economische zeggenschap heeft, kan dan nog lang een voor de U.S.A. verzekerd afzetgebied blijven.

Behalve dus, dat de U.S.A. om redenen van veiligheid een industriele structuurwijziging van Japan wenscht, zal hij aan de Japansche textielindustrie (van welke de Amerikaansche industrie, die slechts 7 pCt. van haar productie exporteerde, practisch weinig hinder onderzond) op grond van zijn eigen groote behoefte aan agrarischen export wellicht extra belangstelling geven. Men vergete niet, dat de katoenverbouwende Zuidelijke staten het hechtste kiezersbolwerk vormen van de democratische partij. De invloed van „the Solid South” is groot!

Onze conclusie op dit punt moet dus helaas luiden, dat Japan straks weer als groote exporteur terugkomt. En — door den nood gedwongen — wellicht relatief goedkoper dan ooit tevoren en wellicht nog door de Amerikaansche katoenbelangen direct of indirect gefinancierd.

Wat China betreft, de sterke ontwikkeling der textielindustrie moge door tien jaren oorlogstoestand geremd zijn, de potentieele mogelijkheden (o.a. zeer lage kostprijzen en een overvloed van geschikte arbeidskrachten) zijn te groot om dat land over 5 jaren niet als een merkbaaren concurrent op de Aziatische markten te ontmoeten. Ook hier zal de U.S.A. om verschillende redenen gaarne zoowel finantieelen als bedrijfsorganisatorischen en technischen steun verleenen.

*Het surplus aan productiecapaciteit in West-Europa relatief nog groter dan vóór den oorlog.*

Als men het complex van deze ontwikkelingen op exportgebied beziet (welke, wat Zuid-Amerika, Zuid-Afrika en Britsch-Indië betreft, al goeddeels een feit zijn), dan komt het vóór den oorlog reeds geconstateerde surplus aan productiecapaciteit op textielgebied in West-Europa (ongeveer 20 pCt. der weefcapaciteit) in een nog somberder licht te staan. Als over eenige jaren in het ergste van den door den oorlog veroorzaakten achterstand in consumptie is voorzien (of althans voor ver-

armde markten een dragelijk voorzieningsniveau is bereikt), dan zal dit surplus relatief nog grooter geworden zijn. Dit punt kan, wat de eigen, sterk verarmde, binnenlandsche markten betreft, wel eens eerder bereikt zijn dan men nu denkt.

En compensatie in Midden- en Oost-Europa is uitgesloten. Zwitserland — zelf al een exporteerend land — breidde gedurende den oorlog zijn productie-apparaat nog uit en moderniseerde het althans in sterke mate. Italië en Duitschland waren belangrijke exporteerende landen, evenals Tsjecho-Slowakije. De Balkenlanden waren ook reeds begonnen met het scheppen van een eigen textielindustrie, nog afgezien van de vraag, of ze voor den West-Europeeschen export zullen openstaan.

*Herstel der Deutsche textielindustrie op vooroorlogsche productiecapaciteit al zeer bedenkelijk. Een uitbreiding daarboven een zware economische misslag.*

Hoe men de gegevens van deze balans ook rangschikt, het West-Europeesche surplus aan productiecapaciteit zal relatief nog grooter zijn dan het vóór den oorlog al was. Een herstel van de Deutsche textielindustrie op de vooroorlogsche productiecapaciteit, met het daaruit onvermijdelijk weder voortvloeiende grootere exportsaldo, zou reeds zeer ongunstig zijn voor de gezamenlijke positie van Frankrijk, België en Nederland en óók voor Engeland. Het zou bovendien zijn: een in ons verarmd werelddeel totaal overbodige investeeing. Een uitbreiding boven de vooroorlogsche productiecapaciteit zou in de eerste plaats voor de drie eerstgenoemde landen, en voor Nederland in het bijzonder, een ramp zijn. Maar het zou, in grootere dimensies bezien, betekenen, dat men met open oogen een grove structuurfout creëert in de geheele Europeesche industrie, waarvan we nog tientallen jaren chronisch de kwade gevolgen zouden ondervinden. En om ook een acute werking te noemen, voor het verergeren van een mogelijke toekomstige conjunctuurcrisis bestaat er geen beter middel dan een paar linke structuurfouten!

Op een ander gebied moge een uitbreiding der Deutsche „lightindustries” mogelijk zijn, op textielgebied ware zij een zware economische misgreep en een zeer slecht voorbeeld van internationaal geleide economie. Een voorbeeld, dat het vertrouwen in de mogelijkheid en wenschelijkheid in zeer wijden kring zou kunnen schokken.

Prof. Dr. J. WISSELINK.

## HET GELD-, BANK- EN CREDIETWEZEN IN NEDERLANDSCH-INDIË IN DE BEZETTINGSJAREN 1942/1945.

### I.

Ondanks den chaotischen toestand op politiek gebied, de nog steeds gebrekkige verkeersmiddelen, de vernietiging van administraties en het voortijdig verdwenen zijn van Japansche functionarissen, welke een rol hebben gespeeld op economisch gebied, zijn toch geleidelijk wel zooveel gegevens verzameld, dat het mogelijk is een voorloopig overzicht te geven van hetgeen zich in de bezettingsjaren op het gebied van het geld-, bank- en credietwezen in Nederlandsch-Indië heeft afgespeeld. Hoewel aan de te vermelden cijfers in het algemeen nog een voorloopig karakter moet worden gegeven, kunnen zij — tenzij het tegendeel speciaal is vermeld — toch wel als benaderend juist worden aangemerkt. In aansluiting op de in het voorgaande genoemde stof zullen voorts eenige beschouwingen worden gewijd aan hetgeen op het gebied van het geld- en bankwezen hier te lande na de capitulatie is voorgevallen, ontwikkelingen, welke mede met het oog op de toekomst in meerder opzicht zelfs belangwekkender zijn dan het gebeurde in den bezettingstijd.

*Het geldwezen in bezettingstijd.*

De geldcirculatie in Nederlandsch-Indië had zich na Mei 1940 onder invloed van de algemeen grootere activiteit op economisch gebied, de sterk gestegen import- en exportprijzen, de belangrijk toegenomen uitgaven van de Overheid en tenslotte de algemeene neiging om met het oog op onvoorziene omstandigheden grootere kassen dan normaal aan te houden, regelmatig in stijgende lijn bewogen en bedroeg begin Maart 1942 in totaal circa f 610 miljoen, tegen circa f 360 miljoen per begin Mei 1940. Eerstgenoemd bedrag van f 610 miljoen was in ronde cijfers als volgt samengesteld: bankbiljetten ± f 367 miljoen, muntbiljetten ± f 75 miljoen, zilveren teekmunt ± f 93 miljoen en pasmunt ± f 75 miljoen.

Het Japansche leger bracht eigen, speciaal voor het gebruik in Nederlandsch-Indië vervaardigd, papiergeld mede. Dit geld werd aan boord van de landingsvloot reeds aan de stoottroepen uitgereikt en vervolgens door deze onmiddellijk na landing — op de punt van de bajonet — in circulatie gebracht. Het in de coupures van 1 cent, 5 cent, 10 cent, 50 cent, f 1, f 5 en f 10 uitgegeven Japansch legergeld — verder te noemen invasiegeld — beantwoordde allermintst aan de eischen, welke men normaal aan papiergeld pleegt te stellen. Het papier was van vrij slechte kwaliteit, hetgeen zich speciaal wreekte bij de kleine, veel van hand tot hand gaande, coupures, en de druk weinig verzorgd, terwijl handteekeningen en watermerk steeds en nummers veelal ontbraken. De tekst van deze emissie luidde nog in de Nederlandsche taal; voor de kleine coupures bestond hij slechts uit de woorden: „De Japansche Regeering”, met daaronder het waardebedrag, terwijl voor de groote coupures nog de woorden: „Betaalt aan toonder” waren tusschengevoegd.

In October 1943 werd overgegaan tot het drukken op Java van de tot dusverre uit Japan geïmporteerde 5 ct. en 10 ct.-biljetten, terwijl in September 1944 werd begonnen met het drukken op Java van een geheel nieuwe serie biljetten in de coupures van f 0,50, f 1, f 5, f 10 en f 100. De tekst bestond uit de woorden: „Dai Nippon Teikoku Seihu” — d.w.z. „Het Japansche Rijk” — en het waardebedrag, ditmaal aangegeven in de Maleische taal.

Hoewel primitief van uitvoering, is het aantal vervalschingen van het invasiegeld toch zeer beperkt gebleven. Bekend is slechts één groots opgezette vervalsching van de in Japan gedrukte f 10-biljetten, welke vervalsching het Japansche leger veel last heeft bezorgd. De omstandigheid, dat de voornaamste drukkerijen direct in beslag waren genomen, naast papiergebrek en de wetenschap, dat overtredingen meedoogenloos werden gestraft, moeten wel als de voornaamste oorzaken worden aangemerkt, dat niet meer imitaties het licht hebben gezien.

Hoewel Sumatra administratief ressorteerde onder Singapore, terwijl Borneo en Celebes en de Grootte Oost tot de zgn. „Naval Districts” behoorden, welke rechtstreeks stonden onder het Departement van Marine in Tokio, is in deze gebieden hetzelfde geld uitgegeven als op Java. De eenige uitzondering vormt een uitsluitend op Sumatra in circulatie gebracht in Japan gedrukt biljet van f 100.

In de eerste weken van de bezetting zijn door de landingstroepen incidenteel nog Japansche munten van 1 sen, 5 sen, 10 sen en 25 sen in verkeer gebracht; hieraan is echter zeer spoedig een einde gemaakt, aangezien deze munten een storend element vormden in de circulatie.

Het Japansche geld is op de punt van de bajonet in het verkeer gebracht en gehouden. Wie weigerde dit geld te accepteren, stelde zich bloot aan ernstige straffen, het openlijk toonen van voorkeur voor het oude Indische geld was al riskant. De factor „vertrouwen”, welke onder normale omstandigheden vóór alles aanwezig moet zijn, wil geld gereedelijk als ruilmiddel worden geaccepteerd, ontbrak ten eenen male. Er was geen vertrouwen, dat

met het Japansche geld blijvend koopkracht kon worden uitgeoefend — overtuigd als men in breede kringen was, dat de bezetting slechts een tijdelijke kwestie was —, en er was geen vertrouwen, dat de Japanners het economisch leven voldoende zouden kunnen beheerschen om de verhouding geld : goederen en daarmee de koopkracht van het geld relatief constant te houden. De omstandigheden dwongen echter het Japansche geld aan te nemen, waardoor het geringe vertrouwen zich onvoldoende kon manifesteren.

Het Nederlandsch-Indische geld — ongeacht welke soort — is door de bezettingsautoriteiten nimmer den status van wettig betaalmiddel ontnomen, terwijl een verplichting tot inlevering, met als sanctie een na zekere periode waardeloos worden, nimmer is uitgevaardigd. Een uitzondering hierop vormt een in 1943 in de Westerafdeling van Borneo uitgevaardigd bevel tot inlevering van koper geld. Wel golden vrij algemeen beperkende bepalingen, wat betreft de hoeveelheden metaalgeld, welke men onder zich mocht hebben. De redenen, waarom de Japanners het Ned.-Indische geld niet hebben onttroond, zijn niet geheel duidelijk. In den aanvang heeft een chronisch tekort aan invasiegeld, hetgeen noopte tot een doorwerken met Ned.-Indisch geld, zeker een rol gespeeld, terwijl, toen hierin was voorzien, vele Japanners vermoedelijk zelf een te groot belang bij het Ned.-Indische geld hadden gekregen — speculatie-object —, dat men het niet officieel buiten circulatie heeft willen stellen. Mogelijk heeft ook de zekerheid, dat een verplichte inlevering toch een fiasco zou worden, de Japanners weerhouden hiertoe over te gaan. De Javasche Bankbiljetten en de muntbiljetten van het Gouvernement circuleerden aanvankelijk — in 1942 en begin 1943 — vrijelijk naast het invasiegeld. Geleidelijk echter begon de wet van Gresham te werken en verdween het Nederl.-Indische geld steeds meer uit de circulatie. Het werd een dankbaar object voor „hoarding” en speculatie, waarbij opkoopters bereid waren een steeds meer stijgend agio boven het invasiegeld te betalen.

