

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER
ORGAAN VOOR DE MEDEDELINGEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART
UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

20^E JAARGANG

WOENSDAG 3 JULI 1935

No. 1018

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

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

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

Abonnementsprijs voor het weekblad franco p.-p. in Nederland f 20,—. Buitenland en Koloniën f 23,— per jaar. Losse nummers 50 cents. Economisch-Statistisch Kwartaalbericht f 1.—. Leden en donateurs ontvangen het weekblad en het Kwartaalbericht gratis en een reductie op de verdere publicaties.

INHOUD.

	Blz.
HET PACTVRAAGSTUK door Prof. Dr. G. Minderhoud	562
De 19de Internationale Arbeidsconferentie door Mej. Mr. G. J. Stenberg	563
De Vereenigde Staten onder de codes door Gerlof Verwey	565
Kantteekening op de jongste motorrijtuigen-statistiek door Mr. P. J. Mijksenaar	566
BUITENLANDSCHE MEDEWERKING:	
Wegen in China door Drs. Tjoa Soe Tjong	567
AANTEKENINGEN:	
Goudverschuivingen bij particulieren en circulatiebanken	569
Handelspolitieke maatregelen in Nederlandsch-Indië	570
De Deutsche filmindustrie	571
BOEKAANKONDIGINGEN:	
High-level consumption. William H. Lough en Martin R. Gainsbrugh	572
ONTVANGEN BOEKEN	572
MAANDOLJFERS:	
Indexcijfers van Nederlandsche aandelen	572
STATISTIEKEN	573—576
Geldkoersen. — Wisselkoersen. — Bankstaten.	

1 JULI 1935.

De toestand op onze geldmarkt heeft De Nederlandsche Bank er toe kunnen doen besluiten de rente over de geheele linie met een vol percent te verlagen. Kon in het vorig overzicht al gewag worden gemaakt van enkele goudverkoopten aan onze circulatiebank, het aantal van deze zaken is gestadig toegenomen en nog steeds is het mogelijk zich in Londen goud te verschaffen, hetwelk dan hier met een kleine winst aan de Bank kan worden afgegeven. Dit droeg bij tot een gunstiger en meer vertrouwen wekkende stemming. De noteering voor driemaands bankaccepten is tot 3½ pCt. teruggelopen. De rente voor call was tenslotte 2¾ pCt. Prolongatie: 3¾—3—4—3½ pCt.

Van de wisselmarkt valt maar weinig te melden. De stemming blijft heel kalm, met maar kleine omzetten en een tendens naar beneden. Ponden kwamen van 7.25 op 7.23¼, slot weder 7.237/8. De Dollarkoers bewoog zich met kleine schommelingen rond de 1.46½. De \$/£ noteering werd op ca. 4.94 gehandhaafd. Voor Fransche Francs heerschte een flauwere stemming; de koers liep van 9.72¼ op 9.71½ terug. De Belga-koers kon zich nog niet herstellen en bleef rond de 24.77½ schommelen. Zwitsersche Francs 48.10—48.03. Lires en Peseta's onveranderd, evenals de Scandinavische koersen. Marken ongeveer 59.22½. Voor Registermarken was eenige vraag, waardoor ook de nieuwe Reismarken in prijs stegen. Canadeesche Dollars een fractie onder New-York.

De veranderingen in de marges op de termijnmarkt waren deze week van geen beteekenis.

Zoals te verwachten, liepen de goudprijzen verder terug; Eagles noteerden 2.49½, Sovereigns 12.26, Gouden Tientjes 10.27¼. Baren, levering Amsterdam, rond den bankprijs, levering Londen f 1.646. Marken, bankpapier, op 49.50 aangeboden.

HET PACTVRAAGSTUK.

Het pachtwezen is in ons land zeer algemeen. Ongeveer de helft van den cultuurgrond wordt door pachters beheerd. Vooral in de kuststreken is de pacht sterk verbreid. Op de zandgronden komt deze minder voor. Bijgevolg treft men onder de grootere boeren meer pachters aan, dan onder de kleineren.

Het pachtwezen in ons land dateert, als tijdpacht, reeds uit de Middeleeuwen. Ondanks alle bezwaren heeft het zich tot op den huidige dag gehandhaafd. Erkend moet worden, dat vele van de bezwaren tegen ons pachtwezen in theorie veel ernstiger zijn dan in de practijk. Zoo is van een minder goede behandeling van den grond door de pachters in ons land gemiddeld geen sprake. Pachthoeven worden — met de gebouwen — dooreengenomen evengoed onderhouden als de hoeven van de „eigen“ boeren; van een verschil in cultuurpeil kan niet worden gesproken.

De bezwaren tegen ons pachtwezen zijn vooral van socialen aard. Hoewel in vele streken de verhouding tusschen verpachter en pachter uitstekend is, kan niet worden ontkend, dat misstanden ook voorkomen en dat de bepalingen, welke ons Burgerlijk Wetboek ten aanzien van de pacht bevat, niet in staat zijn, deze misstanden te keeren.

Toch dient bedacht te worden, dat ondanks de gebrekkige wettelijke regeling het pachtwezen in ons land in vele streken zeer veel goeds bevat en dat men het door wettelijke maatregelen ook grondig zou kunnen bederven. Men kan de goede verpachters nl. gemakkelijk „kopschuw“ maken en een wijziging van de thans veelal vriendschappelijke toestanden in streng zakelijke teweegbrengen. De pachters zouden daarmede zeker niet gediend zijn. Een toestand, die schreeuwt om verbetering, wordt vrijwel nergens op groote schaal aangetroffen, al kunnen schrijnende excessen tal van malen geconstateerd worden.

De punten, waarom het bij het pachtvraagstuk vooral gaat, zijn de *pachtprijzen*; die de pachters moeten betalen, en het ontbreken van een recht op vernieuwing van het pachtcontract (*continuatieright*), nadat de overeengekomen termijn is verstreken. Daarnaast zijn er nog wel andere grieven, doch deze raken de kern van het probleem niet.

Vooral sedert het begin van deze eeuw heeft het pachtvraagstuk de algemeene belangstelling. De klachten zijn langzamerhand zóo talrijk en zóo luid geworden, dat vrijwel elke politieke partij zich geopen heeft geacht ten aanzien van het pachtvraagstuk stelling te nemen. Dat vooral de klagers invloed hebben gehad op het standpunt der genoemde partijen, ligt voor de hand. Tevreden, die zich stil hielden, telden niet mee.

Reeds twee Staatscommissies hebben het vraagstuk onderzocht en daarover lijvige rapporten uitgebracht. Onder den van alle zijden op haar uitgeoefenden drang diende de Regeering in 1929 bij de Tweede Kamer voorstellen tot wijziging van ons pachtrecht in.

De Tweede Kamer heeft deze, op verschillende punten gewijzigde, voorstellen aangenomen, doch de Eerste Kamer bleek niet te vermurwen. Deze achtte de aantasting van de rechten van de verpachters te ernstig en verwierp de voorstellen. Dit heeft aan enkele leden van die Kamer hun zetel gekost.

Hoewel, als gevolg van de gewijzigde samenstelling van de Eerste Kamer, de Regeering thans en in de naaste toekomst waarschijnlijk voor een regeling van dezelfde strekking als die van 1929 in beide Kamers op een meerderheid zou mogen rekenen, heeft zij op 23 Mei 11. toch voorstellen ingediend, welke op verschillende punten van de voorstellen van 1929 afwijken. Een bespreking van dit wetsontwerp moge tot een volgend artikel worden uitgesteld.

* * *

De voornaamste grief tegen ons pachtwezen is, dat de pachtprijzen door de ouderlinge concurrentie van de gegadigden worden opgedreven tot een zoodanig

peil, dat — ook al was er geen crisis — de pachter geen redelijk bestaan kan hebben. Zeker zal deze niet de kans krijgen om zich tegen komende bedrijfsrisico's behoorlijk te dekken en in geen geval zal hij zooveel op zij kunnen leggen, dat hij bijv. op 65-jarigen leeftijd zijn bedrijf aan jongeren kan overdoen. Vooral sedert het stelsel van publieke verpachting meer in zwang is gekomen, zijn de klachten over te hooge pachtprijzen talrijk en krachtig.

Velen achten gezonde pachttoestanden slechts mogelijk, indien de pachtprijzen door of vanwege de Overheid — bijv. door verplichte arbitrage — dwingend worden voorgeschreven. Naar de meening van deze personen wettigt het groote belang, dat de exploitanten van den grond kans op een behoorlijk bestaan hebben, een ingrijpen van de Regeering in de vrijheid van verpachter en pachter om in het pachtcontract een pachtsom op te nemen, dien de pachter bereid is te betalen.

De wet dient hier den zwakke tegen zichzelf te beschermen, aangezien deze niet uit vrijen wil handelt. Slechts het feit, dat deze op een leeftijd is, dat hij niet meer van beroep kan veranderen, zoodat hij om te kunnen bestaan, een hoeve hebben moet, doet hem bij de beperktheid van den grond en het groote aantal personen, dat in dezelfde omstandigheden als hij zelf verkeert, een pachtprijs bieden, welke veel te hoog is, om daarbij een redelijke ondernemerswinst te mogen verwachten.

Hier, ligt de kern van het pachtvraagstuk. Er is een bepaalde hoeveelheid cultuurgrond, die slechts uiterst bezwaarlijk kan worden uitgebreid. Splitsing van bestaande bedrijven is in vele streken onmogelijk of op economische gronden onraadzaam. De gemiddelde bedrijfsgrootte is in ons land slechts 10 ha! De tuinbouw zou theoretisch een uitkomst bieden, want bij tuinbouw kunnen de bedrijfsoppervlakten veel kleiner zijn. Doch wie kan aan een sterke uitbreiding van onzen tuinbouw gelooven?

In het algemeen kunnen er dus slechts meer boeren komen, als er nieuwe gronden ontgonnen of ingepolderd worden. Sedert 1900 is gemiddeld per jaar 7000 ha cultuurgrond gewonnen. Voor uitbreiding van steden en dorpen, aanleg van kanalen en wegen was echter zeker 1500 ha per jaar noodig. Er blijft dus een netto-vooruitgang van 5 à 6000 ha, waarop gemiddeld 5 à 600 boerderijtjes kunnen worden gesticht.

Dit is echter bij lange na niet toereikend om de bevolkingsvermeerdering, welke 234.000 landgebruikers te weeg brengen, op te nemen. Daarvoor zou de aanwinst van cultuurgrond in de toekomst zeker vijf maal zoo groot moeten zijn als in het verleden en dit is, zelfs met de Zuiderzee, practisch onmogelijk.

Hoewel dus vast staat, dat niet alle boerenzoons en -dochters het vak van hun ouders zullen kunnen uitvoeren, blijft toch de groote meerderheid van de boerenkinderen in het ouderlijk bedrijf. Zij werken daar reeds op jeugdigen leeftijd mee en vormen de kracht, waardoor de kleine bedrijven in den landbouw kunnen concurreren met de grootere, die met betaalde arbeidskrachten moeten werken.

Doch eenmaal volwassen zijnde, kunnen de boerenkinderen dan uiterst bezwaarlijk nog één ander beroep kiezen. Daarin brengen zij het dan niet verder meer dan ongeschoolden. Deze personen wagen er dan ook alles op en trachten een bedrijf te koopen of te pachten, ook al is de prijs in de oogen van iederen deskundige buitensporig.

