

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

ORGAAN VOOR DE MEDEDEELINGEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

20^E JAARGANG

WOENSDAG 13 NOVEMBER 1935

No. 1037

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 Hoohweg 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. |
|---|-----------|
| INDUSTRIE-FINANCIERING door <i>Th. Ligthart</i> | 1000 |
| Verplichte automobiëlverzekering of een eenvoudiger oplossing? door <i>Mr. A. van Wulfften Palthe</i> | 1001 |
| Het uitvoerrecht op bevolkingsrubber als stimulans voor den uitvoer door <i>J. F. Haccoû</i> | 1004 |
| Inning onbetwiste geldvorderingen door <i>Mr. W. A. van Ravesteyn</i> | 1005 |
| Verkeersverschiet I door <i>J. P. B. Tissot van Patot</i> .. | 1007 |
| De structuurverandering van den Duitschen schuldenlast door <i>Dr. W. Hirschberg</i> | 1008 |
| Coördinatie van verkeersmiddelen in Duitschland door <i>Dr. Hk. Riemens</i> | 1010 |
| BUITENLANDSCHE MEDEWERKING: | |
| Tusschen deflatie en devaluatie in Frankrijk door <i>Dr. H. Weichmann</i> | 1012 |
| AANTEKENINGEN: | |
| Toenemende tekorten op onze Staatsbegrooting .. | 1013 |
| Een „managed currency” voor China..... | 1014 |
| STATISTIEKEN | 1014—1018 |
| Geldkoersen. — Wisselkoersen. — Bankstaten. | |

12 NOVEMBER 1935.

Deze week is de geldruimte verder toegenomen. Gisteren echter was er in het begin eenige terughoudendheid bij de geldgevers te bespeuren; men heeft nog steeds een zekeren angst, dat bij een eventueel misloopen der zaken in Frankrijk ook de Gulden weder in het gedrang zal komen. Tenslotte is het verloop hier gisteren toch nog meegevallen. Drie-maands-bankaccepten noteerden tenslotte 3½ pCt., bij geringe omzetten. Call-rente liep terug tot 2¼ pCt. Prolongatie-rente 3¼ pCt.

* * *

Op de wisselmarkt is het heel kalm gebleven. De koersen zijn nauwelijks veranderd. De aankoop van de deviezen voor het verkrijgen van goud bij de Banque de France bracht nog eenig leven in de markt. Ponden hebben hier de geheele week rond de 7.25 geschommeld, terwijl de Dollar zich rond de 1.47¼ bewoog. De Ponden-Dollarkoers werd op ongeveer 4.92½ gehouden. Fransche Francs bleven ca. 9.70, op welchen prijs alles werd opgenomen. Belga's handhaafden zich op het hogere niveau: 24.89. Marken 59.22¼. Registermarken waren gezocht en konden in koers verbeteren. De noteering van de overige soorten Sperrmarken veranderde niet. Canadeesche Dollars 1.45¼.

Nadat in het midden der week de marges op de termijnmarkt een weinig kleiner waren geworden, ontwikkelde er zich tenslotte weer zooveel vraag naar deviezen op latere levering, dat deze kleine daling weder teniet ging. Eén- en drie-maands Ponden doen 3¼ resp. 13 p., Dollars ¼ resp. 3 p. boven contant.

In de prijzen op de goudmarkt kwam in vergelijking met die van de voorgaande week practisch geen verandering. Er is — zooals reeds gezegd — door particuliere banken goud in Frankrijk opgenomen ten verkoop aan De Nederlandsche Bank, terwijl er ook op vrije markt eenige omzetten te noteeren vielen op iets hogere prijzen dan die van De Bank. Marken bankpapier hooger: 40.50.

INDUSTRIE-FINANCIERING.

Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal is een ontwerp van wet voorgelegd, dat beoogt tot de oprichting te komen van de N.V. Maatschappij voor Industrie-financiering. Het doel van deze onderneming zal zijn het verstrekken van credieten op langen termijn, het deelnemen in het kapitaal van en het verlenen van bemiddeling voor het verstrekken van financieelen steun aan bestaande of nieuw op te richten industrieele ondernemingen voor zoover werkverruiming en behoud van werkgelegenheid in de Nederlandsche Industrie daardoor zal worden bevorderd. De Memorie van Toelichting legt den nadruk sterk op de werkverruiming, zegt zelfs, dat „loonintensieve bedrijven de voorkeur hebben”, zoodat geen twijfel kan bestaan omtrent den wensch der Regeering om door middel van de op te richten Bank een stevigen aanval te doen op de werkloosheid. De leeglopende arbeiders moeten van de straat, en waar werk ontbreekt moet dit gecreëerd worden. Zietdaar de diepere bedoeling van deze wet in wording.