Hoewel sedert medio 1943 de verschillende Japansche instanties hier te lande stelselmatig vermeden om officieel nog betalingen in Nederl.-Indisch papiergeld te verrichten, terwijl daarentegen regelmatig nog belangrijke bedragen aan dit geld bij de Japansche banken, belastingkantoren, postkantoren, enz., bleven binnenvloeden, bleek niettemin bij het einde van de bezetting, dat de circulatie aan Javasche Bankpapier ongeveer f 83,5 miljoen groter was dan bij het begin van de bezetting en die aan muntbiljetten circa f 3 miljoen groter. Het is niet moeilijk hieruit te concluderen, dat met het Nederl.-Indische geld in belangrijke mate moet zijn gemanipuleerd. Genoemde f 83,5 miljoen aan Javasche Bankpapier zijn door het Japansche leger geput uit de reservevoorraden van De Javasche Bank, welke om bij het nemen dezer beslissing als juist aan te merken redenen niet naar het buitenland waren afgevoerd. f 21 miljoen van dit bedrag zijn nog administratief verantwoord; ten aanzien van de overige f 62,5 miljoen kan men zonder meer van roof spreken.

Het Nederl.-Indische metaalgeld verdween al zeer spoedig uit de circulatie. Voor dit geld hadden de Japanners een in dien zin ongewenschte belangstelling; dat zij terwille van de metalen, welke het bevatte, overgingen tot een systematisch aan de circulatie onttrekken voor exportdoeleinden. De resultaten zijn gelukkig niet al te groot geweest; circa f 20 à f 25 miljoen aan zilveren teekmunt en een nog niet bekend, maar evenmin verontrustend, bedrag aan pasmunt heeft het land verlaten.

Het invasiegeld werd aanvankelijk in circulatie gebracht rechtstreeks door de Japansche marine en door het leger. Sedert 1 April 1943 werd de verzorging van de circulatie overgenomen door de Nanpo Kaihatsu Kinko.

— the Southern Development Company —, de Japansche legerbank, aan wie ook in de andere bezette gebieden deze taak werd toevertrouwd. Omtrent de hoeveelheden in circulatie gebracht invasiegeld op het tijdstip van de capitulatie van Japan staan nog slechts voor Java complete cijfers ter beschikking, t.w. f 1.569,2 miljoen. Voor Sumatra wordt een cijfer van f 1.600,2 miljoen als bij benadering juist aangenomen, voor de overige Buitengewesten daarentegen zijn nog geen volledige cijfers beschikbaar door het ontbreken van betrouwbare gegevens over de ingevoerde bedragen aan in Japan gedrukt invasiegeld. Uiteraard hebben zich verplaatsingen van geld tusschen Java, Sumatra en de andere eilanden voltrokken, zoodat de werkelijke circulatie per eiland bij de capitulatie niet behoeft overeen te stemmen met de in circulatie gebrachte bedragen.

Pogingen om yen-papier in circulatie te brengen zijn nimmer gedaan, dit ter rechtzetting van blijkbaar terzake bestaande misvattingen in Nederland.

Bij het eind van de bezetting was derhalve in Nederlandsch-Indië in circulatie pl. m. f 670 miljoen aan Nederl.-Indisch geld en ruw geschat een bedrag van f 3.500,2 miljoen aan invasiegeld. Tegenover deze voor Indische verhoudingen fantastisch groote geldcirculatie stond een tot een minimum teruggeloopen goederenvoorraad, ten deele door het volkomen stagneeren van alle importen, daarnaast door een goeddeels tot stilstand gekomen economisch leven in het binnenland. De gevolgen hiervan komen tot uiting in de ontwikkeling van het prijspeil, waaraan in den afvolgende passagen eenige aandacht zal worden besteed.

De rol, welke Nederlandsch-Indië in de „Groot-Aziatische welvaartssfeer” moest vervullen, was die van groot-leverancier van voedingsmiddelen en primaire grondstoffen tegen zoo laag mogelijke prijzen, terwijl daarnaast dit land een belangrijke „outlet” had moeten worden voor het bevolkingssurplus in Japan.

Om dit te bereiken was voor alles noodig een laag loonen-, kosten- en prijzenpeil hier te lande en de Japansche financieel-economische politiek was dan aanvankelijk ook geheel op het bereiken van dit doel gericht. Onmiddellijk werd ingezet een bewuste deflatiepolitiek door middel van een drastische prijzencontrole, een systematische verlaging van loonen en salarissen en een zooveel mogelijk aan de circulatie onttrekken van geldmiddelen via gedwongen sparen, het creëeren van niet vrije bankrekeningen door bedrijven, enz. Aanvankelijk wierp deze politiek redelijke resultaten af, echter reeds in de tweede helft van 1943 begon de Japanners de prijsontwikkeling uit de hand te loopen en trad nadien een steeds snellere stijging in van het prijspeil. Ondanks alle maatregelen werd de wanverhouding tusschen geld en goederen steeds grooter, terwijl verkeersmoeilijkheden — geen olie en geen steenkolen — en een onbegrijpelijke economische politiek, welke tot doelstelling had, dat elke residentie zichzelf zooveel mogelijk moet bedruipen<sup>1)</sup> met als gevolg, dat het intergewestelijke goederenverkeer sterk aan banden werd gelegd, ieder ook het hare tot de prijsstijging bijdroegen. Het is onmogelijk in de bezettingsjaren te spreken van één algemeen voor Java geldend prijspeil, noch in den groot-handel, noch in den kleinhandel. Om meer inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de binnenlandsche prijzen is het nuttig de volgende onderverdeling te maken, t. w.:

- a. een officieel prijspeil voor „distributiegoederen”, waaronder rijst, suiker, klapperolie en andere primaire voedingsmiddelen. De rantsoeneering omvatte een zeer belangrijk deel van de bevolking. In overeenstemming met het streven naar een zoo laag mogelijk loonen- en kostenpeil, is het prijspeil voor distributiegoederen door de bezettingsjaren heen betrekkelijk constant geweest;
- b. een prijspeil voor „niet onder de distributie vallen-

<sup>1)</sup> Zie ook het artikel: „De Indische industrie gedurende de Japansche bezetting”, blz. 201.

de”, op Java voortgebrachte voedingsmiddelen als groenten, fruit, vleesch, visch, eieren, kippen, e.d. en voor uit binnenlandsche grondstoffen vervaardigde eenvoudige nijverheidsproducten. In het prijspeil van deze goederen komt het meest duidelijk tot uiting het toenemende wantrouwen in en daardoor de steeds voortschrijdende waardedaling van het invasiegeld. Op het tijdstip van de capitulatie van Japan was te Batavia het prijspeil van deze goederen reeds tot het tien- à vijftienvoudige van vóór de bezetting gestegen, te Bandoeng tot het acht- à tienvoudige, terwijl te Soerabaia de stijging nog iets minder was;

- c. een prijspeil voor importgoederen c.q. met importgrondstoffen lokaal gefabriceerde industriegoederen. Bij deze categorie van goederen deed zich naast waardedaling van het geld de invloed gelden van een steeds toenemende schaarschte door het ontbreken van nieuwe aanvoeren, zoodat hier de prijsstijging dooreengenomen nog veel grooter was dan bij categorie b.

Een categorie van prijzen, welke eveneens betrekkelijk constant is gebleven, betreft die van diensten — vervoer, gas, electriciteit, waterleiding, posterijen e. d. —, omdat ook hier de Overheid de prijzenbepalende instantie was.

#### *Het bankwezen in bezettingstijd.*

Bij het begin van 1942 waren in Nederlandsch-Indië als banken werkzaam vier Hollandsche banken, t. w.: De Javasche Bank als circulatiebank, de Nederlandsche Handel Mij., de Nederlandsch-Indische Handelsbank en de Nederlandsch-Indische Escompto Mij., twee Engelsche banken, t. w.: the Chartered Bank of India, Australia & China en the Hongkong & Shanghai Banking Corporation, alsmede eenige Chineesche banken met als voornaamste de Oversea Chinese Banking Corporation en de Bank of China. De hier te lande werkzame Japansche banken, t. w. de Yokohama Specie Bank, de Taiwan Bank en de Mitsui Bank waren met het uitbreken van den oorlog in December 1941 reeds uitgevallen.

Bij het uitbreken van den oorlog kwam de vraag aan de orde, of bij dreigende bezetting van bepaalde gebiedsdeelen de aldaar gevestigde banken konden sluiten en dus het personeel evacueeren dan wel, of in het algemeen belang de banken moesten blijven functionneeren. De Regeering gaf te kennen geporteerd te zijn voor een instandhouden van een beperkt bankenapparaat, in de hoop, dat de Japanners, in overeenstemming met de bepalingen van het internationaal recht, het normale economisch leven intact zouden houden.

Het eerste optreden van het Japansche leger ten aanzien van de banken was direct al zoodanig, dat voor de toekomst weinig goeds viel te verwachten. Vrijwel overal werd direct tot sluiting van de banken overgegaan, terwijl den dag na de capitulatie de directies van de verschillende banken werden gedwongen ten overstaan van den Japanschen opperbevelhebber een verklaring te teekenen, waarbij alle bezittingen aan het Japansche leger werden overgedragen. Incidenteel werden in de Buitengewesten door de stoottroepen de aanwezige kasgelden meteen geconfisqueerd, normaal echter beperkte men zich tot het opnemen en verzegelen der kassen. Op enkele plaatsen werden na eenige dagen door de locale autoriteiten de banken weder geopend, hetgeen echter tegen de officieel uitgestippelde politiek indruischte en daarom van korten duur was. De practijk kwam derhalve neer op een volkomen stilleggen van het bankbedrijf in geheel Nederlandsch-Indië, met alle consequenties voor het economisch leven van dien. De tweede phase was, dat de Japanners inzicht wenschten te krijgen in de positie der banken, hare arbeidsveld, etc. en te dien einde het nog beschikbare personeel weder aan het werk zetten voor het opmaken van balansen, debiteuren- en crediteuren-

staten en veelanderstatistisch en boekhoudkundig materiaal.

Nadien volgde een periode van volkomen rust, welke duurde tot eind September, in welke maanden de principiele strijd is uitgevochten tusschen leger en economen over de verdere gedragslijn ten aanzien van het bankwezen, d.w.z. liquideeren of voortzetten van de bedrijven onder Japansche leiding. Ook in deze aangelegenheid zegevierde het standpunt van het leger, hetwelk algeheele liquidatie als eisch stelde. Aanvankelijk met groote bezorgdheid ontvangen, kan thans achteraf slechts worden geconstateerd, dat deze eisch voor de banken de minst nadeelige is geweest. Was het bedrijf van de banken onder Japansche leiding voortgezet, dan was, gezien de Japansche normen van bankpolitiek en voorts in aanmerking genomen de ontwikkeling der monetaire situatie, de ellende niet te overzien geweest. De momenteele positie van die banken in de Philippijnen, welke hebben doorgewerkt, is hiervoor een voldoende bewijs. Op 20 October 1942 kwam de order af van den Japanschen legercommandant op Java, dat de 4 Hollandsche en 2 Engelsche banken, alsmede 3 Chineesche — behalve de reeds genoemden ook de Batavia-bank — moesten worden geliquideerd, terwijl eenigen tijd later een soortgelijke beslissing afkwam voor een achttal spaar- en hypotheekbanken.