Aantasting van dit euvel in de kern is slechts mogelijk op tweeërlei wijze; of regeeringsmaatregelen moeten er op gericht zijn, den aanvoer van jonge boeren in te toomen, of deze maatregelen moeten tot gevolg hebben, dat oudere boeren eerder dan thans het bedrijf neerleggen. Tegen het eerstgenoemde denkbeeld zouden ongetwijfeld een berg van bezwaren van allerlei aard rijzen. Hier moge er slechts op gewezen worden, dat dan het kleine landbouwbedrijf in veel mindere mate dan thans zou kunnen beschikken over

jeugdige werkrachten. Ook voor een bepaling, dat bijv. landbouwers, ouder dan 65 jaar, niet zullen vallen onder de beschermende maatregelen van de komende pachtwet, of in de huidige tijden niet langer zullen kunnen genieten van den landbouwsteun, schijnt de toestand niet rijp. Het is dan ook wel begrijpelijk, dat de Regeering in andere richting heeft gezocht. Dit neemt niet weg, dat vaststelling van de pachtprizen door of vanwege de Overheid, wat van vele zijden is aanbevolen, een lapmiddel blijft, daar het slechts een symptomatische bestrijding zou zijn.

Als men de vrije concurrentie als middel om een bedrijf te verkrijgen, verwerpt, schept men bij den huidige toestand een sterke bevoorrechtiging van degenen, die een pachtbedrijf hebben, of tegen den Overheidspachtprijs zullen krijgen.

Wie wel en wie niet onder de vleugels van Vader Staat zullen mogen komen, zal dan moeilijk objectief kunnen worden vastgesteld. Gelukkig beoogt de Regeering met haar jongste ontwerp dan ook niet de bevoegdheid te verkrijgen om de pachtprizen vast te stellen. Al lijkt het er bedenkelijk veel op.

* * *

Ook aan den tweeden grooten wensch van degenen, die een pachtbedrijf hebben, n.l. om het recht te krijgen bij het einde van de overeenkomst, desnoods tegen den zin van den eigenaar, het bedrijf te behouden, wil de Regeering niet volledig tegemoet komen. Een volledig continuatierecht van den zittenden pachter zou dezen wel een zeer bevoorrechte positie geven boven de velen, die ook gaarne een bedrijf zouden willen pachten, doch niet aan de beurt kunnen komen. Deze laatsten kunnen of geen boer worden, of zij moeten een hoeve koopen, al moeten zij zich daarbij ook tot aan den hals in schulden steken.

Bovendien zou bij invoering van een wettelijk continuatierecht voor de zittende pachters van het recht van den eigenaar wel uiterst weinig overblijven. De lust om verpachter te zijn zou ongetwijfeld sterk dalen. Onder de verpachters komen thans bijv. heel wat oud-boeren voor, die hun geheele leven hard gewerkt hebben, en die, oud geworden, van de pacht moeten leven. Dergelijke verpachters past het niet een pachter te krijgen, die het recht heeft onbepaald te blijven zitten, eventueel ook na des verpachters dood.

En hoeveel andere verpachters verkeerden in soortgelijke omstandigheden? Vele strijders voor continuatierecht letten m.i. te veel op de kapitalisten met een groot vermogen, wien het niet erg deert, of zij wat meer of minder pacht beuren, wien het ook minder interesseert, wie hun pachter is, als hun geld maar veilig belegd blijft.

Zulke eigenaren zijn er zeker; helaas weet niemand hoe groot hun aantal is. De laatste statistiek van het grondbezit is 50 jaar oud en totaal onbruikbaar. Wel weet ieder, die het platteland kent, dat de toestanden in de verschillende streken sterk uiteenloopen, maar dat er overal boerderijen in handen zijn van eigenaren, die, als men hun al te veel rechten ontnemt, of hun boerderijen zullen verkoopen, of deze in eigen beheer zullen nemen. Daardoor zal de gelegenheid om te pachten kleiner worden, waardoor het aantal jonge boeren, dat tevergeefs op een gelegenheid om te kunnen pachten wacht, zal stijgen.

Continuatie is in hooge mate wenschelijk, voor beide partijen, maar een continuatierecht ware fataal voor de streken, waar het gelukkig gewoonte is, dat een goede pachter, na afloop van zijn pachttermijn, telkens opnieuw kan inpachten; vaak zijn leven lang.

In Engeland heeft de pachter recht op een vergoeding als hij om onredelijke motieven het bedrijf moet verlaten. Dit ware m.i. ook voor ons land het juiste middel om continuatie voor de pachters te bevorderen. Maar de Regeering is van een andere meening. Hoe zij de bezwaren van een volstrekt continuatierecht meent te kunnen ondervangen, hoop ik in een volgend artikel uiteen te zetten.

G. MINDERHOUD.

DE 19de INTERNATIONALE ARBEIDSCONFERENTIE.

Sedert het vraagstuk van de verkorting van den arbeidsduur in begin 1933 een onderwerp van behandeling van de z.g. internationale voorbereidende driedeelige conferentie heeft uitgemaakt, blijft te Genève de Internationale Arbeidsconferentie haar aandacht op dat onderwerp concentreren. De 17de Internationale Arbeidsconferentie stelde punten voor een vragenlijst vast, over welke punten de Regeeringen geraadpleegd werden. De 18de Internationale Arbeidsconferentie had een tweetal ontwerp-verdragen, door het Internationaal Arbeidsbureau ontworpen, te behandelen, t.w. een ontwerp bevattende een regeling van de 40-uren week voor de industrie en een, een dito regeling bevattende voor den handel en kantoren. De Conferentie nam die ontwerp-verdragen niet aan. Wel nam zij een resolutie aan, waarin het Arbeidsbureau werd uitgenoodigd, om aanvullende inlichtingen te verzamelen en de Raad van Beheer om het vraagstuk van de verkorting van den arbeidsduur opnieuw op de agenda te plaatsen, teneinde een of meer ontwerp-verdragen aan te nemen. Zoo zag de 19de Internationale Arbeidsconferentie, welke 4 Juni te Genève aanving, bedoeld onderwerp weer op de agenda geplaatst. Het Internationaal Arbeidsbureau had ter voorbereiding van de behandeling een resolutie ontworpen, waarin het algemeene beginsel der verkorting van den arbeidsduur was neergelegd en een tweede, waarin de aanpassing van de loonen werd behandeld, voorts punten voor vragenlijsten, betrekking hebbende op een verkorting van den arbeidsduur bij openbare werken, in het bouwbedrijf, in de ijzer- en staalindustrie, de flesschenindustrie en in de steenkolenmijnen; voor het geval de Conferentie dit jaar reeds onmiddellijk ontwerp-verdragen wilde aannemen, had het Bureau een vijftal ontwerp-verdragen ontworpen.

De Conferentie begon met een algemeene discussie te houden over een verkorting van den arbeidsduur. Zooals wel vanzelf spreekt, werden daarbij geen nieuwe gezichtspunten geopend. De voor- en tegenstanders herhaalden de opmerkingen, welke het vorig jaar vóór en tegen waren aangevoerd. De werkgevers deelden mede, dat zij volkomen bereid waren bij het algemeen debat mede te werken en daar hun meening te zeggen, doch van het werk in de commissie zouden zij zich, evenals het vorig jaar, onthouden. Na een uitvoerig debat, tijdens hetwelk verschillende resoluties werden ingediend, werd een resolutie van de arbeidsgroep aangenomen, waarin de Conferentie als haar meening uitsprak, dat er alle aanleiding was een algemeen verdrag aan te nemen, gegrond op het beginsel van de 40-uren week en het behoud van den levensstandaard van de arbeiders en dat een dergelijk verdrag het geraamte zou vormen voor verdragen, waarin dat beginsel voor de bijzondere industrieën zou worden verwezenlijkt. Die aanneming was een volkomen verrassing. De Conferentie verwees daarop het geheele vraagstuk naar een commissie, wier eerste werk nu was een beginselconventie op te stellen. Die conventie moest, volgens de beslissing der Conferentie, op 3 punten berusten: 1o. op het beginsel der 40-uren week, 2o. op de handhaving van den bestaanden levensstandaard en 3o. mogelijke toepassing in afzonderlijke verdragen.

De Commissie had weinig moeite het eens te worden over een enkele behandeling (van de 46 leden waren er slechts 5 voorstanders van een dubbele lezing). Ook over het beginsel van de 40-uren week was spoedig overeenstemming, doch het vraagstuk der handhaving van den levensstandaard leverde groote moeilijkheden op. Wat moet onder „behoud van den levensstandaard” worden verstaan? Sommigen meenden, dat daarmede bedoeld was, behoud van de bij een 48-uren werkweek verdiende loonen, anderen waren van oordeel, dat bij behoud van den levensstandaard rekening gehouden moet worden met eco-

nomische en andere factoren, welke den levensstandaard bepalen, als ook met de verschillende andere middelen, waarmede die standaard kan worden behouden. Verschillende arbeiders- en eenige Regeeringsafgevaardigden wilden, dat in het verdrag uitdrukkelijk het behoud van de bestaande loonen, van het werkelijke inkomen, zou worden neergelegd. Een arbeidsduurverkortung los van het loon had geen zin. Voor een arbeidsduurverkortung, waarbij ook het weekloon vermindering ondergaat, is, zoo betoogde de Engelsche Regeeringsvertegenwoordiger, geen internationaal verdrag noodig. De internationale regeling is echter vereischt om te zorgen, dat het weekloon behouden blijft. Als men van de 40-uren werkweek spreekt, bedoelt men dan ook z.i. een week van 40 uur arbeid met loon, berekend naar 48 uur arbeid. Arbeidsduurverkortung en de loonquaestie zijn z.i. niet van elkaar te scheiden en hooren tezamen in het verdrag thuis, een meening, die weer door andere leden niet gedeeld werd. De Commissie, wier rapporteur was de Italiaansche Regeeringsafgevaardigde, de heer De Michelis, die oorspronkelijk het vraagstuk van de arbeidsduurverkortung had aangebonden, wilde trachten een zoo groot mogelijk resultaat te bereiken en meende, dat in de Conferentie geen $\frac{2}{3}$ meerderheid zou worden verkregen over een conventie, die de verkortung met de loonquaestie nauw samenbond. Derhalve werd aan verschillende leden, die amendementen hadden ingediend, in overweging gegeven, deze in te trekken en tot overeenstemming te komen over een tekst, waarin bepaald werd, dat de Regeering, die het bedoelde verdrag bekrachtigt, zich lo. uitspreekt voor het beginsel van de 40-uren werkweek, zoodanig toegepast, dat zij geen vermindering van den levensstandaard van de arbeiders medebrengt en 2o. voor het aannemen van maatregelen, geschikt om dat doel te bereiken en zich voorts verbindt om dat beginsel toe te passen op verschillende industrieën, volgens de bepalingen door afzonderlijke verdragen, die door die Regeering geratificeerd zullen worden, vast te stellen. De Commissie vereenigde zich met voornoemden tekst. Daarnaast nam zij een resolutie aan, op de loonen betrekking hebbende, waarin zij o.a. als haar meening uitsprak, dat de toepassing van het beginsel van de 40-uren week geen vermindering van het wekelijksche, maandelijksche of jaarinkomen van den arbeider mag meebrengen, noch vermindering van diens levensstandaard. De Conferentie heeft zich met dat beginselverdrag en met die resolutie vereenigd. De heer Aalberse, de Nederlandsche Regeeringsafgevaardigde, heeft zich tegen een dergelijk beginselverdrag verklaard. Hij beriep zich daarbij op een betoog, dat het Arbeidsbureau zelf tegen een beginselverdrag had aangevoerd, dat n.l. een dergelijk verdrag zonder werkelijken inhoud en zonder practische beteekenis is, zolang het niet op bijzondere industrieën is toegepast en dat de Conferentie met het inslaan van dezen weg — aannemen van een beginselverdrag — een gevaarlijken kant uitgaat. De meerderheid der Conferentie deelde echter die opvatting niet. Nadat over dit beginselverdrag beslist was, zette de Commissie zich met spoed aan het werk om vijf verschillende verdragen samen te stellen, betrekking hebbende op de hiervoren reeds genoemde industrieën. Zij was van oordeel, dat slechts één lezing gehouden moest worden. Zij vereenigde zich in hoofdzaak met de ontwerpen, door het Bureau voorbereid. In haar rapport aan de Conferentie overgelegd, deelt zij mede haar rapporteur gemachtigd te hebben om, mocht de Conferentie voor twee discussies gevoelen, of mocht het quorum niet bereikt worden of de vereischte $\frac{2}{3}$ meerderheid niet verkregen worden, alsdan voor te stellen de lijst met vraagpunten ter raadpleging van de Regeeringen, welke door het Bureau (zie hiervoren) reeds ontworpen was, aan te nemen. Veel tijd heeft de Conferentie aan de discussie niet meer besteed. Het onderwerp was al reeds zoo vaak besproken. Het resultaat van de behandeling in de

