

lager, dan paste zij het verschil bij; ook werden minimumprijzen bepaald beneden welke de producten op de veilingen niet afgemijnd mochten worden; onverkochte partijen werden door de overheid overgenomen, betaald – en vernietigd. Het was bij uitstek dat ‘doordraaien’ van levensmiddelen dat bij tallozen de overtuiging wekte dat ‘het kapitalisme’ ten dode opgeschreven was.

De veeteelt werd niet vergeten. De veehouders kregen een gegarandeerde prijs voor de melk. Zij ontvingen toeslagen uit het in 1932 opgerichte Crisis-Zuivelfonds waarin de heffingen gestort werden die op alle spijsvetten geheven werden. De handelaar die boter inkocht, moest die heffingen betalen; ging hij die boter exporteren, dan kreeg hij de heffingen terug: de dure binnenlandse boter was in het buitenland onverkoopbaar. Binnenslands moest men f 1,50 betalen voor een kilo boter die, geëxporteerd, soms minder dan vier dubbeltjes opbracht.¹ Zo ging het ook met varkensvlees.

Tot nog andere sectoren van het economisch leven begon de steunverlening zich uit te strekken. Van 1932 af ging de Maatschappij tot behartiging der nationale scheepvaartbelangen, de ‘Benas’, kredieten verstrekken aan scheepvaartmaatschappijen die geen middelen meer hadden om hun schepen in de vaart te houden; een jaar later konden de maatschappijen voorschot krijgen op de gages, mits deze verlaagd werden; nogmaals een jaar later kredieten om de kosten van het opleggen der schepen te bestrijden. ‘Zwaar waren de verliezen die in de langdurige crisisperiode geleden werden.’² Bij de binnenschippers was, aldus het jaarverslag van hun redersvereniging, al ‘in augustus 1930 een noodtoestand ingetreden als nooit te voren’. Een steeds kleiner aanbod aan vrachten kwam tegenover een steeds groter aanbod aan vrije scheepsruimte te staan. Ordening volgde. In de herfst van 1933 gingen de Kamers van Koophandel bevrachtingscommissies instellen die de gehele bedrijfstak trachtten te saneren en de beschikbare lading zo eerlijk mogelijk te verdelen kregen over de aanwezige scheepsruimte; drie jaar later leefde, doordat te weinig ladingen beschikbaar waren, de schipperij nog steeds ‘op de grens van het pauperisme’.³

Directe hulp aan de industrie was moeilijker te verlenen. Voor een drastische verhoging van de invoerrechten werd niet gevoeld; ze was in strijd met de traditie, ze zou tegenmaatregelen uitlokken en ze zou goedkope buitenlandse producten niet effectief weren. Een gedifferentieerder aanpak leek beter. In december 1931 schonk de Crisisinvoerwet de regering de bevoegdheid, in geval van overmatige invoer van bepaalde goederen (en die

¹ A.v., p. 17. ² W. H. de Monchy: ‘Scheepvaart’ in *Vijftig jaren*, p. 351–52.

³ P. Kuin en H. J. Keuning in *Ned. volksh.*, dl. XII, p. 82, 87–96.