Intusschen hadden de Japansche grootbanken zich reeds op Nederlandsch-Indië geworpen en binnen korten tijd waren speciaal Java en Sumatra overdekt met een net van agentschappen, waarbij, voor wat betreft de Yokohama Specie Bank en de Taiwan Bank, een zekere verdeling van het arbeidsveld viel waar te nemen. Bovendien heropende de Mitsui Bank haar kantoor te Soerabaja. De overkapping — de circulatiebank — ontbrak vooralsnog, eerst per 1 April 1943 opende de reeds genoemde Nanpo Bank een viertal kantoren op Java met Batavia als hoofdkantoor en eenzelfde aantal op Sumatra met Fort de Kock als hoofdkantoor, terwijl op Borneo en Celebes de Taiwan Bank als haar agente optrad. Wanneer wij de belangrijkheid van de verrichtingen van de Japansche banken hier te lande afmeten naar de balanstotalen, dan zou men een geheel verkeerd inzicht krijgen. De gecombineerde balans van de 4 Javakantoren van de Nanpo Bank per 10 October 1945 — de datum, waarop deze instelling onder controle werd genomen — toont een totaal van pl.m.f 387 miljoen, de credietverleening een totaal van pl.m.f 310 miljoen. Een nadere beschouwing van deze credietverleening leert, dat zij voor 90 pCt. een militairen achtergrond had, d. w. z., dat het credieten waren, verleend om, ongeacht de kosten, op den kortst mogelijke termijn objecten tot stand te brengen, welke de oorlogvoering zouden kunnen bevorderen. Met één voorbeeld zal worden volstaan: eenige tientallen miljoenen guldens zijn geleend aan speciaal opgerichte maatschappijen, welke hier te lande op groote schaal houten vaartuigen ter grootte van 100 à 150 ton zouden moeten bouwen en aan de machinefabrieken, welke de noodzakelijke motoren, etc., voor deze vaartuigen moesten vervaardigen. Het aantal vaartuigen, hetwelk uiteindelijk werd afgeleverd, is naar verhouding minimaal. Van een voortzetting van de normale credietverleening aan den Chineeschen, Arabischen en Inheemschen groot- en kleinhandel — het Westersche bedrijfsleven als zoodanig was uitgevallen — is vrijwel geen sprake geweest, zoodat allerminst kan worden gesteld, dat de credietverleening gericht was op een systematisch bevorderen van de welvaart hier te lande.

De eisch van den Japanschen legercommandant tot liquidatie der banken stelde niet alleen de betrokken banken, maar ook de daarmede belaste Japansche bank-experts voor vele moeilijke vraagstukken.

In de betreffende verordening werd alleen gesproken van de kantoren op Java van de te liquideeren banken; het feit, dat dit Javabedrijf slechts een onderdeel vormde van groote vaak internationaal vertakte bankorganisaties,

is uiteraard wel in beschouwing genomen, maar verder — omdat het niet anders kon — genegeerd. Weliswaar volgde na eenigen tijd een soortgelijke eisch van het Japansche Hoofdkwartier te Singapore voor de banken op Sumatra en eveneens één van het Departement van Marine te Tokio wat betreft Borneo en Celebes; van eenig zakelijk contact tusschen de drie liquideerende instanties was echter geen sprake. Het resultaat was derhalve, dat drie instanties bezig waren hetzelfde slachtoffer te bewerken, ieder echter slechts een klein mootje, omdat het overgrote deel van de activa zich buiten Nederlandsch-Indië bevond en daardoor onbereikbaar was.

Tenslotte zijn voor de banken de nadeelige consequenties met betrekking tot de liquidatie nogal medegevallen. De activiteit van de liquidateuren heeft zich van den aanvang af als voornaamste gericht op het innen van uitstaande vorderingen op debiteuren. De standaardinstructie, welke het bij de liquidatiewerkzaamheden ingeschakelde personeel van de banken steeds weer te hooren kreeg, luidde: „to collect money as much as possible”. De inningsmogelijkheden waren echter beperkt, een gedeelte doordat het overgrote deel van het bedrijfsleven inmiddels reeds was overgenomen door, resp. onder controle gesteld van Japansche instanties, welke de schulden van de vroegere eigenaren eenvoudig negeerden, anderdeels doordat de belangrijke groep van Europeesche effecten-debiteuren, uit hoofde van krijgsgevangenschap en internering, voor de liquidateuren niet meer bereikbaar was. Ook de vorderingen op de Overheid en op overheidsinstanties in den ruimsten zin des woords, bleken niet voor inning vatbaar, omdat het Japansche leger zich meteen op het standpunt had gesteld, dat verplichtingen van het Nederlandsch-Indische Gouvernement en lagere autonome ressorten door haar niet werden erkend. De eenige belangrijke groepen, waarop derhalve iets te verhalen viel, waren de Chineesche en Arabische relaties van de banken, welke in het algemeen vrij bleven van internering en zoo goed en kwaad het ging hun zaken voortzetten. Deze groepen van relaties hebben in de liquidatieperiode in belangrijke mate op hun bankschulden afgelost. Met de noodige pressie van de zijde der liquidateuren werden de meeste relaties verplicht tot het aanvaarden van afbetalingsschema's, daarnaast echter en vooral na begin 1945, toen de Japansche gulden steeds meer depreciëerde, vonden bovendien vrijwillige stortingen plaats tot vaak zeer belangrijke bedragen. De kans om met practisch waardelooze invasieguldens oude in goed geld aangegane verplichtingen te voldoen, was te aanlokkelijk. Dit verloop van zaken heeft geleid tot het officieel aan de orde stellen van de vraag, of en in hoeverre door debiteuren in den bezettingstijd buiten den wil van crediteuren bewerkstelligde aflossingen op voor-bezettingen-verplichtingen dienen te worden erkend. Dit vraagstuk bestaat in alle aanvankelijk door Japan bezette gebieden. Uitgaande van de terzake geen twijfel overlatende bepalingen van het internationale recht, kan het straffe standpunt worden ingenomen, dat deze afbetalingen niet behoeven te worden erkend en dus door crediteuren zonder meer kunnen worden geweigerd, in de praktijk echter zal, naar onze meening, een dergelijke straffe gedragslijn niet kunnen worden gevolgd en zal een middenweg moeten worden gevonden, welke met de belangen van beide partijen — debiteuren en banken — rekening houdt.

Een oplossing, welke veel aanhang vindt, is het vaststellen van een „sliding scale” voor de aan de bewerkstelligde aflossingen toe te kennen waarde, waarbij dus beslissend is, op welk tijdstip de aflossingen zijn bewerkstelligd. Voor De Javasche Bank hebben de contante aflossingen op debiteuren bedragen ca. f 5,9 miljoen of 2,5 pCt. van het totaal aan uitstaande debiteuren, voor de Nederlandsche Handel Mij., de Nederlandsch-Indische Handelsbank en de Nederlandsch-Indische Escompt Mij.

tezamen f 20,8 miljoen of 16,4 pCt. Het groote verschil in inningspercentage houdt verband met het feit, dat de uitstaande vorderingen van De Javasche Bank voor een zeer belangrijke percentage overheidsinstanties betroffen. Een gunstige omstandigheid is, dat, voorzover tot dusverre bekend, liquidateuren nimmer zijn overgegaan tot het „executeeren” van debiteuren en het dienovereenkomstig uitwinnen van roerende en onroerende onderpanden. Wel zijn, wanneer een debiteur zijn verplichtingen had afgelost, onderpanden vrijgegeven — pandrecht opgeheven, hypotheeken geroyeerd, enz. —, waardoor belangrijke zekerheden aan de macht van de banken zijn onttrokken. De van debiteuren geïnde bedragen werden gestort op veelal bij de Nanpo Bank loopende „liquidatierekeningen”, terwijl op deze liquidatierekeningen ook werden gestort de bij het begin der bezetting in de kassen der banken aangetroffen en onder sluiting van het Japansche Leger gebrachte Nederlandsch-Indische betaalmiddelen. Met betrekking tot De Javasche Bank werd in dit verband de principieele fout gemaakt ook het in de eigen kassen der Bank aangetroffen Javasche Bankpapier. — in totaal f 21,3 miljoen — als een „activum” aan te merken. Als gevolg hiervan werd het saldo van de liquidatierekening van De Javasche Bank bij de Nanpo Bank onevenredig hoog. Uit de op deze wijze verkregen middelen is in de tweede helft van 1943 een eerste liquidatie-uitkeering van 30 pCt. gedaan aan de als niet vijandelijk aangemerkte crediteuren van de banken. Alvorens tot uitbetaling werd overgegaan, werd eerst nagegaan, of rechthebbende nog verplichtingen had uit hoofde van belastingen, terwijl bovendien in vele gevallen nog stortingen van een deel der uitkeering op een bij één der Japansche banken te openen rekening werd voorgeschreven. De liquidatie-uitkeeringen, welke niet zijn afgehaald, staan thans op rekeningen ten name van rechthebbenden bij de Nanpo Bank, zoodat deze thans, in plaats van een volwaardige vordering op één der Indische banken, een zeer dubieuze claim op de Nanpo Bank hebben. In totaal is aan crediteuren uitgekeerd — wat betreft de vier Indische banken — ± f 28,6 miljoen, waarvan ± f 2,2 miljoen niet is opgevraagd.

De liquidatie van de banken ontaarde in „roof”, voorzover het ging om de afwikkeling van gesloten bewaargevingen, den inhoud van safeloketten, enz. Officieel werd eerst door het Japansche Leger bekendgemaakt, dat deze waarden, als niet behorende tot de activa van de banken, aan de eigenaren zouden worden teruggegeven, behalve in die gevallen, dat de waarden van direct belang zouden zijn voor het Japansche leger. Dit begrip „direct belang” bleek in de praktijk nogal rekbaar, met gevolg, dat langs dezen weg speciaal voor de Europeesche gemeenschap zeer belangrijke waarden aan juweelen, gouden en zilveren voorwerpen, tafelzilver, enz. zijn verloren gegaan. De roof werd in zooverre gecamoufleerd, dat bedoelde waarde-objecten op veilingen werden gebracht en alsdan voor minimumprijzen verkocht; voor het provenu werden rechthebbenden in de boeken van de Nanpo Bank gecrediteerd. Voor effecten bleken de liquidateuren gelukkig niet de minste belangstelling te hebben, zoodat het effectenbezit van Nederlandsch-Indië, hetwelk geheel was geconcentreerd in de zgn. „oorlogskluis” van De Javasche Bank te Bandoeng, onaangetaast is gebleven. Ook het onroerend bezit van de banken bleek nog intact.

De liquidatie van de banken had normaal onmiddellijk een einde moeten nemen op het tijdstip van de capitulatie van Japan; ook nadien werd echter door de Japanners de liquidatie rustig voortgezet, totdat eindelijk op 10 October 1945 werd bereikt, dat van „Head-Quarters Allied Forces” een instructie aan de Japansche banken uitging om de liquidatie onmiddellijk te staken en een eindverantwoording terzake op te maken, dit laatste onder toezicht van daartoe aangewezen vertegenwoordigers van de Indische banken.

De eindcijfers per 10 October 1945 betreffende de liquidatie van de 9 gewone banken en 8 hypotheek- en spaarbanken op Java laten zich als volgt samenvatten:

	miljoenen
In beslag genomen kasmiddelen .....	f 52,1
Albetalingen door debiteuren, interest e.a. kas- ontvangsten .....	„ 30,6
Totaal gestort op liquidatierekening .....	„ 82,7
Eerste liquidatie-uitkeering .....	„ 30,3
	f 52,4
Onkosten in verband met liquidatie .....	„ 1,2
Saldo op liquidatierekening bij de Nanpo Bank ..	„ 51,2

Van dit totaal komt voor rekening van De Javasche Bank, om de reeds genoemde reden, niet minder dan f 30,1 miljoen, terwijl het aandeel van de drie particuliere Indische banken f 18,5 miljoen bedraagt. Voor de andere instellingen gaat het om te verwaarloozen bedragen, enkele staan zelfs debet op liquidatierekening, omdat de stortingen door debiteuren minder waren dan het bedrag, benodigd voor de eerste liquidatie-uitkeering.