Conferentie is geweest, dat tenslotte met de vereischte $\frac{2}{3}$ meerderheid aangenomen werd het ontwerp-verdrag betreffende de 40-uren week in de fleschenindustrie, terwijl ten aanzien van de openbare werken, het bouwbedrijf, de ijzer- en staalindustrie en de steenkolenmijnen vraagpunten werden aangenomen. (De ontwerp-verdragen betreffende de openbare werken en het bouwbedrijf hadden bij de eindstemming niet het voor aanneming vereischte aantal stemmen verkregen). De Regeeringen krijgen derhalve de gelegenheid zich terzake van een arbeidsduurverkortung in die bedrijven te uiten en kunnen practische wenken geven, zoodat — naar wij zullen hopen — het volgend jaar op meer deskundige wijze en in rustiger sfeer, eventueel ontwerp-verdragen, houdende een arbeidsduurverkortung, behandeld zullen worden. De behandeling van dit jaar heeft wel eens den indruk gewekt, alsof het den voorstanders van de 40-uren week er om te doen was, in elk geval een verdrag aan te nemen. Al heeft het Bureau de ontwerpen zoo goed mogelijk samengesteld, niet ontkend kan worden, dat de behandeling in de commissie wel eenigszins overhaast geschied is.

Van geheel anderen aard was het vraagstuk betreffende het behoud van verkregen rechten en aanspraken uit de verplichte ouderdoms- en invaliditeitsverzekering voortvloeiende. Het heeft niet zoo veel stof doen opwaaien als dat van de 40-uren week, al waren ook hier tegenstrijdige belangen en stonden vaak de belangen van landen met een emigreerende bevolking tegenover die van landen, waarin veel immigranten wonen. Voor de arbeiders kan het desbetreffende verdrag in de toekomst van groot belang worden. Dank zij de bepalingen van het verdrag zal een arbeider, die achtereenvolgens in verschillende landen gewerkt heeft en daar verzekerd is geweest, bij het bereiken van den pensioengerechtigden leeftijd of ingeval van invaliditeit, niet langer van alle rechten verstoken blijven, doch aanspraak op een rente in de verschillende landen, waar hij verzekerd was, kunnen maken.

Van groot belang is voorts ook de aanbeveling betreffende de werkloosheid der jeugd. Die aanbeveling geeft middelen aan, welke enigermate de ernstige gevolgen, welke de werkloosheid voor de jeugd heeft, trachten weg te nemen.

Ten aanzien van de werving van arbeidskrachten en van vacantie met behoud van loon, stelde de Conferentie punten voor een vragenlijst vast. Zij nam nog, behalve een ontwerp-verdrag, houdende verbod van arbeid van vrouwen bij ondergrondschen arbeid in steenkolenmijnen, eenige wijzigingen aan, aan te brengen in het ontwerp-verdrag, in 1931 aangenomen, betreffende den arbeidsduur in de steenkolenmijnen. Die wijzigingen hadden ten doel een spoedige ratificatie van dat verdrag te vergemakkelijken. De Nederlandsche Regeeringsafgevaardigden hebben aan die wijzigingen hun stem onthouden; het mogelijk maken van arbeid op Zondag scheen hun geen verbetering toe, terwijl door het niet opnemen van den „spreadover” aan Nederland onmogelijk gemaakt wordt den bestaanden Zondagsrust van 30 uur te behouden. Verder hebben verschillende Regeeringsafgevaardigden verklaard, dat hun Regeeringen slechts zullen ratificeren, wanneer de 7 landen: Nederland, België, Duitschland, Frankrijk, Engeland, Polen en Tsjecho-Slowakije dat ook doen, zoodat, gezien den huidige toestand, van een inwerkingtreding van dat verdrag in de voornaamste kolenvoortbrengende landen vooreerst wel niets zal komen.

Volledigheidshalve zij nog vermeld, dat de Conferentie geruimen tijd besteed heeft aan de behandeling van het rapport van den Directeur van het Internationaal Arbeidsbureau, dat tot vaak interessante beschouwingen aanleiding gaf, al bleken velen het niet altijd eens te zijn met de opvatting van dien Directeur, die in zekeren zin een voorstander is van de „geleide economie” (economie dirigée). Bij het

weergegeven van de werkzaamheden van de 19de Arbeidsconferentie heb ik gemeend meer uitvoerig te moeten ingaan op de quaestie der 40-uren week, omdat, naar veler meening, het vraagstuk van de arbeidsverkorting van groote beteekenis voor de Internationale Arbeidsorganisatie en haar toekomstige ontwikkeling is. De heer De Michelis drukte zijn meening aldus uit: la réduction de la durée du travail est en marche, rien ne l'arrêtera. Zal inderdaad de Internationale Arbeidsorganisatie, welke krachtens haar statuut streefde naar een 8-uren dag, thans als doel moeten stellen de 40-uren week? Zal de 40-uren week, welke aanvankelijk voorgestaan werd als middel ter bestrijding van de werkloosheid, het logische en noodzakelijke gevolg zijn van de zoo sterk toegeomen productiekracht der industrie? De tijd zal leeren of deze opvatting, welke meer en meer veld wint, ook de ware is.

G. J. STEMBERG.

DE VEREENIGDE STATEN ONDER DE CODES.

I.

Twee jaren zijn nu verlopen, sinds — in den zomer van 1933 — Roosevelt zijn economische experimenten in de Vereenigde Staten eerst begon.

Het treft wel gelukkig, dat, nu allengs de tijd gekomen schijnt, waarop men er zich met vrucht toe zetten kan zich een oordeel te vormen over de gevolgen, welke deze experimenten voor het economisch leven van Amerika hebben gehad, het National Bureau of Economic Research een publicatie in het licht gezonden heeft¹⁾, die het vormen van een oordeel, aan de hand van feitelijke gegevens, wel bijzonder gemakkelijk maakt. Ik heb in de volgende — overigens beknopte — samenvatting dankbaar van deze gegevens gebruik gemaakt.

II.

Men zal zich herinneren, dat de komst van Roosevelt (Maart 1933) ongeveer met het dieptepunt der crisis in de Vereenigde Staten samenviel. Gewoonlijk wordt dit dieptepunt op Februari/Maart 1933 gesteld, hoewel er ook iets voor te zeggen zou zijn, het te stellen op den vóorzomer van 1932. Maar zelfs indien men deze laatste keuze doet, was Februari-Maart 1933 opnieuw in allerlei opzicht een zeer markant dieptepunt. De productie bedroeg op dat moment iets minder dan de helft (49 pCt.), het bruto-inkomen en de totaal in de industrie verloonde bedragen iets meer dan één derde (resp. 34 en 35 pCt.) van die van vóór de crisis (Juni-Juli 1929). Al waren deze inzinkingen groter dan zij in vorige crisissen waren geweest, toch was het algemeene crisisbeeld volkomen normaal.

Normaal was ook de opleving, die er op volgde en die zich afspeelde tusschen Februari/Maart en Juni/Juli 1933. Deze opleving was *ongemeen sterk* (de index voor de productie steeg van 49 tot 77, die van het bruto-inkomen van 34 tot 58, en die van de verloonde bedragen van 35 tot 45²⁾), maar zij week in niets af van voorafgaande oplevingen na een crisistijd. Zij vertoont met deze vroegere oplevingen zelfs een merkwaardige overeenstemming. Evenals bij vorige gelegenheden was zij hierdoor gekenmerkt, dat de productie sterker steeg dan de verkoopprijzen, dan het aantal tewerkgestelde personen en het totaal verloonde bedrag, zoodat de productiviteit per arbeider toenam en de arbeidskosten per eenheid van product verminderden.³⁾

¹⁾ Frederick C. Mills, Aspects of Manufacturing operations during recovery. Bulletin 56 (May 10th, 1935) National Bureau of Economic Research.

²⁾ Juni—Juli 1929 = 100.

³⁾ Of deze ontwikkeling mede het gevolg was van de daling van den Dollar, hebben wij buiten beschouwing gelaten, omdat ons hier niet de (bij elke crisis weder andere) oorzaken, die medehelpten de opleving te voorschijn te roepen, interesseeren, doch uitsluitend de feitelijke ontwikkeling, welke zich, als gevolg van deze oorzaken, heeft voorgedaan.

Na deze periode, die met Juni—Juli 1933 geëindigd was, beginnen de afwijkingen.

Ziet men de geheele periode van Juni—Juli 1933 tot Januari—Februari 1935 als één geheel — los van de grootere of kleinere inzinkingen en oplevingen, welke zich in dien tusschentijd hebben voorgedaan — dan blijkt, dat de productie en afzet van de industrie zich nauwelijks konden handhaven op het bestaande niveau. De algemeene bedrijvigheid liep eerder iets achteruit en in ieder geval was er over deze periode als geheel gezien geen sprake van een toenemende bedrijvigheid. Voor zoover het in bepaalde industrieën beter ging (automobielen), is het in de andere slechter gegaan.

Doch terwijl dit zoo was, nam het aantal te werk gestelden sterk toe (met 18 pCt.; gevolg van verkorte werkweek en van het Regeeringsprogram) en steeg daarenboven het gemiddelde uurloon van den arbeider (invloed van de door de codes geëischte minimum-loonen), zoodat zelfs, ondanks de kortere werkweek, de arbeider gemiddeld nu meer verdient dan toen Roosevelt zijn experimenten begon, en niet slechts meer verdient in *Dollars, doch ook in wat hij voor die Dollars koopen kan, kortweg: in koopkracht*. De toeneming in het gemiddelde Dollarloon gedurende deze periode mag men stellen op bijna 20 pCt. en de toeneming in koopkracht per arbeider op gemiddeld 4 pCt.

Dit grootere aantal arbeiders met hoogere loonen produceert minder. De productie van alle industrieën gezamenlijk is, ondanks het feit, dat grootere bedragen worden verloond dan vóór dien tijd, eerder iets achteruit gegaan (de desbetreffende index, welke op 157 stond in Juni—Juli 1933, stond op 149 in Januari—Februari 1935)⁴⁾. Dat wil dus zeggen, dat de andere klassen der samenleving hun uitgaven sterker hebben moeten besnoeien, dan de arbeiders ze konden uitbreiden.

Het eerste deel van het Roosevelt-program — den arbeiders een grooter aandeel te geven in de totaal-opbrengst — is dus bereikt.

III.

Wat is er in deze periode met de industrie geschied?