Bij rustige overweging van deze duidelijk uitgesproken strekking stuit men al dadelijk op moeilijkheden. Het is toch lang niet eenvoudig om te bepalen welke industrie direct en indirect op de beste wijze arbeidsgelegenheid schept. Loon-intensieve bedrijven zullen aan vele arbeiders werk verschaffen; bestaat echter niet de mogelijkheid, dat zij indirect weinig invloed op de behoefte aan werkkrachten zullen uitoefenen of dat zij zelfs nadeelig op de arbeidsmarkt zullen inwerken? In de Memorie van Toelichting wordt terloops de aandacht gevestigd op één der problemen, waarvoor men bij de aanwijzing van geschikte industrieën komt te staan. Er staat toch dat zoo'n nieuw bedrijf, waar het aanleiding geeft tot verminderingen invoer, niet tevens rendeerenden uitvoer mag stremmen. Wie zal bepalen, welke export-bedrijven zullen betalen voor den afnemenden import? Dit zal welhaast niet zijn na te gaan, en de heeren, die omtrent de wenschelijkheid van de stichting van een industrie zullen moeten beslissen, zullen voor een vrijwel onoplosbaar probleem worden gesteld.

De beperking der werkloosheid is in dit wetsontwerp te zeer in het middelpunt der belangstelling geplaatst; de opdracht aan de uitvoerders van deze wet zal daarom sterk den nadruk leggen op het scheppen van werkgelegenheid en toch kan dit op zichzelf bezwaarlijk doel van de oprichting van nieuwe bedrijven zijn. Werkloosheid is een gevolg van de stagnatie in het bedrijfsleven, zij is een symptoom van de maatschappelijke ziekte, waaronder wij zuchten, het is daarom verkeerd haar te bestrijden. De strijd moet gaan tegen de crisis zelf. Kan men haar inperken, dan zal de werkloosheid vanzelf afnemen. Het is daarom volstrekt overbodig zich bij elk object dat ter beoordeeling aan de op te richten Bank zal worden voorgelegd af te vragen, hoeveel arbeiders bij de aanvaarding van het plan aan het werk zullen komen. Is het een nuttig bedrijf, dat loonend kan worden gedreven, dan zal het nieuwe welvaart scheppen en daardoor invloed ten goede op het werkloosheidscijfer uitoefenen. Het is gewenscht de problemen, waarvoor de nieuwe bankiers geplaatst zullen worden, zoo eenvoudig mogelijk te maken.

Hoopvol zijn de Ministers van Handel, Nijverheid en Scheepvaart, en van Financiën omtrent de directe gevolgen van de wet niet. Zij zetten terecht een domper op een al te groote geestdrift, waar zij schrijven, dat men zich geen illusies maken mag omtrent een opleving op korten termijn, als gevolg van het beschikbaar stellen van middelen voor nieuwe bedrijven. Zij wijzen er op, dat het niet eenvoudig is het plan voor één enkele fabriek uit te werken, en om een project in de praktijk te verwezenlijken.

Men mag stellig met belangstelling de plannen tegemoet zien, die aan de Industriebank ter beoordeeling zullen worden voorgelegd. Daaronder zullen er

vele zijn, die getuigen van groote fantasie, andere, die goed in elkaar zitten, doch geen rekening houden met de nuchtere praktijk, die allereerst letten moet op afzetmogelijkheden, weer andere, die zulke kapitaal-eischen zullen stellen, dat zij dadelijk opzij gezet zullen moeten worden. Zij, die weleens het twijfelachtige genoeg hebben gehad, kennis te maken met eenige der duizenden objecten, die op geld liggen te wachten, zullen de ambtenaren, die aan het hoofd van de nieuwe vennootschap komen te staan, niet benijden. Het is niet gewaagd te voorspellen, dat er slechts zeer weinig *goede* projecten zullen komen, dat deze een grondig onderzoek zullen vereischen, alvorens een begin van uitvoering gemaakt kan worden, en dat dan teleurstelling volstrekt niet uitgesloten zal zijn. Voor belangrijke nieuwe industrieën zal in 1936 nog geen geld ter beschikking gesteld behoeven te worden, en voorloopig zal door deze wet de werkloosheid dus niet verminderen.

De nieuwe Bank zal de lange credieten door het Werkfonds verstrekt, overnemen, waardoor zij zich op het terrein der credietverstrekking aan bestaande fabrieken begeeft. Hier bestaan meer mogelijkheden, doch men doet goed ook die niet te overschatten. Voor zoover het Werkfonds zich bezighield met het hulpverlenen aan bedrijven, die door de omstandigheden in moeilijkheden waren geraakt en na een reorganisatie niet het noodige kapitaal konden krijgen om voort te werken, kon het goed werk doen, doch dit werk was zeer beperkt. Een *solide* bedrijfsleider toch zal zeer angstvallig zijn om geld aan te nemen, dat hem voor uitbreiding van zijn zaken wordt verstrekt, want hij kent de groote gevaren, die verbonden zijn aan het financieren van vast kapitaal met geleend geld. Wordt hij door omstandigheden gedwongen bij de nieuwe Bank aan te kloppen om middelen, dan zal hij zich zoo sterk mogelijk verzetten tegen een eventueelen drang van boven tot te sterke vergroting van zijn bedrijf; hij zal voornamelijk in stand willen houden in de hoop later het kapitaal te vinden, dat hij zal behoeven voor uitbreiding. De zaak zou dadelijk anders worden als de Bank aandeelen in zijn bedrijf zou willen nemen, maar al stelt de wet deze mogelijkheid open, de bedoeling zal wel zijn om crediet te geven, crediet op langen termijn, dat in het bedrijf als kapitaal zal worden gebruikt.