Ten aanzien van de Buitengewesten kunnen nog geen volledige cijfers worden gegeven, naar rangorde van grootte staan zij echter ver bij die van Java ten achter.

Voorzover men kan spreken van een goede zijde van de liquidatie der banken, dan dient hierop te worden gewezen, dat door de liquidatie de Japanners belang hadden bij een instandhouden van de administraties en archieven der banken, hetgeen, in aanmerking genomen, wat bij scheepvaart- en oliemaatschappijen en andere groote bedrijven op dit gebied is geschied, ongetwijfeld de redding van dit waardevolle bezit is geweest. Op Java zijn de administraties der banken practisch compleet, in de Buitengewesten zijn er plaatselijk hiaten; deze kunnen echter vanuit Batavia zonder al te veel moeite worden bijgewerkt.

Batavia, 31 Januari 1946.

Drs. H. J. MANSCHOT.

## DE INDISCHE INDUSTRIE GEDURENDE DE JAPANSCH BEZETTING.

Bij de bezetting van Indië troffen de Japanners op Java een industrieel apparaat aan, dat, zoowel wat verscheidenheid als wat productievermogen betrof, veel meer ontwikkeld was dan de nijverheid in de overige gebieden van Zuid-Oost-Azië, welke door het Japansche leger in de eerste helft van 1942 werden bezet. De Indische fabrieksnijverheid telde rond 5.500 bedrijven met een geïnstalleerd vermogen van ca. 350.000 K.V.A., verdeeld over 52 bedrijfstakken met circa 325.000 arbeiders (statistische cijfers over 1940). Hiernaast bestond een belangrijke handnijverheid in kleinindustrielen vorm, zoomede een huisnijverheid, welke op Java, door het lage loonpeil, de in verhouding hoge kapitaalkosten van de machinale industrie en een weinig ontwikkeld energie-net, een aanzienlijken omvang had; dit apparaat telde in 1940 ruim 2,5 miljoen werkers. Als grondslag voor de Japansche militaire behoeften in deze gebieden was het een aantrekkelijk apparaat, mits gesteund en aangevuld door aanvoer van grondstoffen, halfabrikaten en eindproducten van elders.

De Japansche bezetters hebben aanstonds ingezien, dat de rond 3 miljoen ton scheepsruimte, waarover zij bij het begin van den oorlog beschikten, volstrekt onvoldoende was om een goederenvoorziening van de bezette gebieden van Japan uit op eenigszins redelijke schaal in stand te kunnen houden. Het was trouwens de vraag, of de Japansche industrie, welke op basis van de dekking der militaire behoeften grootendeels was gereorganiseerd, tot leveringen in staat geweest zou zijn.



Gezien het uitgestrekte gebied, dat vanwege het geografische karakter en de beperkte landverbindingen in hoofdzaak op zeetransport was aangewezen, zou dit groote moeilijkheden met zich brengen; afgezien nog van de beheersching der zeewegen, waarvan de contrôle sinds 1948 hoe langer hoe meer in geallieerde handen overging. Met het oog hierop, was instandhouding en zoo mogelijk uitbreiding van het aangetroffen industriele apparaat een eerste voorwaarde om te voldoen aan de militaire eischen van de bezetters; waar het Japansche leger als „bevrijder” de gebieden binnentrok, was het ook noodig althans eenige zorg te besteden aan de voorziening van de burgerlijke industriele consumptie.

Schematisch kunnen de factoren, welke op de Indische industrie inwerkten, zoomede de industriele gevolgen van de Japansche oorlogseconomie, als volgt worden geschetst:

- a. *voorziening in militaire behoeften*: opbouw van een chemische industrie voor munitiedoeleinden; stichting van conservenfabrieken voor de voedselvoorziening van de buiten Java gelegerde troepenonderdeelen; uitbreiding van de confectie-industrie voor militaire kleeding; surrogaatcementfabrieken voor den bouw van verdedigingswerken.
- b. *transportmoeilijkheden te land*: sterkere industriele spreiding, o.a. ten aanzien van de cement- en de machinereparatie-industrie.
- c. *interinsulaire transportmoeilijkheden*: plaatselijke industrialisatie in de Buitengewesten, alwaar in tal van plaatsen een kring van ongelijksoortige industrieën, t.b.v. de voorziening van eerste burgerlijke en militaire behoeften, werd gesticht.
- d. *exportmoeilijkheden*: ombouw van landbouwinstallaties tot nijverheidsbedrijven; uitbouw van bestaande en oprichting van nieuwe industrieën, waarvan de grondstoffenbasis op de voormalige landbouwexportbedrijven rustte, zooals rubberwarenfabrieken en installaties voor aanmaak van synthetische benzine uit rubber.
- e. *moeilijkheden bij den invoer van grondstoffen en materialen*: stichting van basisindustrieën, o. a. soda-fabrieken en van surrogaatbedrijven als de handpapierfabricage.
- f. *moeilijkheden bij den invoer van eindproducten*: algemeene industrialisatietendenz, stichting van nieuwe industrieën als luciferfabrieken en vervaardiging van medicinale preparaten.
- g. *moeilijkheden bij den invoer van productiemiddelen*: ombouw van de landbouwinstallaties, voornamelijk suiker- en theefabrieken, voor andere doeleinden; uitbreiding van het handwerk ter vervanging van een machinale productie, zooals de handweverij voor de zakkenfabricage.

Bovenstaande schematische opstelling geeft eenigen indruk van de veranderingen, welke in de industriele structuur, voornamelijk op Java, maar ook in de Buitengewesten, hebben plaatsgehad. Alle wijzigingen in het industriele apparaat zijn tenslotte terug te brengen tot twee hoofdfactoren: de transportmoeilijkheden en de goederenschaarschte. Door de transportmoeilijkheden was uitvoer van landbouwproducten vrijwel uitgesloten; ook al was een agrarische export mogelijk geweest, dan zou toch de Indische ondernemingslandbouw, die hoofdzakelijk ingesteld was op afzet in Europa en de Vereenigde Staten, een te groot productie-apparaat hebben gevormd voor de goederenvoorziening van de „sfeer van gemeenschappelijke welvaart van groot-oost-Azië”, met als gevolg hiervan een belangrijke overcapaciteit. In de goederenschaarschte was alleen te voorzien door toenemende industrialisatie. Waar tenslotte invoer van de noodige productiemiddelen zeer moeilijk was, kon deze alleen vervangen worden door omschakeling van ons technisch hoogontwikkeld landbouwapparaat. Op Java alleen zijn zoo-

doende 58 nieuwe bedrijven ontstaan, door gebruikmaking dan wel ombouw van de outillages van suiker-, thee- en rubberfabrieken. Slechts in enkele gevallen zijn machinerieën uit Japan ingevoerd.

Naast den ombouw van bestaande bedrijven, heeft een aanzienlijke hergroepering van bedrijven en machinale outillages plaatsgevonden. Vermoedelijk met het oog op een eventueelen guerrillastrijd op Java, zoomede in de Buitengewesten, hebben de Japanners er krachtig naar gestreefd regionale zelfvoorziening door te voeren binnen de administratieve eenheden der residentie's; het voorbeeld van de politieke structuur van Japan, waar de prefecten een groote mate van zelfstandigheid genoten in het regelen van streekbelangen, zal het Japansche militaire bestuur hierbij wel voor oogen hebben gestaan. Zoo werd de intergewestelijke handel, vooral die in rijst, aan een stelsel van vergunningen gebonden, terwijl ook op industrieel gebied werd getracht een apparaat te verkrijgen, dat in de regionale behoeften aan de hoogst noodige goederen kon voorzien. Een voorbeeld van deze tendenz is de oprichting van 19 fabrieken voor de fabricage van surrogaatcement, welke over 9 residenties zijn verdeeld. Waar de transportmoeilijkheden zich het sterkst deden gevoelen, zooals in de Buitengewesten, heeft deze regionale industrialisatie den grootsten omvang aangenomen. Een sprekend voorbeeld hiervan is o.a. Pontianak, alwaar in 1942 vier bedrijfstakken bestonden, terwijl na de bevrijding 18 groepen van verschillende soorten bedrijven werden aangetroffen.

Deze hergroepering heeft meegebracht, dat aan tal van bedrijven outillage-eenheden geheel of gedeeltelijk werden onttrokken, waarna deze in plaatsen met een geringe industriele ontwikkeling als nieuwe eenheden of wel ter uitbreiding van bestaande bedrijven werden opgezet. Men kreeg zoodoende de figuur, dat op bepaalde plaatsen bedrijven werden gesloten, terwijl elders nieuwe fabrieken werden opgezet. Slechts bedrijven, welke typisch op de Europeesche markt waren ingesteld, dan wel producten met een luxe karakter vervaardigden, werden geheel stilgelegd. Van deze verschuiving en vermenging van outillages heeft de grafische industrie het meest geleden. Voorzover de grafische bedrijven in bezet gebied werkend zijn, kan worden gesteld, dat van vrijwel alle drukkerijen eenige — en soms ook alle — machines zijn verdwenen, dan wel, dat nieuwe outillage-eenheden zijn toegevoegd.

Deze reconstructie werd uitgevoerd, zonder dat ook maar eenigszins rekening werd gehouden met de belangen van de eigenaren. Al spoedig na de bezetting in 1942 werden alle aan geallieerde onderdanen toebehoorende industrieën als vijandelijk vermogen aangemerkt en door de Japansche Overheid in beheer genomen. Het meerendeel van deze bedrijven zijn aan Japansche maatschappijen — reeds bestaande of speciaal voor dit doel in het leven geroepene — verkocht.

Hieronder bevonden zich een aantal Chineesche ondernemingen, toebehoorende aan de groep der zgn. „Chunking-Chineezen”, welke, hetzij zonder meer in beslag werden genomen, hetzij van deze eigenaren werden „gekocht” of „gehuurd”. Zoo is een geval bekend van een Chineesch bedrijf met een geïnvesteerd kapitaal van f 300.000, dat in zijn geheel, inclusief grondstoffen en al, voor f 1.000 per jaar werd „verhuurd”. Waar de Indische groot- en middenindustrie hoofdzakelijk in Nederlandsche handen was, verkreeg het Japansche bestuur door deze in beslagname de volledige contrôle over een groot deel der industriele productie. In totaal stonden bij de Japansche capitulatie op Java 549 bedrijven onder Japansche contrôle, waarvan 322 reeds vóór 1942 bestonden. Eenig inzicht in de structuurveranderingen, die plaats vonden, geven de volgende cijfers, welke aan officieele Japansche opgaven, bij de overgave in opdracht van het Geallieerde Hooge Commando (S.E.A.C.) opgesteld, zijn ontleend.