De industrie had in de lente- en zomermaanden van 1933 (April—Juni) een sterke opleving doorgemaakt. De productie schoot in eens naar boven en de loonen liepen nog niet naar verhouding mee. Het effect hiervan was te gunstiger, omdat in de voorafgaande periode (1929—Maart 1933) de loonen zoo sterk waren gedaald, dat de productie op dit lage niveau in vele gevallen al loonend werd. De daling der loonen was in die voorafgaande periode zelfs zoo sterk geweest, dat zij — in tegenstelling tot wat men vrijwel steeds bij een crisis gebeuren ziet — bijna volkomen met de daling der prijzen was meegegaan. Toen dan ook in de lente en zomer 1933 de productie sterk toenam, daalden de arbeidskosten per eenheid van product zeer sterk. In Juli 1933 waren zij 42 pCt. onder het peil van den zomer van 1929. De positie van de industrie onderging een aanmerkelijke verbetering. Er werd in de meeste industrieën weer met vrij behoorlijke winstmarges gewerkt. De stemming was dan ook in die zomermaanden bepaald rooskleurig. Over het algemeen was de industrie ook niet ongenegen, den arbeider in de verbetering te doen deelen. De codes kwamen, wat dit betreft, psychologisch op een goed moment.

De industrie nam nu, als gevolg van de codes, meer arbeiders in dienst tegen een kortere werkweek en een gemiddeld hooger loon. De kosten per eenheid van product stegen dus aanzienlijk. Zij waren — als men 1929 op 100 stelt — eerst gedaald tot 58 (Mei 1933), nu stegen zij weer tot 85.

Zelfs als men niet Juni 1933, doch Februari/Maart

⁴⁾ Juni—Juli 1929 = 100.

1933 neemt als uitgangspunt, was de stijging in allerlei industrieën ongemeen sterk. Zoo zijn ten opzichte van Februari/Maart 1933 de arbeidskosten per eenheid van product gestegen in de:

meelindustrie met	34 pCt.
houtzagerijen met	56 „
lederindustrie met	31 „
textielgoederen met	87 „

Dit zijn de ongunstigste gevallen, doch zij maken duidelijk, in welke mate ineens allerlei industrieën voor veel hogere lasten werden geplaatst.

Deze grotere lasten zouden te dragen zijn geweest, als de afzet sterk zou zijn toegenomen. Doch dit is, zooals reeds eerder werd medegedeeld, niet geschied. Productie en afzet zijn eerder iets gedaald. Nu had men, bij den aanvang van het in werking stellen der codes, dan ook niet zoozeer gerekend op een verhoogden afzet, als wel op een prijsstijging van de af te zetten producten. Deze prijsstijging had de hogere arbeidskosten zool niet moeten opvangen, dan toch voor een belangrijk deel moeten neutraliseeren. *Deze prijsstijging is echter niet ver genoeg gegaan.* Terwijl het totaal door de industrieën verloonde bedrag steeg met 35 pCt., nam de verkoopprijs der producten slechts met ca. 15 pCt. toe.

Ook al neemt men in aanmerking, dat beide stijgingen — verloonde bedragen en verkoopprijs der producten — niet even sterk behoeven te zijn om elkaar te neutraliseeren (arbeid maakt slechts een deel uit van den verkoopprijs), is de verhouding tusschen de percentages toch te ongunstig, dan dat er van compensatie sprake kan zijn.

Dit deel van het Roosevelt-program is dus *niet* gelukt.

IV.

Nu is er veel te zeggen voor de opvatting, dat als dit deel van het program eens wel ware gelukt en de prijzen sterk zouden zijn gestegen, men er nog veel ongunstiger voor zou hebben gestaan. De verbruikers hadden dan de producten nog duurder moeten betalen en de afzet zou dientengevolge nog sterker verminderd zijn. Deze verminderde afzet zou op zijn beurt de arbeidskosten per eenheid van product weer hebben verhoogd en zoo zouden allengs de moeilijkheden nog zijn toegenomen. Daarom kan men met den heer Mills, die bovenbedoelde studie van het National Bureau of Economic Research heeft opgesteld, meegaan indien deze argumenteert, dat niet de te *geringe*, maar juist de *te sterke* stijging der verkoopprijzen een gevaar voor de voortdurende economische welvaart werd. De verkoopprijzen van industriële producten waren volgens Mills reeds in 1933 relatief (in verhouding tot het verdere prijsniveau) te weinig gedaald. Economisch herstel was volgens hem slechts mogelijk geweest, als deze daling was doorgestaan. Was dit geschied, dan zou vanzelf de afzet gaandeweg zijn uitgebreid en zouden daardoor de arbeidskosten per eenheid zijn gedaald. De stijging der arbeidskosten — en ook van de overhead expenses — verhinderde echter de in dit opzicht noodzakelijke aanpassing. Door de codes en de verhooging van kosten, die hiervan het gevolg was, werd deze aanpassing in den kiem gesmoord. De verbruikers hebben daarom niet door lagere prijzen kunnen profiteren van de verhoogde productiviteit van de industrie, welke in deze crisis — zooals in elke crisis — het herstel moest brengen. Vandaar dat de verkoopen zich nauwelijks konden handhaven.

De zich niet handhavende afzet wordt vanzelfsprekend weer een gevaar voor de werkgelegenheid. Al zijn de maatregelen, die op een uitbreiding der werkgelegenheid en een verhooging van het aandeel van den arbeider in het nationaal inkomen betrekking hebben, zooals hierboven bleek, als gelukt te beschouwen, deze maatregelen missen uiteindelijk haar doel, indien deze werkgelegenheid *tenslotte*, als indirect gevolg van deze zelfde maatregelen, weer zou moeten

worden ingekrompen. Daarom moet de huidige toestand nog als uitermate onstabiel worden beschouwd.

In dit opzicht kan er tot op zekere hoogte een parallel worden getrokken tusschen de periode, die thans achter den rug is (1933—1935) en die, welke viel tusschen de jaren 1922 tot 1929. Beide perioden werden gekenmerkt door het relatief te hoog blijven van de verkoopprijzen van industriële producten. In beide perioden werd de afzet hierdoor in gevaar gebracht en de werkgelegenheid geremd. In 1929 werd het een van de oorzaken, die leidden tot de crisis; thans is het een van de oorzaken, die het herstel in de Vereenigde Staten tegenhouden, ook al is het natuurlijk denkbaar, dat deze onstabiele factor te eeniger tijd door krachtiger factoren, die in de goede richting werken, wordt opgeheven¹⁾. Uit dit (lang niet uit elk) oogpunt bezien, is de opheffing der codes een stap in de goede richting.

GERLOF VERWEY.

¹⁾ Alleen zoo is het mogelijk, dat de tendens tot verbetering, welke zich, na de voorafgaande inzinking, sinds October 1.1. manifesteert, gehandhaafd blijft.

KANTTEKENING OP DE JONGSTE MOTOR RIJTUIGEN STATISTIEK.

De jongst verschenen „Statistiek der Motorrijtuigen”, gedateerd 1 Augustus 1934, maakt het mogelijk zich een algemeene indruk te vormen, hoe de auto- en motorrijwielindustrie in de ruimste zin van het woord genomen, zich in de crisisjaren houdt.

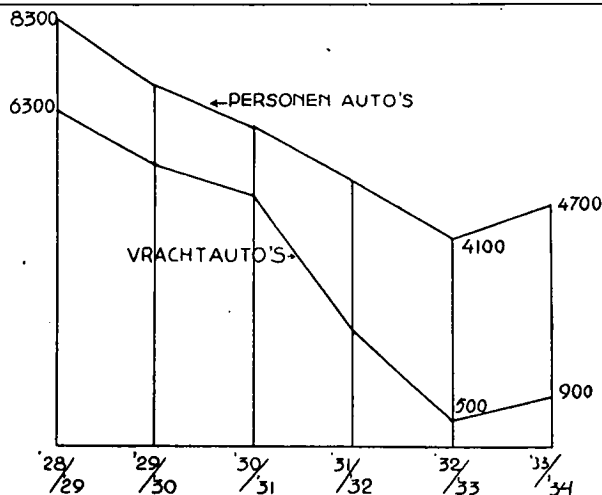
De eerste algemeene conclusie is deze: ondanks de economische depressie blijft het aantal motorvoertuigen van jaar tot jaar toenemen. Het volgende overzicht levert daar het bewijs voor; het geeft, telkens op 1 Augustus, in verschillende jaren het totaal van de in ons land aanwezige personen- en vrachtauto's, motorbussen, motorfietsen en fietsen met hulpmotor aan.

1929	123.000	1932	171.248
1930	143.922	1933	180.343
1931	158.384	1934	188.264

Intusschen zijn deze cijfers onvoldoende om een indruk te krijgen van den stand van zaken in dezen Nederlandschen tak van bedrijvigheid. Het is toch van veel omvattender economische beteekenis, wanneer een drie-tons-vrachtwagen of 25-persoons-autobus wordt aangeschaft, dan wel een licht of ultra-licht motorrijwiel. Teneinde hierin inzicht te verkrijgen, is de „jaargroei” voor de verschillende afzonderlijke categorieën nagegaan en grafisch weergegeven in bijgaande figuur, die echter beperkt is tot de twee hoofdgroepen, namelijk de personen- en vrachtauto's. En wel om deze redenen: het motorrijwiel wordt in ons land hoofdzakelijk gebezigd voor sportieve doeleinden, hetgeen blijkt uit het feit, dat sinds jaren het aantal motorrijwielen schommelt om de 32 à 33.000, terwijl, sinds de invoering van het concessiestelsel voor geregelde autobusdiensten, het totaal van deze motorvoertuigen bijna niet toeneemt. Wat de zeer snelle opkomst van het rijwiel met hulpmotor betreft (in vijf jaar tijds groeide het totaal van 0 tot 11.000), deze groep speelt voor de bedrijvigheid in de geheele motorindustrie nog een te geringe rol.

Wat bij het bezien van de grafische voorstelling aanstonds treft, is de bijna vernietigende invloed van de crisis op den jaargroei van het aantal vrachtauto's. Nam in de periode 1 Augustus 1928—'29 dit aantal met 6300 toe, in het tijdvak van 1 Augustus 1932—1933 was de jaargroei geslonken tot 500!

Een soortgelijk, maar minder sterke vermindering van den jaargroei valt bij de personenauto's op te merken. Hier loopt de groei echter van 8300 per jaar slechts tot 4100 terug. Een bewijs, dat de personenauto minder direct van de conjunctuur afhankelijk is dan de vrachtauto. Anderzijds schijnt — volgens het oordeel van sommigen — juist de crisis



stimuleerend te werken op sommige bevolkingsgroepen, om tot aanschaffing van een, al dan niet tweedehands wagen, over te gaan (handelsreizigers), ten einde op die wijze het slinkend debiet te bekampen.

Merkwaardig nu is, dat voor het eerst in deze crisisjaren, aan de voortdurende afnemering van den jaargroei van vracht- en personenauto's, althans op 1 Augustus 1934, een eind is gekomen.

Ditmaal toch vertoont de jaargroei van personenwagens een stijging met 550, waardoor het totaal op 90.088 is gekomen. Daarnaast geeft de jaargroei van de vrachtauto's een stijging van ongeveer 400 te zien, waardoor deze categorie op een totaal van 49.954 is gekomen.

Of inderdaad ten aanzien van deze beide hoofdgroepen van motorvoertuigen dit verheugend verschijnsel ook op 1 Augustus 1935 nog zal zijn op te merken, is een open vraag. Dat de verhooging van de wegenbelasting, welke sindsdien plaats vond, een ongunstige factor hierbij zal vormen, ligt voor de hand.

Nu wij sinds eenige tijd beschikken over een semi-inheemsche automobiellindustrie — wij bedoelen de „assembling-plant” van de Ford Motor Company — kan het niet van belang ontbloeit zijn, na te gaan, welke rol deze fabriek in de Nederlandsche motorwereld vervult. Deze toch moet uitdrukking vinden in het getal, dat aangeeft het percentage Fordauto's, dat deel uitmaakt van het landelijk totaal.

Voorop staat, dat de beide top-concurrenten zijn de Ford Motor Company en het General Motors Concern, hetwelk — zooals men weet — te Antwerpen over een „assembling-plant” beschikt.

Het aantal in ons land aanwezige Ford-personenauto's bedroeg op 1 Augustus 1934 totaal 20.161, tegen 18.044 Chevrolets. Ford neemt dus nog een leidende positie in, maar het is merkwaardig te constateeren, dat sinds een aantal jaren het percentage personen-Fords in ons land afneemt en dat der Chevrolets toeneemt.

De volgende percentagecijfers bevestigen dit:

	1931	1932	1933	1934
Ford	25.4	24.1	23.4	22.4
Chevrolet	17.5	18.3	18.6	20.0

Niet minder opvallend zijn de cijfers in de vrachtauto-groep. Op 1 Augustus 1934 bedroeg het aantal Fordvrachtwagens 21.431; dat der Chevrolets 14.226.

De percentage-cijfers geven hier het volgend beeld te zien:

	1931	1932	1933	1934
Ford	55.—	51.4	48.4	42.9
Chevrolet	24.4	25.7	26.7	28.4

Het merkwaardige verschijnsel doet zich dus voor, dat de positie van de semi-inlandsche industrie bij voortdurende ongunstiger wordt ten aanzien van die van een geheel buitenlandsch bedrijf. Wij beschikken over te weinig gegevens, om de oorzaak of het complex oorzaken van dit verschijnsel vast te stellen, maar het constateeren ervan op zichzelf scheen ons van waarde.

Reeds eerder merkten wij op, dat het aantal rijwie-

len met hulpmotor in vijf jaar tijds zeer snel is gestegen, maar dat het totaal nog zeer gering is. Men behoeft slechts te bedenken, dat het aantal nog niet gemotoriseerde rijwielen in ons land thans de 3.000.000 overschrijdt, om ervan overtuigd te zijn, dat hier nog een terrein braak ligt, dat van groot belang kan zijn voor de inheemsche rijwiel- en motorindustrie. Juist in ons land, waar het rijwiel zeer veel als dagelijks vervoermiddel naar fabriek of kantoor, over dikwijls vrij grooten afstand, wordt gebezigd, heeft motorisering zeker grooten zin. Temeer, waar de heerschende atmosferische omstandigheden dikwijls het trappen tot een zeer vermoeiend werk maken.

Tot nu toe worden de ultra-lichte motoren nog vrijwel uitsluitend uit het buitenland betrokken (I.L.O. en Sachs). Maar de vraag moet worden gesteld of juist in dezen tijd niet de motorisering van zeker 2.000.000 wielrijders zou moeten worden aangevat door middel van inlandsche motoren.

Onmiddellijk rijst hierbij de vraag, of dan ook de fiscale politiek van de overheid ten aanzien van deze groep motorvoertuigen, niet gewijzigd zou moeten worden. Want — vergissen wij ons niet — dan tekenen zich nu reeds de gevolgen van de verhooging van de belasting voor deze ultra-lichte motorrijwielen af.

Mr. P. J. MIJKSENAAR.

BUITENLANDSCHE MEDEWERKING.

WEGEN IN CHINA.

De Heer Drs. Tjoa Soe Tjong te Shanghai schrijft ons:

Niet minder belangrijk en interessant dan de ontwikkeling van China's luchtwegen¹⁾ is o.i. die van haar landwegen. Een overzicht hiervan moge daarom thans volgen; de gegevens hiervoor zijn ontleend aan de jongste publicatie van de National Economic Council (N.E.C.).

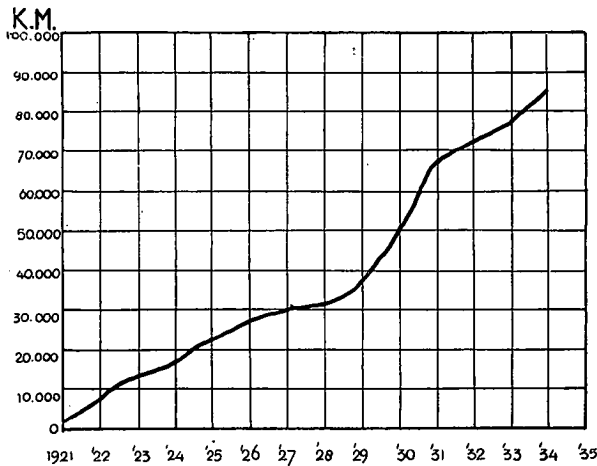
De eerste moderne weg in China van Changsha naar Siangtan (provincie Hunan), een afstand van niet meer dan 58 km, dateert eerst van 1913. Waarom juist daar, is, naar het ons wil voorkomen, een zuiver toevallige omstandigheid, d.w.z. het is te danken aan het initiatief van den toen aldaar regeerenden gouverneur, en daarom zonder eenig verband met het een of het andere, het geheele land omvattende, wegensysteem.

Van een Centrale Overheid kon toen, zoo kort na de revolutie, ook nog geen sprake zijn, laat staan dus van een centrale organisatie welke co-ördineerend kon werken t.a.v. den wegenaanleg. Veel, zoo niet alles, moest hier worden overgelaten aan het provinciaal initiatief, aan de provinciale gouverneurs of, nog scherper uitgedrukt, aan het individueel inzicht. In deze omstandigheden kon het niet anders of de wegenaanleg geschiedde in de eerste plaats om politieke redenen, m.a.w. wegen werden allereerst voor strategische doeleinden aangelegd, en wellicht eerst in de allerlaatste plaats voor economische.

Met de oprichting van het Bureau of Roads in 1932 door de N.E.C. is hierin verandering gekomen; er wordt methodisch gewerkt, er is een wegenplan. Chin. \$ 1.000.000 werden dat jaar ter beschikking gesteld voor den aanleg van zes interprovinciale wegen in de provincies Kiangsu, Chekiang en Anhwei, het economisch zoo belangrijke gebied dus van de Yang Tze vallei. Waar de gemiddelde kosten per km ongeveer \$ 5.000 bedragen, zou daarmee een totale weglengte van 200 km kunnen worden bereikt. Tegen het einde van 1934 beschikte China over rond 85.000 km wegen, geschikt voor motor-transport, hetgeen het land aan onderhoudskosten 21¼ miljoen Dollars jaarlijks zou kosten, à raison van ca. \$ 250 per km per jaar.

De volgende grafiek geeft de ontwikkeling der wegen aan van 1921 t/m. 1934.

¹⁾ E.-S. B. van 14 Maart 1934.



In ruim 10 jaar is de lengte der auto-wegen derhalve veel meer dan vertienvoudigd. Vanaf de oprichting van het Bureau of Roads (1932) t/m. 1934 heeft de N.E.C. reeds totaal uitgeleend \$ 7.896.000 en wel aan elf provincies, waarvan het meest aan Chekiang. Het minst heeft de provincie Kwangtung geleend; deze bezit evenwel de grootste lengte aan auto-wegen van alle provincies in China, nl. 11.244 km. Hierbij moet worden aangeteekend, dat genoemde provincie ook de meest autonome is. De langste weg van Kintechung (in Kiangsi) tot Toufaping (in Hunan) beslaat een afstand van 969 km.

Vergeleken met Kwantung steken de andere provincies wel sterk af, bijv. Shantung met 5.520 km, Kiangsi met 4.652 km, Anhwei met 4.208 km, Kwangsi met 3.828 km en Kiangsu met 3.769 km. Bij de beoordeeling van deze cijfers is het o.i. onjuist om te concluderen, dat deze provinciale overheden minder voortvarend zouden zijn dan die van Kwantung (de bakermat van de Chineesche Revolutie). Men mag namelijk de nog steeds groote (zoo niet overwegende, in een zoo uitgestrekt land als China, met in hoofdzaak producten van agrarischen aard) beteekenis der waterwegen (Yang Tze en Huang Ho), waarover genoemde provincies ook nog beschikken, niet vergeten. Het verschil met Kwantung blijft desondanks toch groot, ook berekend naar oppervlakte, waarvan het volgende staatje een beeld geeft:

In km. per 1000 km ² .	In km. per 1000 km ² .
Kwangtung ... 50,3	Anhwei 29,5
Shantung ... 36	Kiangsi 27,7
Kiangsu 35,7	Fukien 27
Chekiang 31	Kwangsi 17,4 enz.

Zoo verheugend als de bovengeschetste ontwikkeling op zichzelf mag zijn, bij vergelijking met den toestand in andere landen valt duidelijk de achterstand op, welken China nog heeft in te halen. Beschikte dit land in 1932 over 70.899 km motorwegen, Engeland had er in dat jaar 285.382 en Amerika 4.844.595 km. De oppervlakte-cijfers dezer landen zijn resp. 11.132.700.000, 231.000.000 en 7.840.000.000 km²; op 1 km weg beteekent dit dus voor China 158 km², voor Engeland 0,18 km² en voor Amerika 1,62 km². Over de resp. bevolking berekend wordt de verhouding al heel ongunstig: China 6.900 inwoners per 1 km, Engeland 163 en Amerika 25.

Hoe staat het dan met het motor-transport?

De eerste automobielen (twee in totaal) werden in 1902 in China geïmporteerd, en wel in Shanghai, wat vanzelfsprekend is. Dit was het begin van het motor-transport, terwijl zestien jaar later, in 1918, de eerste busdienst werd ingesteld tusschen Kalgan en Urga, heelemaal in N.W. China, waar noch water-, noch railverbindingen aanwezig zijn. Thans beschikt China over rond 50.000 automobielen.

Nemen wij ook hier het jaar 1932 als vergelijkingsjaar, dan bezat China op dat tijdstip 44.462 automobielen, Engeland 1.850.553 en Amerika 24.136.879. Op 1 km weg bezat China toen 0,63, Engeland 5,5 en

Amerika 5 wagens, en over de resp. bevolking berekend krijgen wij het volgende beeld:

China 11.000 inwoners op 1 motorwagen, tegen Engeland 29,5 en Amerika 5.

Het grootste aantal motorvoertuigen (incl. bussen, vrachtwagens en motorfietsen) vindt men natuurlijk daar, waar het verkeer het meest op dat van West-Europa gelijkt, nl. Shanghai (1934: 17.000), hetgeen voor China als zoodanig nog niet veel zegt. Voor een zoo groote uitgestrektheid beteekent een opeenhooping in één stad van zelfs de meest moderne verkeersmiddelen practisch heel weinig. Van veel meer belang zijn de cijfers welke het eigenlijke land betreffen. Deze zijn, in de voornaamste gebieden, als volgt:

1934.	China's hoofdstad Nanking	1374
	Provincie Kwangtung	4195
	" Hopeh	4258
	" Chekiang	1065 (1933 : 647)
	" Hupeh	858
	" Kiangsu	655
	" Fukien	796
	" Shantung	1828
	Three Eastern Provinces	7050 (1933 : 5675)
	Mongolia	2000 (1933 : 45)
	Hongkong	4085

Uit het bovenstaande is zonder meer af te leiden, dat het gebruik van motorvoertuigen nog verre van algemeen is. Willen wij de diepere oorzaak er van weten, dan moeten wij deze zoeken in de verschillende kosten van de, in China bestaande, middelen van vervoer (vergelijk onderstaande tabel).