Bedrijfsgroep 1)	Totaal aantal bedr. in Jap. bezit ddo. 15/8 1945	Waarvan geleid door:		Bedrijven die:			Bedrijven ontstaan door ombouw van:			Bedr. welke ddo. 8/12/41 Jap. eigendom waren	Bedr. welke ddo. 8/3/42 geall. eigendom waren	Opmerkingen
		*Part. Mijen.	Jap. Milit. Bestuur 2)	Voor 8/3/42 bestonden	Nieuw werden opgericht	Nog in op-richting waren ddo. 15/8/45	Suiker-fabrieken	Thee-fabrieken	Rubber-fabrieken			
1. Mijnbouw	35	35	—	20	15	—	—	—	—	3	17	1) De in de Japan- sche rapporten gevolg- de bedrijfsonderschei- ding valt niet samen met die, door het Cen- traal Kantoor voor de Statistiek te Batavia gevolgd.  2) De cijfers in deze kolom zijn voorloopig.
2. Chemische indus- trie	99	97	2	64	20	15	12	5	—	5	59	
3. Bedrijven, verbon- den aan openbare werken	4	4	—	2	2	—	—	—	—	—	2	
4. Zoutindustrie	2	—	2	2	—	—	—	—	—	—	2	
5. Autoreparatie- ateliers	73	73	—	56	15	2	—	—	—	—	56	
6. Scheepsbouw- nijverheid	19	19	—	3	16	—	—	—	—	—	3	
7. Zuivelindustrie	30	30	—	15	15	—	—	—	—	—	15	
8. Papier en grafi- sche industrie	29	28	1	20	9	—	1	1	—	1	19	
9. Ceramische indus- trie	34	33	1	11	20	3	18	—	—	1	11	
10. Voedingsmiddelen- industrie	35	35	—	18	17	—	—	—	—	—	18	
11. Bedr. ter vervaar- diging van huish. artikelen	19	19	—	11	7	1	—	1	—	—	10	
12. Suikerfabr.	51	51	—	51	—	—	—	—	—	—	51	
13. Machine-ind.	70	69	1	38	32	—	8	4	1	5	33	
14. Textielind.	33	33	—	21	12	—	2	2	—	2	19	
15. Bedrijven ter ver- vaardiging van medicinale en hy- giënische produc- ten	16	12	4	7	4	5	1	3	—	—	7	
Totaal	549	538	11	339	184	26	42	16	1	17	322	

Het beeld, dat de Indische industrie als gevolg van de Japanse bezetting biedt, is weinig opwekkend. De industriele hutsot zal het te zijner tijd op te richten Bureau voor Rechtsherstel nog hoofdbreken genoeg geven, wil tot een spoedig herstel van vooroorlogsche eigendomsverhoudingen worden overgegaan. Door veelvuldige overbrenging van outillages hebben deze natuurlijk geleden, doch erger is de schade, ontstaan door onoordeelkundige bedrijfsvoering, door slechte afstelling der machinerieën en door gebrek aan goede smeerolie, waardoor de technische veroudering grooten omvang zal hebben aangenomen; in dit opzicht tellen de jaren van Japanse bezetting dubbel. En dan zwijgen wij nog maar over den huidige gang van zaken. De schade, aan het industriele apparaat in het afgelopen halfjaar toegebracht, zal vermoedelijk die van de achter ons liggende jaren belangrijk overschrijden. Er zal heel wat kapitaal, ondernemerszin en goeden wil opnieuw in de Indische fabrieksnijverheid moeten worden geïnvesteerd, wil zij op het oude peil haar productie weer hervatten.

Batavia-C., 26 Februari 1946.

W. VAN WARMELO.

## DE ECONOMISCHE POSITIE DER BRITSCHE KATOENINDUSTRIE.

De Britsche katoenindustrie is — ondanks haar aanzienlijken achteruitgang in de jaren vóór 1940 en de vele moeilijkheden in de oorlogsperiode 1940—1945 — nog steeds één der grootste ter wereld.

Het weer op volle toeren brengen van het efficiënte deel van dezen, ten deele verouderden, tak van nijverheid, welke was ingesteld op een belangrijken en veelzijdigen export, zal ongetwijfeld een voornaam oogmerk der Britsche economische politiek uitmaken; een politiek, die Nederland niet onverschillig kan laten. Vandaar onderstaande beschouwing over de huidige positie der Engelsche katoenindustrie, waarbij de statistische gegevens ontleend zijn aan de „Cotton and Economic Review”:

### 1. Overheidsbemoeiing.

De „Cotton Board” te Manchester, onderdeel van de „Board of Trade” en „Ministry of Production”, is sedert den oorlog belast met het administratieve beheer (d.w.z.

aankopen, verdeeling, verwerking) over grondstoffen, halffabrikaten en eindproducten, voorzover deze zich in den industrieelen sector bevinden. Haar werkzaamheden zijn voorloopig nog geenszins geëindigd.

### 2. Aankopen ruwe katoen.

Zooals reeds vermeld, geschieden deze aankopen centraal door de „Cotton Board”, naar aanleiding van offertes uit den handel, teneinde overal de laagste prijzen te verkrijgen.

Gemiddeld arriveeren in Engeland maandelijks ca. 150.000 balen ruwe katoen (van verschillend gewicht, afhankelijk van het land van herkomst), welke invoer afgestemd is op het katoenverbruik der spinnerijen. Duidelijk komt daarbij onder andere de tendenz tot uitdrukking, dat de goedkoopere Zuid-Amerikaansche soorten boven de duurere Noord-Amerikaansche katoen geprefereerd worden.

### 3. Remmende factoren.

Eenerzijds door het ontbreken van voldoende en voldoende geschoold personeel, anderzijds door de geringe en slechte kolenleveranties, kan in Lancashire — evenals in de meeste landen — geen volledig gebruik van de productiemogelijkheden worden gemaakt.

Vergeleken met 1939 bedraagt het tekort aan personeel ca. 120.000, waarvan ± 95.000 voor de spinnerijen — waar thans ca. 75.000 personen werken — en 85.000 voor de meer arbeidsintensieve weverijen, welke bijna 100.000 personen werk geven.

Daarenboven heeft veel werkverzuim plaats.

In eersten aanleg wordt hierdoor de spinproductie aanmerkelijk belemmerd, hetgeen vervolgens een terugslag heeft op de volgende fasen: het binnenlandsch verbruik en de exportmogelijkheden. Het zal zeker 3 à 4 jaar duren, voordat dit arbeidsvraagstuk geheel is opgelost.

### 4. Productie en bezettingsgraad der spinnerijen.

De huidige productie der spinnerijen bedraagt gemiddeld per week:

a. enkeldraads katoenen garens	13	millioen lbs
b. getwijnde katoenen garens	4,5	„ „
c. afvalgarens	1,3	„ „
d. overige- en menggarens	0,6	„ „

Van de 30 miljoen spinnen voor enkeldraads katoenen garens, draaien er — bij genoemde productie — circa 18 miljoen, zoodat het bezettingspercentage momenteel 60 pCt. bedraagt. Voor de twijfners ligt de bezettingsgraad iets hoger, t. w. 70 pCt.

##### 5. Productie en bezettingsgraad der weverijen.

De weverijen hebben, naast de reeds genoemde arbeiders- en kolenmoeilijkheden, toch primair te kampen met een tekort aan garens, met als gevolg, dat van de aanwezige 507.000 weefgetouwen (voor katoen en kunstzijde) er 235.000, dit is 46 pCt., in bedrijf zijn. De productie bedraagt daarbij gemiddeld per week ca. 30 miljoen strekkende yards katoenen weefsels en ca. 6 miljoen strekkende yards weefsels van kunstzijden continu- en menggarens, met een overeenkomstig garenverbruik van 10 miljoen lbs. katoenen- en afvalgarens en 1,7 miljoen lbs. kunstzijden continu- en menggarens. Zooals voorgeschreven, worden uit deze productie voor 90 pCt. zgn. „utility-goods” (artikelen volgens standaardisatievoorschriften, zij het met bepaalde tolerantiezones) gefabriceerd en voor 10 pCt. „non-utility-goods”, welke laatste categorie grotere winstmogelijkheden biedt.

##### 6. Garen- en weefselexporten.

Normaal voerde Engeland vóór den oorlog 50 pCt. van zijn geproduceerde katoenen garens, hetzij in garen- of weefselvorm, naar diverse landen, waaronder Nederland, uit. Vergeleken met dit uitgangspunt bedraagt — voor het 4e kwartaal 1945 — het genoemde exportpercentage reeds 25 pCt. van de (inmiddels tot de helft gereduceerde) garenproductie, welke uitvoer overwegend in den vorm van weefsels (goederen aan het stuk) plaatsvindt. Dat deze export van goederen aan het stuk zooveel grooter is dan die van garens, ook in verhouding tot 1938, vindt zijn verklaring in het streven van ieder land, om zooveel mogelijk gereede producten met de hoogste toegevoegde waarde aan het buitenland af te zetten.

Niettemin vertegenwoordigen de garenexporten over geheel 1945 toch nog 13 pCt. van die in 1938, terwijl het corresponderende verhoudingscijfer voor den uitvoer van stukgoederen om genoemde reden aanzienlijk hoger ligt, te weten 33 pCt. Opmerkelijk is voorts, dat ook in Engeland de belangrijkheid van kunstzijden garens en weefsels is toegenomen, zooals blijkt uit de volgende exportopstelling:

	1938	1945
Katoenen garens (in miljoenen lbs) . . . . .	123	16
Katoenen stukgoederen (in miljoenen yards <sup>2</sup> ) . . . . .	1.386	441
Kunstzijden garens (in miljoenen lbs) . . . . .	8	14
Kunstzijden stukgoederen (in miljoen yards <sup>2</sup> ) . . . . .	61	93

Dat, ondanks de bovengeschetste moeilijkheden, toch zoo'n belangrijk deel der productie aan de binnenlandsche voorziening ten behoeve van exportdoeleinden wordt onttrokken, wijst er duidelijk op, welke groote belangen men aan dezen export verbonden acht. Te oordeelen naar de tegenwoordige afzetgebieden, blijkt de politiek der imperiale preferenties zich volledig te handhaven, daar de levering der textielproducten zich vrijwel uitsluitend op de gebiedsdeelen van het Britsche gemeenebest richt; zeer waarschijnlijk eenzijdig in ruil voor allerhande broodnodige tegenprestaties (Britsch-West-Afrika, Canada, Australië), anderzijds ter vermindering van onlusten (Birma). Andere landen, waaronder Nederland, ontvangen slechts minimale hoeveelheden.

##### 7. Gevolgen voor de binnenlandsche voorziening.

Hoe gering de textielmogelijkheden voor den Engelschen consument zijn — die, behalve door de katoen- en kunstzijde-industrie, ook door de wolnijverheid geschapen moeten worden — is langzamerhand ook in ons land doorgedrongen.

Rekening houdend met genoemde garen- en weefsel-

exporten, alsmede met de textielproductie voor prioriteitsdoeleinden (technische weefsels) en regeeringsopdrachten, blijft er voor de voorziening der bevolking slechts een zeer geringe hoeveelheid van de totale productie van katoenen artikelen over.

Als men daarbij tevens bedenkt, dat met de gezamenlijke productie en distributie, welke begint bij het spinnen der garens en eindigt met den detailverkoop, 8 à 12 maanden gemoeid zijn, dan beteekent dit, dat — ceteris paribus — een vergroting der spinproductie eerst over circa een jaar merkbaar wordt voor den consument.

In dit licht moet dan ook de uitlating van Sir Stafford Cripps op een onlangs gehouden persconferentie worden gezien, toen hij mededeelde, dat op zijn vroegst eerst in de lente van 1947, dus na den volgenden winter, een belangrijke verruiming op textielgebied ten aanzien van de binnenlandsche voorziening mogelijk zal zijn. De Britsche Regeering hoedt zich zeer terecht dus voor voorbarig optimisme.

Drs. H. J. KUHLMETJER.

## BOEKBESPREKING.

*Indië in de branding.* — De geallieerde wereld over de toekomst van Nederlandsch-Indië van Pearl Harbour tot Hollandia, door J. F. Engers, Hist. Drs., met een voorwoord van Dr. F. H. Visman. (New York 1945, Querido).