Type	Capaciteit (kg)	Afstand (km)	Approxim. tarief per ton/km.
Spoorweg	15000-40000	32-50 p. u.	1e klas vracht Chin. \$ 0,170
	2e "	" "	0,110
	3e "	" "	0,093
	4e "	" "	0,068
	5e "	" "	0,045
	6e "	" "	0,032
	(geclassificeerd in hoofdzaak naar de waarde der goederen)		
Vrachtwag. 1000-3500 (motor)	32-40 p. u.	1e. kl. vracht	\$ 0,150-0,560
	2e. "	" "	0,120-0,400
	3e. "	" "	0,100-0,240

Vrachtkar :			
m. 1 trekdier	300-420	40-50 p. dag	\$ 0,070-0,165
" 2 trekdieren	420-800	idem	0,050-0,150
" 3 "	800-1200	idem	0,050-0,110
" 4 "	1200-1500	idem	0,050-0,083
Wheellarrows :			
1 man	180	idem	\$ 0,110-0,140
2 man	300	idem	0,100-0,125
Muilezels en paard.	100-150	idem	\$ 0,133-0,250
Kameelen	120-200	idem	\$ 0,100-0,200
Riksha	180-240	idem	\$ 0,200-0,350
Menschelijke lastdragers	50-70	idem	\$ 0,140-0,500
Junks	1000-2000	50-150 p. d.	\$ 0,020-0,120
Stoombooten en Barkassen	5000-10000	20 per uur	\$ 0,020-0,150

Wanneer wij in aanmerking nemen dat welhaast 60 pCt. van China's handel zijn weg vindt door de Yang Tze vallei, dan blijkt de belangrijke rol welke de natuurwegen spelen voor het binnenland, in de eerste plaats de rivieren. Indien wij verder bedenken, dat China's producten vooral agrarisch van karakter zijn, goederen dus, welke, in tegenstelling met industriele producten, in het algemeen kunnen „wachten" en van massalen omvang zijn, dan is het verklaarbaar, dat China niet direct kan of mag overgaan tot het zonder meer aanleggen van wegen, nog minder tot het aanwenden van motortractie. Vandaar ook het overwegende belang van de N.E.C. als co-ordineerend instituut bij dezen aanleg.

Dit wil geenszins zeggen, dat China reeds het optimale punt van haar wegen-net heeft bereikt, doch wij willen er slechts op wijzen dat deze „achterstand" zijn natuurlijke verklaring heeft in de economisch-geografische gesteldheid van het land zelf en dan gaat het er niet zoozeer om, de bakens te verzetten, als wel omgekeerd, de moderne techniek zich te doen

aanpassen aan de eensdeels natuurlijke, andersdeels economische toestanden van het land.

Onder dergelijke voorwaarden is het waterverkeer onmisbaar en kunnen zelfs de eeuwenoude Junks nog mee (vergelijk kosten-tabel).

Beschouwen wij het landverkeer, dan is de positie van de spoorwegen nog lang niet in die mate bedreigd als dat het geval is in Amerika en in sommige deelen van Europa. De ontwikkeling van China's motorwegen, hoe belangrijk op zichzelf beschouwd, staat relatief nog in haar kinderschoenen.

Toch is haar invloed op de invoeren van China reeds merkbaar, niet alleen uit de invoercijfers van de transportmiddelen, welke voor die wegens als zodanig bestemd zijn (automobielen, vrachtwagens, e.d.), maar ook indirect uit de invoerstatistieken van die goederen, welke noodig zijn voor het gebruik van genoemde transportmiddelen. In dit verband is de petroleum-groep een der voornaamste. De invoer van gasolie verliep als volgt:

	in U.S. Gallon		in U.S. Gallon
1910.....	224.931	1920	2.604.634
1913.....	465.577	1925	8.823.511
1915.....	693.129	1930	29.725.052
1918.....	1.194.290	1933	31.281.601

Wat het weg-herstel betreft kunnen wij uit de cijfers van de petroleumproducten slechts afleiden dat de aanwending van asphalt nog van zeer recenten datum is. Asphalt werd voor het eerst geïmporteerd in 1932, en wel een hoeveelheid van 152.186 piculs. Het jaar daarop bedroeg de invoer 155.588 piculs.

Omtrent het aantal geïmporteerde automobielen bestaat op het oogenblik alleen voor Shanghai een meer gedetailleerde opgave. Blijkens de gehouden telling per 1 Januari 1934 telt deze stad rond twee honderd verschillende merken personenwagens. Vooraan staat hierbij het Amerikaanse fabrikaat met 6740 wagens, hierop volgen Engeland met 1911, Frankrijk met 922 en Italië met 550 automobielen.

(Wat Frankrijk en Engeland betreft mogen wij niet vergeten, dat Shanghai, behalve uit de eigenlijke Chinese City, ook bestaat uit de z.g. International (d.i. Eng.) Settlement en de French Concession, zoodat het nationale sentiment almede een rol speelt bij de keuze van wagens).

T.a.v. de luxe wagens is ook het Amerikaanse fabrikaat favoriet, wat betreft de bussen daarentegen niet, doch hier spreekt het nationale gevoel een woord mee. De stadsbusonderneming in de Settlement is Engelsch, dus gebruikt men er uitsluitend Tilling Stevens bussen (139 stuks in 1934). Wat aangaat de andere vrachtwagens staat Amerika vooraan (1338 stuks).

Ook hier is het aantal merken zeer gevarieerd, ca. 180.

Gaan wij den toestand in de andere belangrijke steden van China na, dan blijkt het, dat de Amerikaanse wagens het best zijn gedistribueerd. Hieronder moge een kort overzicht volgen van Nanking, Tientsin, Canton en Hankow (per 1 Jan. 1934, personenwagens, trucks en bussen samengenomen):

Land van herkomst	Nanking	Tientsin	Canton	Hankow
Ver. Staten	977	1148	914	613
Engeland	28	116	78	—
Frankrijk	12	135	12	—
Italië	13	72	40	—

Opmerkelijk is niet alleen, dat de Europeesche wagens buiten Shanghai veel schaarscher zijn dan de Amerikaanse, maar vooral, dat geen der Europeesche merken in Hankow is vertegenwoordigd.

Van grooter betekenis is o.i. evenwel de conclusie, dat China's automarkt nog verre van verzadigd is en dat met den voortgang van den wegeaanleg China's opnamevermogen ten zeerste zal worden verhoogd.

Dat zulks geen hofle phrase is moge zijn bewijs vinden in het ernstig streven van Amerikaansche auto-concerns om genoemd land daarbij direct of indirect daadwerkelijk behulpzaam te zijn. Ford bijv. stelt zich de oplossing van het probleem aldus voor, dat hij den aanleg van een zekeren weg door een bepaald gebied op zich neemt tegenover de verplichting van China zich een zeker minimum aantal Ford-wagens aan te schaffen. De General Motor Company zoekt het in de oprichting van een motorenfabriek (dus niet een eenvoudige assembling plant).

AANTEKENINGEN.

Goudverschuivingen bij particulieren en circuletielbanken.

In haar publicatie „Les Banques Commerciales 1929—1934” wijdt de Volkenbond eenige interessante beschouwingen aan enkele goudkwesties, o.a. de belangrijke toeneming van de goudproductie in de laatste jaren. Daarnaast wordt gewezen op de omvangrijke terugvloeiing van eertijds opgepot goud uit Oostersche landen naar Europa en de Ver. Staten, waar het voor een deel, wederom door particulieren, werd opgepot. Maar deze oppotting draagt enkel een tijdelijk karakter; het particuliere goudbezit varieert in de laatste jaren geregeld met de stemmingen op de geld- en kapitaalmarkt.

Dat en de goudproductie en de terugvloeiing van goud belangrijk zijn geweest, blijkt uit het volgende staattie. ¹⁾

In miljoenen Gouddollars.

Jaar	Productie	In miljoenen Gouddollars.				Verschil tussen (4) en (5)
		1.	2.	3.	4.	
1931	426	142	122,4	668 + 252	— 416	
1932	463	226	189,0	689 + 575	— 114	
1933	470	242	119,0	712 — 30	— 742	
1934	482	139 a	129,2	621 + 909	+ 288	
1931-1934	1.841	749	559,8	2.690 + 1706	— 984	

a) Alleen China en Eng.-Indië.

De totale wereldproductie van goud bedroeg van 1929—1934 ruim \$ 2600 miljoen. In dezelfde periode namen de goudvoorraden der centrale banken met bijna \$ 2600 miljoen toe. De conclusie is dus gewettigd, dat bijna al het nieuwe goud in de kelders der centrale banken is terecht gekomen, terwijl de rest — het eertijds opgepotte goud — in handen is gekomen van particulieren, van de industrie of van de Valuta-egalitatie-fondsen; het goudbezit van deze laatste wordt niet opgenomen in de cijfers, welke de centrale banken publiceeren. Het allergrootste deel van het goud, tot een bedrag van \$ 850—1000 miljoen, dat zoo in circulatie is gebracht, schijnt in handen gekomen te zijn van particulieren in Europa en de Ver. Staten.

Van 1931—1934 kwam voor een bedrag van ruim \$ 550 miljoen goud in het verkeer, dat vroeger was opgepot, d.i. meer dan een geheele jaarproductie bedraagt. De grootste hoeveelheden verschaft hier Engelsch-Indië, de hoeveelheden, die uit China en Straits Settlements kwamen, waren veel geringer. Het verschijnsel begon zich pas in sterke mate voor te doen in het laatste kwartaal van 1931, toen het goud een agio ging doen. Bijna al dit opgepotte goud, dat o.a. gehouden werd in den vorm van muntstukken en vaatwerk, werd, na zoo noodig omgesmolten te zijn, als goud in baren naar Londen gezonden. Nadat de

¹⁾ Geen rekening is gehouden met Rusland, waarvan de productie in 1931 werd geschat op \$ 21—35 miljoen, in 1932 op \$ 25—39 miljoen, in 1933 op \$ 51—59 miljoen en in 1934 op \$ 73—83 miljoen, waarmede dit land direct op Zuid-Afrika volgt, ten koste van Canada, dat in 1931 deze plaats op de Ver. Staten veroverde.

Dollar weer een vasten koers had gekregen, in Januari 1934, werd ook een deel ervan in Amerika ter markt gebracht.

Gedurende 1931—1934 bedroeg het aanbod van goud, dat in circulatie werd gebracht, bijna \$1 miljard meer dan de netto-toeneming van de monetaire goudvoorraden der centrale banken. De oorzaak hiervan moet wederom gezocht worden in het oppotten van goud. In de tweede helft van 1931 begint deze oppotting; dan vindt er in den totalen wereldgoudvoorraad voor monetaire doeleinden een vermindering plaats van \$72 miljoen. Neemt in 1932 de betekenis er weer van af, in 1933 daarentegen, wanneer de Amerikaansche bankcrisis uitbreekt, wordt zij weer zeer intens. In 1934 wordt weer goud in het verkeer gebracht; de goud-reserves der centrale banken stijgen met bijna \$300 miljoen meer dan de productie en de uit het Oosten vrijkomende goudbedragen. Voor een deel zal dit waarschijnlijk zijn toe te schrijven aan de goudverplaatsingen van de Valuta-egalitatie-fondsen naar de circulatiebanken en voor zoover de Ver. Staten betreft, aan de Emergency Banking Act, welke aan goudoppottingen paal en perk heeft gesteld, maar toch is het ook wel zeker, dat de betrekkelijke rust op de valutamarkt voor velen aanleiding is geweest, zich weer te ontdoen van hun goudbezit.

Voor speculatieve doeleinden o.a. wordt door vele particulieren nog goud buiten het verkeer gehouden. Een groot deel daarvan wordt te Londen, nog altijd het centrum van de goudmarkt, gedeponneerd. In haar jaarverslag over 1933 schat de Bank voor Internationale Betalingen deze hoeveelheid in begin 1934 op \$1350 miljoen, waarvan ongeveer een tiende gedeelte aan niet in Engeland woonachtige personen zou behooren. In een nog recenter publicatie, nl. in het jaarverslag van Samuel Montagu & Co., wordt het totale goudbezit in Engeland, buiten de Bank of England, aan het einde van 1934 geschat op £ (papier) 300 miljoen, d.i. bijna \$900 miljoen.

Uit het bovenstaande blijkt wel voldoende, dat de crisis in velerlei opzicht de goudproductie en het goudbezit heeft beïnvloed en dat ook hier de laatste phase nog niet is bereikt.

Handelspolitieke maatregelen in Nederlandsch-Indië.

In het Economisch Weekblad voor Nederlandsch-Indië (afl. 19 April 1935, No. 16) worden de Indische handelspolitieke maatregelen in 1934 besproken.

De overvoering van de Indische markt met buitengewoon laag geprijsde goederen is een verschijnsel, dat zich gedurende de laatste jaren in steeds sterkere mate heeft gemanifesteerd. Vanzelfsprekend werd de stroom van goederen naar landen zoals Nederlandsch-Indië, welke geenerlei bescherming kenden, steeds omvangrijker, terwijl bovendien verschillende landen door hun monetaire maatregelen een grooten voorsprong bij de onderlinge mededinging verkregen. Het gevolg was, dat de bestaansmogelijkheid voor de eigen bedrijven steeds moeilijker werd. Daar de Regeering niet kon gedoogen, dat op zichzelf levensvatbare bedrijven door gebrek aan weerstand zouden worden verdrongen, heeft zij met de „Crisis-invoerordonnantie 1933” (Staatsblad 349) een voorziening getroffen, teneinde overmatigen invoer te kunnen weren. Bepaald werd, dat de Regeering den invoer van bepaalde goederen kan verbieden, wanneer de waarde, de hoeveelheid of het gewicht hooger zou zijn dan een voor elk geval te bepalen maximum.

Deze invoerreguleering wordt toegepast ter bereiking van één of meer van de volgende drie doeleinden:

- 1e. bescherming van de Indische industrie;
- 2e. begunstiging van den invoer uit die landen, welke tot de voornaamste afnemers van Ned.Indische producten behooren;
- 3e. bescherming van de belangen van het gevestigde invoer- en distributie-apparaat.

De maatregelen, welke tot de eerste categorie behooren, zijn de contingentteering voor cement, bier, bontgeweven stoffen en oostpannen (grietijzeren pannen).

Cement: Een eigen cement-industrie wordt van vitaal belang geacht. De Padangsche cementfabriek kan in de bestaande behoefte van het land voorzien, terwijl ruime werkverschaffing, belangrijk steenkolenverbruik en uitgebreid vervoer er nauw mede samenhangen.

Bier: De Nederlandsch-Indische bierindustrie dateert van 1931. Reeds in de tweede helft van 1932 ondervond zij in toenemende mate concurrentie van geïmporteerde bieren. Hierin vond de Regeering aanleiding de jonge industrie in zooverre te steunen, dat daardoor het bedrijf een voortbestaan zou kunnen worden verzekerd, zonder de rentabiliteit van het geïnvesteerde kapitaal te waarborgen.

Bontgeweven stoffen: Het weefbedrijf vormt in Nederlandsch-Indië een belangrijken tak van nijverheid. De buitenlandse concurrentie was hier echter van dien aard, dat slechts contingentteering van den invoer de binnenlandsche weefindustrie voor ondergang kon behoeden.

Oostpannen: Wettigde de Nederlandsch-Indische productie tevoren de conclusie, dat de bestaansmogelijkheden onder normale omstandigheden redelijk te achten zijn, de lage prijzen van het uitheemsche artikel drongen de binnenlandsche productie steeds meer terug. En waar het voortbestaan van meerdere dezer bedrijven ernstig werd bedreigd, achtte de Regeering ook hier contingentteering gewettigd.

Wat de tweede categorie van maatregelen betreft, wordt gewezen op het streven van tal van landen naar een sluitende handelsbalans ten aanzien van de verschillende naties afzonderlijk.

Was de uitvoer van Nederlandsch-Indië voornamelijk op Europa en Amerika gericht, de invoer uit Europa en Amerika werd grootendeels door uiterst laag geprijsde artikelen van Japansche herkomst verdrongen. Van de zijde der landen, waarnaar Indië exporteerde, werd dan ook op een herstellen van het evenwicht tusschen in- en uitvoer aangedrongen.

Nederland neemt in dit opzicht een zeer bijzondere plaats in. Stonden voor enkele jaren Moederland en Koloniën nog geheel onafhankelijk van elkaar, nu werd in beginsel besloten, dat beide gebieden elkaar economisch zouden steunen. Indië zoekt in Nederland bijvoorbeeld afzetmogelijkheden voor mais, rijst, copra en palmolie, terwijl omgekeerd Nederlandsch-Indië het Moederland steunt door contingentteering van gebleekte en ongebleekte katoenen stoffen. Tevens kan op de in 1935 afgekondigde invoerbepaling van meststoffen en gloeilampen, en het voor Nederland bestemde deel in den invoer bij de biercontingenteering worden gewezen.

Wat de behartiging van de belangen van het gevestigde invoer- en distributie-apparaat betreft kan het volgende worden opgemerkt. Daar zich in korten tijd een nieuwe importhandel van grootere en kleinere, ten deele buitenlandse importeurs heeft ontwikkeld, besloot de Regeering door middel van een importlicentieering, waarbij de invoer van bepaalde goederen van Overheidswege tusschen de daarvoor in aanmerking komende importeurs wordt verdeeld, het bestaande apparaat te beschermen.

In 1935 is hiermede een aanvang gemaakt met betrekking tot artikelen van glas, geëmailleerd huishoudgerei, rijwielen en rijwielonderdelen, messen, tandenborstels en petroleumlampen.

Naast de regeling van het goederenverkeer, moest ook een regeling van het betalingsverkeer t.a.v. bepaalde landen door de Overheid ter hand worden genomen.

Tot nu toe bleef de clearing beperkt tot regeling bij verdragen. De clearingverdragen, gesloten met Chili, Turkije en Duitschland, werden met ingang van 20 November 1934 mede voor Ned.-Indië van toepassing verklaard.

De Deutsche filmindustrie.

Bij een beschouwing over de filmindustrie zullen wij ons in de eerste plaats moeten wenden tot Duitschland, daar dit land in Europa het meest toonaangevend is op dit gebied. De filmindustrie heeft in haar korte bestaansperiode reeds zeer groote veranderingen ondergaan, voornamelijk door den overgang van de zwiigende naar de geluidsfilm. Indien wij de inkomsten van de filmtheaters beschouwen, welke de eigenlijke conjunctuurbarometer voor de filmindustrie vormen, dan toont het eerste kwartaal van 1935 een vermeerdering met 11 pCt. in vergelijking met het eerste kwartaal van 1934, aldus ontlenen wij aan het Wochenerbericht van het Institut für Konjunkturforschung, welke bron wij met enkele andere gegevens aanvulden.

Er valt een stijging op te merken na den achteruitgang der laatste jaren. Tengevolge van de verminderde koopkracht nam het bioscoopbezoek af, de ongezonde concurrentieverhoudingen (prijsonderbiedingen en het geven van twee hoofdnummers) en bovenal de reeds genoemde overgang naar geluidsfilms maakte, dat vele kleine bioscopen, welke veelal toch al niet rendabel waren, zich niet konden handhaven. Doch ook verschillende groote theaters, vooral de zeer groote, met meer dan 1500 zitplaatsen, moesten het onder den druk der hooge vaste lasten opgeven. Slechts de theaters met 501 tot 1000 zitplaatsen zijn in aantal toegenomen.

Door de hooge installatie- en verbouwingkosten, verbonden aan de toepassing van de geluidsfilm, was aanvankelijk de afzet van de geluidsfilm nog niet zeer groot. In 1929 hadden 4 pCt., in 1931 46 pCt. van de filmtheaters een geluidsfilm-installatie. Thans hebben vrijwel alle (99.96 pCt.), ook de niet dagelijks geopende theaters, er een.

	Aantal theaters	zitpl. in mill.	bezoekers in mill.	daarv. v. sport en vermaak in		
				onk. in mill. R.M.	in volksk. in mill. R.M.	in vermaak in mill. R.M.
1925..	3734	1.32	272	187	60	1.6
1928..	5267	1.89	353	275	75	1.9
1929..			328	275	76	2.0
1931..	5071	1.89	273	197	58	1.6
1932..			250	190-197	45	1.3
1933..			250-260	180-190	46	1.3
1934..			265-275	190-200	50	1.4

Uit: Der Deutsche Volkswirt van 3 Mei 1935.

De hoogste inkomens van de theaters vallen nog in het jaar 1928, dus in den tijd van de zwiigende film, waarna een gestadige achteruitgang intreedt, totdat 1935 weer eenige opleving te zien geeft.

De verbetering, die zich in de positie der filmtheaters heeft voorgedaan, is vooral aan de wettelijke bescherming te danken. Men heeft regelingen getroffen ten aanzien van de entreprijzen en het vertoonen van twee hoofdfilms op één avond verboden; dit is de commercieele zijde van de maatregelen.

Niet alleen met de speelfilms moeten wij rekening houden, maar ook met de productie van cultuur- en reclamefilms, die in de laatste jaren sterk is gestegen. De oorzaak hiervan is eveneens gelegen in een wettelijke verplichting aan de theaters opgelegd, namelijk om naast een speelfilm een cultuurfilm te

vertoonen (de cultureele zijde van de maatregelen).

De Deutsche productie van reclame- en cultuurfilms e.d. is zelfs grooter dan die van speelfilms, zoals onderstaande tabel⁴⁾ aangeeft.

Speelfilms in 1000 meters	Cultuur- en reclamefilms en andere in 1000 meters	
1925	421	559
1928	556	780
1932	318	417
1933	275	551
1934	314	518

Het aantal films, zoowel Deutsche als Amerikaanse, dat op de markt kwam, werd tot de helft gereduceerd door de zeer groote kosten, die aan de vervaardiging verbonden zijn. Een belangrijk punt voor de Deutsche filmindustrie blijft de exportmogelijkheid, welke voor haar rentabiliteit van doorslaggevende betekenis is. Men stuit dan evenwel op de concurrentie van de goedkoopere, en veelal meer in de smaak vallende Amerikaanse films. Een eigenaardig analisme op dit gebied doet zich voor. Eenerzijds is de Deutsche productie te klein om de binnenlandsche behoefte zelf te dekken, anderzijds is de Deutsche markt te klein om de heele Deutsche productie op te nemen.

Export van films is dus van het meeste belang. Daartegenover is door den overgang van de zwiigende naar de geluidsfilm een sterke vermindering opgetreden in den invoer van buitenlandse films, tengevolge van het bezwaar van de vreemde taal. Ook de contingenteering beperkte den invoer van buitenlandse films.

Behalve de groote concentratie in de vervaardiging van geluidsapparaten (zonder licentie van de Tobis kan in Duitschland geen film gemaakt worden) vindt de filmproductie plaats in vele kleine bedrijven en in een betrekkelijk kleine groep van atelierbedrijven. De hooge kosten, die noodig zijn bij de vervaardiging van een film (ca. ¼ miljoen R.M.) worden slechts bij uitzondering door één onderneming gedragen.

Er is in de filmindustrie een belangrijke arbeidsverdeling ontstaan, waarvan een hooge graad van specialisatie het gevolg is. De eigenlijke producenten zijn, economisch gezien, organisator en financier. De ateliers nemen de ensceening en aankleding op zich. Natuurlijk komt het voor, dat beide functies samengaan, maar dan wordt ook een omvang van onderneming als bijv. der Ufa vereischt. Deze beweegt zich op alle terreinen, al ligt haar voornaamste werk in de exploitatie van haar schitterende ateliers en niet in het produceeren van films. Van de 122 films, die op naam van de Ufa staan, zijn slechts 20 geheel door haar zelf vervaardigd.