Indien in eenigerlei opzicht de voorlichting in Nederland gedurende den oorlog tekort is geschoten, dan is het wel ten aanzien van de ontwikkeling der wereldmeening met betrekking tot Nederlandsch-Indië. Uit de door den bezetter geïnspireerde informatiebronnen was uit den aard der zaak geen objectieve berichtgeving terzake te verwachten; de vraag mag echter worden gesteld, of de regeeringsvoorlichtingsdienst te Londen in dit opzicht niet ernstig tekort is geschoten. Wij herinneren ons uit den tijd van Radio Oranje ten opzichte van de na-oorlogse betrekkingen tusschen Nederland en de overzeesche rijksteelen slechts optimistische uitlatingen betreffende de reconstructie van het koninkrijk op basis van de redé van H.M. de Koningin van December 1942, welke door representatief geachte figuren uit alle bevolkingskringen met instemming zou zijn begroet. Voorzover buitenlandse stemmen werden weergegeven, getuigden, deze steeds van een welwillende houding tegenover de door Nederland ontwikkelde plannen en waardeering voor het als progressief bestempelde koloniale beleid. Dit, gevoegd bij de in Nederland zelf gedurende de bezettingsjaren verschijnende literatuur over Indië, welke zelden naliet de in het verleden bestaande vruchtbare samenwerking tusschen Nederlanders en Indonesiërs naar voren te brengen, moest bijdragen tot de illusie, dat de wederopbouw van het koninkrijk na den oorlog zonder veel wrijvingen zou kunnen plaatshebben.

De werkelijkheid is anders gebleken. Aan de oorzaken, welke het vestigen van een goede verstandhouding tusschen Nederlandsche en Indonesische bewindvoerders in den weg staan, gaan wij thans voorbij. De schrijver wil ons slechts inleiden in het koor van internationale stemmen, dat zich gedurende de oorlogsjaren over de verhouding Nederland - Indonesië heeft gevormd en waarin, al naar men ingesteld is, welluidende klanken naast dissonanten te beluisteren vallen. Aanstonds kan echter worden vastgesteld, dat deze inleider een grotere mate van objectiviteit heeft betracht dan zij, die het Nederlandsche publiek gedurende den bezettingstijd van voorlichting dienden. Voor velen, en met name hen, die meenden, dat op koloniaal gebied Nederland nog steeds een onbesproken internationaal aanzien zou genieten, zal dit boek daarom een ontzuivering beteekenen.

Het blijkt immers, dat in feite het Nederlandsch beleid

in Azië juist gedurende den oorlog in toenemende mate de kritische belangstelling van het buitenland heeft getrokken en dat vooral Amerikaansche schrijvers daarbij openhartig hun bezwaren hebben geuit tegen de bestaande verhoudingen, zoowel als tegen de voorgestelde wijzigingen daarin. Het was onvermijdelijk, dat hierbij vergelijkingen werden gemaakt tusschen de Nederlandsche en Amerikaansche methoden van koloniaal beheer en ontvoogding in den Pacific. Waar hierbij de verschillende geaardheid der betreffende gebieden buiten beschouwing werd gelaten en het accent werd gelegd op voorwaarden en tempo van ontvoogding, moest deze vergelijking ten ongunste van Nederland uitvallen. Reeds sinds Juni 1942 zijn de Philipijnen een volwaardig lid der Vereenigde Volkeren. De Nederlanders daarentegen zouden te laat besef hebben, dat in koloniaal bestuur niet alleen richting, maar ook tempo van belang is en het conservatieve beleid op het gebied van het onderwijs zou hierin vertragend hebben gewerkt. Tegen de naoorlogsche reconstructie van het koninkrijk, op basis van de aanduidingen in de Koninklijke rede van December 1942, wordt o.a. als critiek aangevoerd, dat hierin over het eventuele recht van secessie niet wordt gerept.

Er is ook waardeering voor het door Nederland gevoerde beleid in Z.O. Azië, doch bij het opmaken van de balans moet worden vastgesteld, dat althans bij de in dit werk geciteerde meeningen de critiek overweegt, critiek overigens, die ook het Britsche wereldrijk niet spaart, waar Voor-Indië genoemd wordt als het voorbeeld bij uitnemendheid voor het falen van koloniaal bestuur. Een sterk bewijs hiervoor acht men de betrekkelijke onverschilligheid van de inheemsche bevolking in de door Engeland en Nederland bestuurde gebieden bij het veroveren hiervan door Japan, in tegenstelling met de actieve medewerking, welke de Amerikanen bij de verdediging van de Philipijnen van de bevolking ondervonden.

Vershillende richtlijnen worden door de aangehaalde schrijvers ontwikkeld ten aanzien van de noodzakelijk geachte politieke en sociaal-economische hervormingen in Oost-Azië, doch zij stemmen hierin overeen, dat vrijwel algemeen gepleit wordt voor een meer of minder straffen vorm van regionale samenwerking tusschen de gebieden om den Pacific, waarvan het verdwijnen van den vroegeren kolonialen status bij voorbaat wordt aangenomen. Hoe men hierover moge denken, het is uit de jongste ontwikkelingen wel duidelijk geworden, dat verantwoordelijke Nederlandsche kringen aan deze denkbeelden niet zonder aandacht voorbij mogen gaan.

De verhouding Nederland-Indonesië is binnen het bereik van een kritische wereldopinie geschoven en zelfs onder den aandacht van het opperste college van internationale veiligheid gebracht. Het zal nog moeten blijken, welke factoren hierbij den uitslag zullen bepalen, doch de brochure van J. F. Engers geeft ten aanzien hiervan enkele onmiskenbare aanduidingen.

E. E. DE HAAN.

## AANTEKENINGEN.

### INTERNATIONALE LUCHTVAARTPOLITIEK.

Op 7 December 1944 is te Chicago de slotzitting gehouden van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Conferentie, die door vertegenwoordigers van 54 Staten werd bijgewoond.

Op deze conferentie is de tegenstelling op het gebied van de luchtvaartpolitiek tusschen de Vereenigde Staten en Groot-Brittannië wel zeer duidelijk tot uitdrukking gekomen. De oorzaken van deze tegenstelling zijn vele.

In de eerste plaats waren de voorwaarden voor de ontwikkeling der luchtvaart in beide landen geheel verschillend. In Amerika, met zijn uitgestrekt grondgebied, had het vliegtuig op groote afstanden geen concurrentie van trein of auto te duchten. Voorts werd in de Vereenigde

Staten, om trustvorming in de luchtvaart tegen te gaan, in 1938 de „Civil Aeronautics Board” opgericht. Dit lichaam geeft alleen toestemming tot opening van nieuwe luchtlijnen, indien „public convenience and necessity” kan worden aangetoond. In Europa heerschten daarentegen geheel andere verhoudingen; hier een groot aantal landen met — uit prestige- en militaire overwegingen — zorgvuldig gesloten grenzen. Staten met groote koloniale gebieden namen het luchtverkeer op die koloniën zelf ter hand, terwijl Duitschland en Italië zich met lijnen op Zuid-Amerika probeerden schadeloos te stellen. Zoo ontstonden in Europa noodgedwongen een aantal door den Staat gesubsidieerde maatschappijen met een monopolistisch karakter binnen de landsgrenzen. De internationale concurrentie tusschen die maatschappijen leidde ertoe, dat weldra het aanbod grooter was dan de vraag.

Ook in Groot-Brittannië deed zich monopolievorming voor. Nadat aanvankelijk twee maatschappijen waren opgericht, nl. de „Imperial Airways” voor het transoceanisch en de „British Airways” voor het continentale verkeer, kwam in 1939 door fusie van deze twee maatschappijen de „British Overseas Airways Corporation” tot stand.

Tusschen de Vereenigde Staten en Groot-Brittannië zijn — dit ter samenvatting — drie belangrijke verschillen op te merken:

1. In Amerika wordt er nauwlettend op toegezien, dat spoorweg- en scheepvaartmaatschappijen niet aan het luchtverkeer deelnemen; in Groot-Brittannië werd deze deelneming juist aangemoedigd.

2. In Amerika bestaat een groot aantal zelfstandige luchtvaartmaatschappijen (hoewel de „Pan American Airways” ook een zekere monopoliepositie inneemt); in Groot-Brittannië is een tendens waar te nemen tot samenvoeging van de maatschappijen tot één door den Staat gesteunde maatschappij.

3. In Amerika kregen de maatschappijen subsidie door uitbetaling van een vergoeding voor het vervoer van post; in Groot-Brittannië werden de subsidies openlijk uitbetaald.

Door den laatsten oorlog kreeg Amerika een grooten voorsprong op Groot-Brittannië, voornamelijk door een enormen vooruitgang in de techniek en een grootere vliegpraktijk.

In April 1944 kwam de Amerikaansche onderstaatssecretaris Berle te Londen voor het houden van besprekingen met Lord Beaverbrook. Veel wantrouwen werd daarbij weggenomen, doch één groot verschil bleef bestaan: de Vereenigde Staten stonden onbeperkte vrijheid der lucht voor; Groot-Brittannië wilde internationaliseering of een vergaande internationale controle op het wereldluchtverkeer.

Vervolgens kwam op uitnodiging der Vereenigde Staten op 1 November 1944 te Chicago de genoemde internationale luchtvaartconferentie bijeen. Als resultaat van de beraadslagingen der conferentie werden de volgende documenten opgesteld:

I. Tijdelijke overeenkomst inzake de internationale burgerlijke luchtvaart;

II. Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart;

III. Overeenkomst inzake den doortocht van internationale luchtdiensten;

IV. Overeenkomst inzake het internationale luchtvervoer;

V. Een aantal verdere besluiten en aanbevelingen.

Wij stippen uit deze documenten het volgende aan:

• Ad I. De Staten, die deze overeenkomst onderteekenen, stellen een voorloopige internationale organisatie van technischen en raadgevenden aard van soevereine Staten in, ten doel hebbende de samenwerking op het gebied van de internationale burgerlijke luchtvaart te bevorderen.

De organisatie, die haar zetel zal hebben in Canada, zal bestaan uit een:

a. tijdelijke vergadering en

b. tijdelijken raad. Deze raad zal zijn samengesteld uit niet meer dan 21 aangesloten Staten, gekozen door de vergadering voor een periode van twee jaar.

Bij de verkiezing van de leden van den raad, zal de vergadering zorg moeten dragen, dat voldoende vertegenwoordigd zijn:

1. die aangesloten Staten, welke het belangrijkste zijn op het gebied van het luchtvervoer;

2. die aangesloten Staten, die het grootste aandeel leveren in de verleening van faciliteiten voor de internationale burgerluchtvaart; en

3. die aangesloten Staten, wier verkiezing zal verzekeren, dat alle belangrijke geografische gebieden van de wereld zijn vertegenwoordigd.

De bevoegdheden en verplichtingen van den raad zijn o.a.:

a. het ontvangen, registreeren en het ter inzage leggen van alle bestaande contracten en overeenkomsten met betrekking tot routes, diensten, faciliteiten op luchtvaart-terreinen, enz.;

b. het uitbrengen van rapport omtrent de feiten, betreffende den oorsprong en omvang van het internationale luchtverkeer; het uitbrengen van rapport omtrent subsidies, tarieven en exploitatiekosten, enz.

c. het bestudeeren van de werkwijzen met betrekking tot den berichtendienst; aanleggen van maatstaven voor de uitreiking van bewijzen van geschiktheid aan bedienend personeel en werktuigkundigen; luchtvaardigheid van vliegtuigen; douane-, immigratie- en quarantainemaatregelen, enz.

Wat betreft de uitoefening van de luchtvaart boven het grondgebied der aangesloten Staten is o.a. bepaald:

1. elke Staat heeft de volledige en uitsluitende soevereiniteit over de luchtruimte boven zijn grondgebied;

2. dit grondgebied omvat de grondgebieden en de daaraan grenzende territoriale wateren, welke staan onder de soevereiniteit, suzeriniteit, bescherming of mandaat van dien Staat;

3. de overeenkomst heeft alleen betrekking op burgerlijke vliegtuigen;

4. elk vliegtuig, dat het grondgebied van een aangesloten Staat binnenvliegt, moet landen op een luchthaven, door dien Staat aangewezen voor douane- en ander onderzoek;

5. de wetten en reglementen van een aangesloten Staat, betreffende de toelating tot of het vertrek van zijn grondgebied van vliegtuigen, zullen zonder onderscheid van nationaliteit van toepassing zijn op vliegtuigen van alle aangesloten Staten;

6. elke aangesloten Staat neemt op zich, maatregelen te nemen om te verzekeren, dat elk vliegtuig, dat over zijn grondgebied vliegt, de regelen en reglementen inzake het vliegen, die daar van kracht zijn, zal inacht nemen;

7. de Staten moeten doeltreffende maatregelen nemen tot het voorkomen van de uitbreiding, door middel van de luchtvaart, van besmettelijke ziekten;

8. elke Staat kan binnen zijn grondgebied de route aanwijzen, welke door internationale luchtdiensten moeten worden gevolgd;

9. elke Staat kan voor zoodanige internationale diensten billijke en redelijke kosten opleggen voor het gebruik van luchthavens en andere faciliteiten; deze kosten mogen echter niet hooger zijn, dan die, welke zouden worden betaald voor het gebruik van luchthavens en faciliteiten door eigen vliegtuigen, indien deze op gelijksoortige internationale diensten zouden worden gebruikt.