Om de hooge vaste kosten, die aan het atelierbedrijf verbonden zijn, goed te maken, is een volledige bezetting gedurende het heele jaar wenschelijk, hetgeen vaak moeilijk te verkrijgen is, mede tengevolge van seizoensfluctuaties. Door het groote risico, hetgeen de filmproductie met zich brengt, werd het steeds moeilijker het kapitaal bijeen te krijgen, benodigd

⁴⁾ Der Deutsche Volkswirt van 3 Mei 1935.

AANVOEREN in tons van 1000 KG.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	23/29 Juni 1935	Sedert 1 Jan. 1935	Overeenk. tijdvak 1934	23/29 Juni 1935	Sedert 1 Jan. 1935	Overeenk. tijdvak 1934	1935	1934
Tarwe	7.087	454.447	689.267	—	7.837	20.762	462.284	710.029
Rogge	623	116.244	246.567	—	281	15.257	116.525	262.824
Boekweit	—	11.163	12.172	—	—	—	11.163	12.172
Maïs	21.009	385.218	465.792	1.495	69.676	106.914	454.894	572.706
Gerst	434	148.432	194.267	300	18.454	27.229	166.889	221.496
Haver	100	66.149	73.312	—	1.660	2.206	67.809	75.518
Lijnzaad	9.476	79.797	126.146	2.394	233.227	127.321	313.024	253.467
Lijnkoek	5.175	24.623	49.839	—	—	25	24.623	49.864
Tarwemeel	297	9.367	10.366	318	3.647	1.462	13.014	11.828
Andere meelsoorten	380	14.273	31.626	—	1.339	3.302	15.612	34.928

voor het vervaardigen van een film, en indien men het verkreeg, was de te betalen risicopremie ontstellend hoog.

De functie van de handelaren als bemiddelaars tusschen producent en theater is op het gebied van de financiering langzamerhand van groote beteekenis geworden. Het werd gebruikelijk, dat zij aan de producenten opdracht gaven om een film te maken en deze van te voren reeds verkochten aan de theaterbezitters. De laatste betaalden dan met wissels, welke niet bij de eerste klasse banken ondergebracht konden worden, en bij andere alleen tegen een zeer hoog disconto (soms tot 50 pCt.). Om deze reden heeft men in 1933 op initiatief van de Overheid de Filmcredietbank opgericht, welke thans werkt met een kapitaal van R.M. 1 miljoen.

De producenten kunnen nu kapitaal opnemen zonder dat zij een beroep op handelaren of theaterbezitters behoeven te doen. Zelf behoeven zij slechts over 30 pCt. van de productie- en copieerkosten te beschikken. De helft ongeveer van de totale Deutsche filmproductie werd in 1934 door deze bank gefinancierd. Het is een van de wijzen, waarop de Regeering de filmindustrie steunt. Het „Filmkammergesetz“ van 14 Juni 1933 heeft verder ten doel de coördinatie tusschen de verschillende onderdeelen van de filmindustrie in den ruimsten zin te bevorderen. De Rijksfilmkamer vat daartoe allen bij de industrie in Duitschland betrokkenen in één coöperatie samen.

Zooals gezegd, laat de filmindustrie zich in 1935 in het algemeen gunstig aanzien, hetgeen een gevolg is, zoowel van de grootere koopkracht van de bevolking, als ook van de verbeteringen, die in de filmindustrie zijn aangebracht.

BOEKAANKONDIGINGEN.

High-level consumption, its behavior; its consequences, door William H. Lough en Martin R. Gainsbrugh. (New-York en Londen 1935; McGraw-Hill Book Company, Inc. Prijs. 24/-).

Alles wat met consumptie samenhangt, wordt in dit zeer goed opgezette boek behandeld. Het is in de

eerste plaats bedoeld voor zakenmensen en geeft metingen en schattingen van nationale consumptie. Zoowel voor commercieele onderzoekingen en promotorbedrijven, advertentiebureaux en verkoopafdeelingen kan het bij hun marktonderzoekingen goede diensten bewijzen. Voor hen, die voor economische en sociale vraagstukken belangstelling hebben, bevat het werk interessant materiaal wat betreft o.a. het sparen van consumenten, de besteding van het inkomen, kosten van distributie van consumptiegoederen, bronnen van onstabieliteit van consumptie en de mogelijkheid van een evenwicht tusschen de behoeften der consumenten en de productiecapaciteit. Zeer veel tabellen en grafieken, welke tevens uitvoerig in den tekst worden toegelicht, verduidelijken den opzet. Vooral Amerikaansche consumptiegewoonten worden onderzocht, en wel van de jaren 1924 tot en met 1929, welke uitkomsten met overeenkomstige gegevens van vóór den oorlog worden vergeleken. Het geheel wint hierdoor nog aanmerkelijk in waarde. Ook vergelijkingen met andere landen, Engeland en Duitschland, ontbreken niet.

S.

ONTVANGEN BOEKEN.

Geld en Goud, hun beteekenis en hun vraagstukken door F. Schoepp, Financieel Redacteur der Haagsche Post. (Den Haag 1935. H. P. Leopold's U. M. Prijs ing. f 1.90; geb. f 2.50).

In dit boekje vindt men beknopt uiteengezet, welke beteekenis het geld heeft en welke rol het vervult in het ruilverkeer. Vele van de talrijke vraagstukken, die zich daarbij voordoen, worden uitvoerig besproken, o.a. is uitvoerig aandacht geschonken aan De Nederlandsche Bank, gezien het groote belang, dat de werkzaamheid dezer instelling voor ons geheele land heeft. Uiteengezet wordt, wat men onder de wisselkoersen heeft te verstaan en hoe de werking daarvan is, in verband met de betrekkingen tot het buitenland. Verder wordt een schets gegeven van den toestand op financieel en economisch gebied hier te lande, zooals het verloop daarvan in de laatste jaren is geweest. Tenslotte wordt ook de veel besproken vraag onder de oogen gezien, of het al dan niet gewenscht is tot waardevermindering van den gulden over te gaan.

Indexcijfers van Nederlandsche aandelen.

De Bank voor Handel en Scheepvaart te Rotterdam zendt ons onderstaand overzicht: Indexcijfers van 12 aandeelengroepen der Amsterdamsche effectenbeurs. 1)

	Banken	Electriciteit	Handels-ondern.	Industrie	Kunstzijde	Mijnbouw	Olie	Rubber	Scheepvaart	Suiker	Tabak	Thee
Gemiddelde 1929	158.3	337.5	168.0	432.7	243.0	268.7	402.0	233.5	125.0	398.4	487.3	443.2
„ 1930	149.4	257.7	125.6	264.9	87.4	177.2	371.1	110.7	82.6	292.9	361.3	357.2
„ 1931	118.1	211.8	93.4	167.7	64.5	144.5	209.8	51.8	49.6	181.9	241.6	251.4
„ 1932	76.4	178.3	67.1	115.6	37.6	106.4	137.5	27.0	24.9	107.2	137.9	175.9
„ 1933	84.0	201.8	79.3	137.8	27.8	143.4	164.5	42.8	23.1	112.9	135.9	211.3
„ 1934	75.2	186.8	76.4	158.-	52.2	175.7	155.7	62.5	16.1	94.0	150.8	242.8
Januari-1934	79.2	190.1	85.1	159.-	49.9	157.7	176.6	52.4	18.6	99.9	130.3	229.6
Februari	80.6	187.4	88.5	158.7	50.9	165.7	178.1	53.3	19.-	106.6	136.2	240.4
Maart	80.2	187.4	87.3	156.9	60.2	176.1	170.2	54.8	20.1	104.-	135.9	243.4
April	77.-	190.5	85.1	157.9	59.1	172.9	158.1	56.4	18.5	98.-	137.5	246.8
Mei	75.4	190.7	80.8	155.9	55.1	178.8	155.5	68.1	17.4	98.9	144.8	252.8
Juni	71.1	192.-	72.5	154.-	53.8	181.4	157.5	65.8	14.8	96.1	154.1	250.9
Juli	72.4	195.8	69.-	156.7	50.8	182.4	152.7	68.1	14.7	92.-	157.8	254.7
Augustus	74.8	188.2	70.8	155.6	50.7	179.7	151.9	73.1	15.2	94.2	168.-	255.7
September	76.7	188.1	71.8	157.9	51.-	177.2	151.9	72.2	16.1	93.6	168.2	236.1
October	76.7	183.8	69.6	160.8	50.6	176.9	145.3	65.7	14.4	86.5	164.3	238.1
November	74.9	179.5	67.9	161.3	48.5	179.-	137.-	58.4	12.9	79.-	153.3	232.3
December	72.2	167.6	68.1	161.3	46.3	180.2	133.5	61.4	11.9	79.3	159.1	232.4
Januari 1935	74.3	164.3	74.5	169.-	45.4	178.8	140.-	81.6	18.8	88.4	168.3	237.4
Februari	78.4	166.4	80.1	171.8	45.7	173.4	140.6	79.9	19.8	93.9	166.4	232.7
Maart	79.2	165.4	78.4	170.5	47.8	162.7	136.5	73.1	18.-	91.8	164.8	208.4
April	81.2	165.3	81.8	175.6	48.9	171.6	151.-	76.-	18.5	100.2	161.7	214.5
Mei	83.-	166.1	84.2	179.7	45.3	172.8	173.8	79.3	17.3	99.8	162.8	226.-
Juni	82.6	167.1	86.1	180.1	44.6	177.1	186.3	86.3	17.7	97.2	169.4	232.9

Schommelingen in het aandelen-indexcijfer. 2 Januari 1935 f 2.064.260.000 = 100.

2 Januari	100.-	6 Februari	107.6	6 Maart	103.8	3 April	109.1	1 Mei	109.4	5 Juni	118.7
9	102.4	13	106.3	13	103.2	10	109.-	8	110.6	12	119.1
16	103.8	20	107.3	20	104.2	17	108.6	15	111.6	19	116.6
23	108.1	27	105.7	27	106.1	24	108.7	22	115.5	26	116.8
30	106.1							29	116.7		

1) Men zie voor de toelichting op dit overzicht het nummer van E.-S.B. van 15 Januari 1930, blz. 64. Nadruk verboden.

STATISTISCH OVERZICHT

Table with columns: GRANEN EN ZADEN (TARWE, ROGGE, MAIS, GERST, LIJNZAAD) and TUINBOUWARTIKELEN (BLOEM-KOOL, KASKOM-KOMMERS, SALADE). It includes monthly data from 1925 to 1935.

1) Men zie voor de toelichting op dezen staat de nos. van 8, 15 Aug. 1928, 25 Febr. 1931 en 15 Febr. 1933. 2) Tot Jan. 1931 Hard Winter No. 2 van Jan. 1916 Dec. 1929 tot 26 Mei 1930 74 5 K.G. Hongaarsche vanaf 26 Mei 1930 tot 23 Mei 1932 74 K.G. Zuid-Russische; van 23 Mei 1932 tot 2 Oct. 1933 No. 2 Canada. Canada. Van 19 Sept. '32 tot 24 Juli '33 62/63 K.G. Z.-Russ. 3) De jaargemiddelen zijn berekend uit de gemiddelde prijzen van April, Mei en Juni van het betreffende

Vervolg STATISTISCH OVERZICHT

Table with columns: MINERALLEN (STEENKOLEN, PETROLEUM, BENZINE) and TEXTIELGOEDEREN (KATOEN, WOL). It includes monthly data from 1925 to 1935.

1) Jaar- en maandgem. afger. op 1/8 pence. 2) 29 Juni. 3) 26 Juni. 4) 27 Juni. 5) 18 Juni. 6) 25 Juni. 7) 20 Juni.