Ad II. De préambule van dit verdrag zegt, dat het sluiten van een verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart noodzakelijk is, omdat de toekomstige ontwikkeling van de internationale burgerlijke luchtvaart belangrijk kan bijdragen tot het scheppen en bewaren van vriendschap en goed begrip tusschen de volkeren van de

wereld, doch dat misbruik daarvan een bedreiging kan worden voor de algemeene veiligheid; het is wenschelijk om wrijving te voorkomen en die samenwerking tusschen de volkeren te bevorderen, waarvan de wereldvrede afhangt.

Ad IV. Wat de overeenkomst inzake het internationale luchtvervoer betreft, verklaren de Staten, die deze overeenkomst ondertekenen, dat elke deelnemende Staat met betrekking tot geregelde internationale luchtdiensten aan de andere deelnemende Staten de volgende vijf vrijheden van de lucht toekent:

1. het recht om over zijn grondgebied te vliegen zonder tussenlandingen;

2. het recht om te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;

3. het recht om passagiers, post en goederen af te zetten, aan boord genomen binnen het grondgebied van den Staat, welks nationaliteit het vliegtuig bezit;

4. het recht om passagiers, post en goederen aan boord te nemen, bestemd voor het grondgebied van den Staat, welks nationaliteit het vliegtuig bezit;

5. het recht om passagiers, post en goederen aan boord te nemen, bestemd voor het grondgebied van een willekeurigen anderen deelnemenden Staat en het recht passagiers, post en goederen, afkomstig van het grondgebied van een zoodanigen Staat, af te zetten.

Ad V. De volgende besluiten en aanbevelingen kwamen o.a. tot stand:

1. dat eenheden in publicaties en reglementen, welke rechtstreeks het internationale luchtverkeer raken, zoowel in het metrieke als in het Engelsche stelsel zullen worden uitgedrukt;

2. dat zoo spoedig mogelijk een internationale privaatrechtelijke luchtvaartconferentie zal bijeenkomen, teneinde een verdrag op te stellen, waarin de overdracht van vliegtuigen is geregeld, en dat de discussies van deze conferentie zich tevens zullen uitstrekken:

a. tot het bestaande ontwerpverdrag inzake hypotheken of andere zakelijke zekerheidsrechten en luchtvaartvoorrechten, en

b. tot het bestaande ontwerpverdrag inzake het eigendom van vliegtuigen en het vliegtuigregister, welke beide werden aangenomen door het „Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens" (C.T.E.J.A.), in 1931.

De Conferentie te Chicago heeft echter twee zwakke punten:

1. door het niet deelnemen van de Sovjet-Unie;

2. doordat geen overeenstemming tusschen Groot-Brittannië in de Vereenigde Staten is bereikt.

Groot-Brittannië voelt zich nl. door den groeienden Amerikaanschen invloed in zijn positie bedreigd; de Vereenigde Staten probeeren de verworven positie te behouden, zoo mogelijk nog uit te breiden. In het verkeer van de Vereenigde Staten naar Europa en het nabije Oosten zijn drie zones te onderscheiden:

a. de noordelijkste, verzorgd door de „American Airlines", omvat twee lijnen van de Vereenigde Staten naar Moskou, de één over de Noordpool, Groot-Brittannië, Scandinavië, de ander over Noord-Duitschland en Polen;

b. de middelste, verzorgd door de „Pan American Airways", gaat enerzijds over Londen, anderzijds over Midden-Europa en het nabije Oosten naar Indië;

3. de zuidelijkste, verzorgd door de „Transcontinental and Western Air Inc."; hier gaan twee lijnen over het Middellandsche Zeegebied naar Indië, de een over Europeesch, de ander over Afrikaansch kustgebied.

De Engelsche Regeering heeft in dit verband twee witboeken uitgegeven, het één onder den titel „British Air Transport", van Maart 1945, het ander „British Air Services", van December 1945. Beide witboeken zijn het erover eens, dat drie maatschappijen het luchtverkeer mogen uitoefenen:

1e. de „Common-Wealth“-verbinding met de dominions en koloniën door de „British Overseas Airways“;

2e. het verkeer binnen Europa en binnen Engeland door de „British European Airways“;

3e. de verbindingen met Zuid-Amerika door de „British South American Airways“.

Aan de eerste verbinding mogen, naast de „B.O.A.C.“, ook de scheepvaartmaatschappijen deelnemen; aan de tweede: spoorwegen, kustvaart- en reisbureaux; aan de derde de tot „British Latin American Airlines Ltd.“ vereenigde scheepvaartbelangen. Alleen aan de eerste zal subsidie worden gegeven. Hiervoor is echter geen reden meer, want de drie maatschappijen zijn in staatshanden overgegaan.

De verhouding tusschen de Vereenigde Staten en Groot-Brittannië werd ongunstiger, vooral toen een tariefconflict op de Amerikaansche Noord-Atlantische route uitbrak tusschen de „Pan American Airways“ en de „American Overseas“. Deze rivaliteit had tengevolge, dat „Pan American“ plotseling aan het eind van het vorig jaar drastisch zijn tarieven verlaagde; het gevolg was een landingsverbod in Engeland. Engeland is nl. door een tekort aan vliegtui-

gen niet in staat mede te dingen op de Noord-Atlantische route, een gevolg van een overeenkomst met de Vereenigde Staten, dat tot „V.E.-Day“ alle Britsche vliegtuigfabrieken zich moesten concentreren op de vervaardiging van militaire vliegtuigen. Groot-Brittannië wil volgend jaar gaarne op deze route meedoen, echter niet door toekenning van oneconomische subsidies. Toch hebben de Vereenigde Staten een voorsprong door het gebruik van „Skymasters“, die goedkooper in het gebruik zijn dan de Britsche vliegbooten.

Op 11 Februari 1946 is, na vier weken bespreking, op de Bermuda-eilanden een burgerlijke luchtvaartconferentie tusschen vertegenwoordigers der Vereenigde Staten en Groot-Brittannië en Ierland geëindigd, met de onderteekening van een drietal overeenkomsten, welke thans den hoeksteen vormen van het internationaal burgerlijk luchtvaartverkeer. „The Economist“ van 23 Februari 1946 merkte op, dat: „the dependence of the British economy on the dollar loan is very great, so great that much will be openly conceded to obtain it, as the recent civil aviation agreement shows“.

De conferentie heeft maatregelen getroffen, teneinde

### STATISTIEKEN.

#### VERKEER EN VERVOER IN NEDERLAND.

Omschrijving	Eenheid	Sept. 1945	Oct. 1945	Nov. 1945	Dec. 1945	Jan. 1946
Indexcijfer zeevaart (inhoud)	maand-gem. 1938 = 100	14	14	15	16	20
Binnengekomen geladen zeeschepen. Totaal	aantal	288	262	343	377	315
B.R.T.-inhoud	1.000	584	584	662	607	791
Idem te Rotterdam	aantal	188	164	203	225	184
B.R.T.-inhoud	1.000	431	396	427	456	483
Idem te Amsterdam	aantal	67	65	74	77	73
B.R.T.-inhoud	1.000	135	129	140	111	205
Indexcijfer internationale binnenvaart (laadvermogen)	maand-gem. 1938 = 100	9	15	22	24	27
Binnengekomen geladen schepen op rivieren en kanalen; laadvermogen	aantal	412	933	1.121	1.288	1.268
	1.000 t.	262	576	718	770	780
Indexcijfer vervoer wilde binnenvaart	maand-gem. 1938 = 100	133	166	146	104	93
Vervoer wilde binnenvaart	1.000 t.	1.213	1.514	1.342	953	855
Waarvan uit: Zuid-Limburg	1.000 t.	302	425	349	274	289
Rotterdam	1.000 t.	340	291	232	207	194
Amsterdam	1.000 t.	111	169	123	78	86
Wilde binnenvaart, prestatie	t mill. t.km.	166	212	180	132	122
Eigen vervoer te water	1.000 t.	119	188	215	197	142
Waarvan uit: Rotterdam	1.000 t.	5,6	17	21	14	14
Amsterdam	1.000 t.	8,3	13	15	11	11
Vervoer door de Beurtvaart	1.000 t.	227	271	270	223	244
Waarvan uit: Rotterdam	1.000 t.	54	57	59	49	69
Amsterdam	1.000 t.	44	52	49	46	53
Nederlandsche Spoorwegen, goederenvervoer	1.000 t.	522	741	870	750	895
waarvan kolenvervoer uit Zuid-Limburg	1.000 t.	135	132	163	190	268
Tramwegen vervoerde reizigers	1 mill.	31,5	30,7	33,0	35,1	41,2
Interloc. autobusdiensten afgelegde km	1.000	1.391	1.923	2.181	2.399	
Vervoerde reizigers	1.000	2.549	3.634	4.317	4.836	
Indexcijfer verkeer op de rijkswegen	maand-gem. 1938 = 100	136	130	127	117	106
Slachtoffers verkeersongevallen:	Aantal	36	141	99	77	66
Overledenen	Aantal	375	433	420	363	366

In Januari 1946 kwamen in ons land 411 geladen en ledige zeeschepen binnen met een totalen inhoud van 912.329 B.R.T. Hier- van voeren er 211 (254.988 B.R.T.) onder Nederlandsche vlag, dus 51 pCt. van het aantal en 28 pCt. van den inhoud. Voor de vertrokken geladen en ledige zeeschepen waren deze cijfers als volgt: totaal 400 schepen (848.332 B.R.T.), waarvan 209 (52 pCt.) onder Nederlandsche vlag met 273.110 B.R.T. inhoud (32 pCt.).

In de vaart Nederland-buitenland over rivieren en kanalen kwamen in Januari 1946 totaal 1.053 schepen met 687.366 ton laadvermogen ons land binnen. Het aandeel, dat hiervan over den Rijn te Lobith binnenkwam, bedroeg 432 schepen (41 pCt.) met 379.898 ton laadvermogen (55 pCt.). Voor de vertrokken schepen waren deze cijfers: totaal 1.082 schepen (665.855 ton), waarvan 545 (50 pCt.) langs Lobith met 436.331 ton (66 pCt.).

Het totale goederenvervoer door de wilde binnenvaart bedroeg in Januari 1946 855.000 ton; in 1.000 ton maakten hiervan deel uit: brandstoffen 298 (35 pCt.), bouwmaterialen 203 (24 pCt.), levensmiddelen 158 (18 pCt.), waarvan granen 77 (9 pCt.) en meel en bloem 25 (3 pCt.); meststoffen 93 (11 pCt.), ertsen en metaal- waren 35 (4 pCt.) en veevoeder 20 (2 pCt.).

Van de in Januari 1946 41,2 miljoen door de tramwegen vervoerde reizigers, bedroeg het aandeel in de steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag resp. 9,9, 12,9 en 8,2 miljoen of resp. 24, 31 en 20 pCt. van het totaal.

Het indexcijfer van de aantallen getelde voertuigen aan 14 tel- punten op basis van het maandgemiddelde Augustus 1938—Juli 1939 = 100, bedroeg in Januari 1946 voor de personenauto's 65, autobussen 50, vrachtauto's e. d. 209, motorrijwielen 70 en rijwielen 43 (in deze cijfers is het militaire verkeer begrepen).

In Januari 1946 hadden in ons land 369 ernstige verkeersongevallen plaats, waarvan 173 in de gemeenten met meer dan 100.000

inwoners (in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag resp. 61, 31 en 44), 80 in de gemeenten met 20.000—100.000 inwoners en 416 in de overige gemeenten.

#### De capaciteit van het Nederlandsche vervoersapparaat.

Een door het C.B.S. ingesteld onderzoek heeft uitgewezen, dat per 1 Januari 1946 13.165 Nederlandsche binnenschepen met in totaal 2.733 miljoen ton laadvermogen deelnamen aan de binnen- landsche vaart of aan de vaart van Nederland op het buitenland.

De vóóroorlogse Nederlandsche binnenvloot telde 20.584 schepen (5.006 mill. ton laadvermogen), zoodat hiervan thans 64 pCt. van het aantal en 55 pCt. van het laadvermogen beschik- baar is.

De Nederlandsche Spoorwegen beschikten in Januari 1946 over 16.500 bruikbare goederenwagens met een totaal laadvermogen van 248.000 ton; dit is 58 pCt. van het aantal en 52 pCt. van het laadvermogen van het wagenpark der N.S. in 1938 (28.421 goederen- wagens; 475.000 ton).

Het aantal voor vrachtauto's uitgegeven rijvergunningen bedroeg in Januari 1946 38.998; het totale laadvermogen van deze vrach- tauto's is naar schatting 117.000 ton. In 1938 waren er in ons land 50.993 vrachtauto's met 160.000 ton laadvermogen; thans staat hiervan dus 76 pCt. van het aantal en 73 pCt. van het laadvermogen ter beschikking.

De capaciteit van het Nederlandsche vervoersapparaat bedraagt thans in totaal 3.098 miljoen ton laadvermogen; dit is 55 pCt. van de capaciteit van 1938, toen 5.641 miljoen ton laadvermogen beschikbaar was.

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek.

de samenwerking der beide Regeeringen voort te zetten, zooals geformuleerd in de slotacte van de conferentie te Chicago: „the widest possible distribution of the benefits of air travel for the general good of mankind at the cheapest rates consistent with sound economic principles”.

Het drietal overeenkomsten heeft betrekking op:

1. de economische luchtvaarttarieven: alle Britsche en Amerikaansche luchtvaarttarieven zijn aan regeeringscontrole onderworpen. Kunnen beide Regeeringen het niet eens worden, dan is beroep op de „Permanent International Civil Aviation Organisation (P.I.C.A.O.)” mogelijk;

2. de frequentie der diensten. Ieder land kan zelf beslissen, met welke frequentie het de routes wil bevliegen. Echter zal de aangeboden vervoerscapaciteit der vliegtuigen evenredig moeten zijn aan de vraag naar het vervoer in beide landen;

3. „the fifth freedom of the air”. Deze staat toe passagiers op een internationale lijn op te nemen of af te zetten op alle tusschenliggende punten. Wel zal een rekening mede moeten worden gehouden, dat eerst aan de vervoersbehoeften van beide landen zal moeten worden voldaan en dan pas aan de eischen van het locale verkeer.

NIC. A. VAN DUUVENDIJK.

### GELD- EN KAPITAALMARKT.

De balans van De Nederlandsche Bank geeft sedert veertien dagen een verdere verdeling in de saldi van anderen, waardoor de tegoeden van de banken bij de centrale bank afzonderlijk worden vermeld. Dit beteekent een belangrijke vooruitgang in het gepubliceerde statistische materiaal, dat voor nadere analyse en bestudeering in Nederland ter beschikking komt, daar het geldmarkt-aanbod en het credietpotentieel der banken thans beter kunnen worden beoordeeld. Indien De Nederlandsche Bank middelen en wegen zou kunnen vinden om uit het haar ter beschikking staande materiaal recente gegevens betreffende de totale Nederlandsche geldcirculatie bekend te maken, zou dit aan het inzicht in monetaire en conjuncturele vraagstukken zeer ten goede komen.

Blijkens den jongsten weekstaat is het totale tegoed der banken bij de centrale bank met f 18 miljoen toegenomen, waardoor het tot f 125 steeg. De ruimte op de geldmarkt nam dus nog toe, ondanks het feit, dat er niet veel schatkistpapier kwam te vervallen, omdat met name het kortlopende schatkistpapier gebruikt is voor de storting op de 3 pCt. grootboekinschrijvingen 1946. Dat er per saldo nog een verruiming van het geldmarkt-aanbod plaats vond ligt aan de betrekkelijk geringe toeneming van de bankbiljettencirculatie, welke in deze week met f 17 miljoen toenam. Wellicht komt thans het „verzadigingsniveau” voor bankbiljetten in het verschiet.

Bij zeer geringe omzettingen kwamen op de geldmarkt de volgende prijzen tot stand: 3 maands promessen 13/16 tot 17/8 pCt., viermaands papier 15/16 pCt., en halfjaars promessen 17/16 pCt. De noteeringen waren dus nog ongeveer 1/8 pCt. lager dan de vorige week. Callgeld werd practisch niet gevraagd.

De koersschommelingen op de Amsterdamsche effectenbeurs waren beperkt tot 1/16 — 1/8 pCt. per dag. Per saldo kwamen de 3 1/2 pCt. oorslogsleeningen aan het einde der verslagweek op een koersniveau van 1027/16 pCt. en de 2 1/2 pCt. N.W.S. op 86 1/2 pCt. De 2 1/2 pCt. spaarcertificaten behielden na een kleine koersschommeling het niveau van 101 1/8 pCt. In pandbrieven ging weinig om.

PSYCHOTECHNIEK

PRODUCTIEVERHOOGING • KOSTENBESPARING

## MEDEDEELINGEN

van de **Sectie Onderwijs der NEDERLANDSCHE STICHTING VOOR ORGANISATIE**

1. **OPROEPING IN MILITAIRES DIENST**, ook buiten Nederland, behoeft het volgen van onze leergangen niet te schaden.  
**OVER DE GEHEELE WERELD** worden de lesbriefdictaten per luchtpost verzonden.
2. **TER VERVANGING** van opgeroepen leidend personeel wordt een zeer eenvoudige, praktische spoedopleiding: „Leidraad voor Bazen en Bedrijfsleiders” gegeven. Uitvoeringe bijzonderheden zijn vermeld in brochure L E S, die gaarne per omgaande gratis wordt toegezonden.
3. **30 MAART A.S.** vangt nog een studiegroep aan van den leergang „Organisatietechniek voor de Bedrijven”, ter opleiding van hooger leidinggevend personeel. Inschrijving naar volgorde van aanmelding onder reserveering van 15 plaatsen voor urgentiegevallen. Vraagt direct de gratis brochure W E S.
4. **DOCHTERSTICHTINGEN** worden opgericht o.a. in Indië, Engeland, Noord- en Zuid-Amerika, Zweden, Tsjecho-Slowakije, België, Zwitserland en Frankrijk.

**GEVRAAGD** in verband hiermede organisatorisch geschoolde krachten voor latere uitzending, alsmede een modern bedrijfsadministrator. Uitvoerige gegevens te zenden aan Afd. S 27 van het

Psychotechnisch-Laboratorium der

**NED. STICHTING VOOR ORGANISATIE**

Organisatie-, Herstel en Adviesinstelling van het Ned. Bedrijfsleven

Nieuwe Gracht 4 — Utrecht — Tel. 12328

JAARBEURS-UTR. 5525—5535

ECONOMIE

DEVIEZENKWEEKING • BUDGETTEERING

PERIODIEKE EFFICIENCYCONTROLE • MARKTANALYSE VOOR DEN EXPORT

*Verschenen:*

**H. J. Hofstra**

Lid van de Tweede Kamer der Staten Generaal.

### „Socialistische Belastingpolitiek”

Dit boek beoogt het democratisch socialisme een vaste grondslag te geven voor het voeren van een doelbewuste en zekere politiek op een belangrijk gebied van het hedendaagse maatschappelijk leven, op dat van de belastingheffing

292 pagina's. Gebonden in half linnen band f 6.50.

**Alom in de boekhandel verkrijgbaar.**

N.V. DE ARBEIDERSPERS — AFD. UITGEVERIJ AMSTERDAM.

Een Vliegtuigindustrie  
kan in de toekomst  
in Nederland  
niet worden gemist

KOFFIE

VAN NELLE

ROTTERDAM

THEE



N.V. KONINKLIJKE  
NEDERLANDSCHE  
ZOUTINDUSTRIE

Boekelo · Hengelo

ZOUTZIEDERIJ

Fabriek van:  
zoutzuur, (alle kwaliteiten)  
vloeibaar chloor.  
chloorbleekloog  
natronloog, caustic soda.

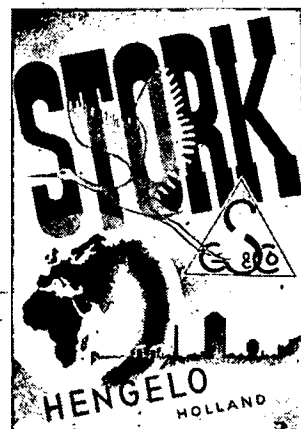
DE TWENTSCHE BANK N.V.

MAANDSTAAT OP 28 FEBRUARI 1946

Kas, Kassiers en Daggeldleeningen	f 40.729.532,27
Ned. schatk. papier	„ 591.110.000,—
Ander Overheids-papier	„ 1.384.705,—
Wissels	„ 159.578,41
Bankiers in Bin-nen- en Buitenl.	„ 28.581.870,88
Eff. en Syndicat.	„ 1.199.965,42
Prol. en Voorsch. tegen Effecten	„ 11.209.511,38
Debiteuren	„ 57.426.516,38
Deelneming (incl. Voorschotten)	„ 7.539.602,45
Gebouwen	„ 3.500.000,—
Bel. reserve. voor verleende pens.	„ 1.142.731,61
	f 743.984.013,80

Kapitaal	f 40.000.000,—
Reserve	„ 11.200.000,—
Bouwreserve	„ 2.000.000,—
Deposito's op ter-mijn	„ 57.466.115,15
Crediteuren	„ 616.204.083,77
Overl. saldi en and. rekeningen	„ 15.971.083,27
Res. v. verleende pensioenen	„ 1.142.731,61

f 743.984.013,80



rijnlansche

betonbouw maatschappij n.v.

spoorsingel 64 - delft - telef 1846

„HOLLANDIA”

HOLLANDSCHE FABRIEK VAN MELK-  
PRODUCTEN EN VOEDINGSMIDDELEN N.V.

HOOFDKANTOOR TE  
VLAARDINGEN

N.V. Louis Dobbemann  
Waddinxveen

KOFFIE

THEE

**Juist nu** bieden de Watson machines, behorende tot het Hollerith-systeem, U de mogelijkheid op efficiënte en snelle wijze die administratieve voorlichting te geven, welke voor den wederopbouw van het Nederlandsche Bedrijfsleven noodzakelijk is.

Onze afdeling Organisatie is paraat om U een alleszins deskundig advies omtrent de oplossing van Uw administratieve en organisatorische problemen vóór te leggen.

Het is mogelijk, zij het in beperkte mate, op korten termijn weer Watson machines (Hollerith-systeem) te leveren.

„WATSON” Bedrijfsmachine Maatschappij N.V.  
Frederiksplein 34. Amsterdam-C — Telefoon nrs: 33406, 33656, 31856

N.V. LEVENSVERZEKERING-MIJ.



DE  
ARNHEM

LEVENSVERZEKERING

BOVENBERGSTRAAT 7

ARNHEM

Huygen & Wessel c.v.

VERWARMING  
VENTILATIE  
LUCHTBEHANDELING

Amersfoort - Amsterdam  
Apeldoorn - Rotterdam - Leeuwarden