Crediet op langen termijn, dat in het bedrijf wordt vastgelegd, levert voor den leider een gevaar, waaraan hij eerst ontsnapt als hij tot volledige aflossing gekomen is. Het legt hem een vasten last in den vorm van rente en aflossing op, die een voortdurende bedreiging is. Men mag een bedrijf niet opbouwen met geleend geld, evenmin mag een bank geld leenen voor den opbouw van een bedrijf. Wil de Regeering dan ook een Industriebank stichten, dan zal zij in de Statuten onder de doel-omschrijving het deelnemen in het kapitaal van industrieele leeningen voorop moeten stellen, want, „lang crediet” is voor bijna elk bedrijf „on gezond crediet”. In de wet, noch in de Memorie van Toelichting wordt omschreven, wat onder lang crediet verstaan moet worden, doch de verwijzing naar buitenlandsche voorbeelden geeft aan, dat met een maximum duur van 20 jaren gerekend wordt. Belegt een bedrijf dus het geleende kapitaal in de fabriek, dan krijgt het de gelegenheid om in 20 jaren uit de afschrijving de terugbetaling te financieren. Is de afschrijving ongeveer juist geweest, en de winst normaal, dan zal na afloop van den termijn vernieuwing stellig noodig zijn, maar — het geld daarvoor zal ontbreken. Is er dus geen sprake van bijzonderen voorspoed, dan zal de leening moeten worden vernieuwd, òf de fabriek zal dan gesloten moeten worden.

Denkt men aan tegenslag, dan ziet men de nieuwe Bank omhangen met een groot aantal stroppen.

Natuurlijk kan er geen sprake van zijn om met belangrijke bedragen in nieuwe bedrijven deel te nemen, want het kapitaal der Bank wordt vastgesteld op

f 50.000. Verdere middelen zal de Bank zich kunnen verschaffen door geldleeningen uit 's Rijks kas of door al of niet onder Rijksgarantie gesloten geldleeningen. De woorden „of niet” zullen in de eerste jaren uitsluitend als versiering van artikel 5 dienst doen, want zonder garantie zal dit bankje zeker geen geld kunnen krijgen. Waar zal de Regeering de middelen vandaan halen om de leeningen te kunnen verstreken? Zal zij op langen of op korten termijn leenen? Natuurlijk op langen termijn, want het geld zal grotendeels op langen termijn geplaatst worden.

De N.V. Maatschappij voor Industrie-financiering zal dus werken met een klein kapitaal en als zij aan het werk komt met groote geleende kapitalen. Dit is wel een wonderlijke constructie voor een bankbedrijf, dat zich in het bijzonder toe zal leggen op het uitzetten van gelden op langen termijn. Deze Bank is in wezen ongezond en zij zou spoedig ten doode gedoemd zijn, als de Regeering haar niet steunde met garanties, waarvoor het Nederlandsche volk de verantwoordelijkheid draagt. Er worden dus pogingen gedaan om nieuwe industrieën op te bouwen met het geld van een natie, waarvan de kapitaalkrachtige leden het risico dier bedrijven niet aandurven. Deze nieuwe industrieën worden grotendeels gesticht met geleend geld, wat een hoogst ongezonde financieele manoeuvre is, en de Bank, die de middelen verstrekt, is zelf niet kapitaalkrachtig.

Er zijn in den laatsten tijd belangrijke boeken over de industrie-financiering verschenen. De lezing van die werken hebben toch wel geleerd, dat dit bedrijf zeer moeilijk en zeer riskant is. verder dat het gedreven dient te worden met een groot kapitaal. Wil de Regeering een industriebank, laat zij dan althans met een gezonde beginnen en niet met één, die geheel verkeerd is opgezet. Zij dient echter wel te overwegen, dat dit bedrijf noodwendig leiden zal van financiering tot uitoefening van industrieën.

Of dit gewenscht is? Natuurlijk niet. Men behoeft zich echter voorloopig niet bezorgd te maken, want spoedig zal blijken, dat de weg van de theorie naar de praktijk een lange is. Als de nieuwe bankiers, die zelf geen risico bij het bedrijf loopen, niet zakenziek zijn, is de kans groot, dat zij het kapitaal der Bank onaangeroerd kunnen laten liggen en dat zij geen geld zullen behoeven op te nemen.

Het Bestuur der vennootschap zal worden gevormd door een drietal hoofdamttenaren, die onvoorbereid wel een zeer moeilijke taak krijgen. In het gewone bankbedrijf is een jarenlange handelsopleiding vereischt, alvorens men tot het moeilijke vak van credietverleening wordt toegelaten; hoe die ambtenaren zich voorstellen dit werk te doen is een raadsel. Dit bestuur zal in voortdurend overleg arbeiden met een Raad van Toezicht, die bestaat uit de beide Ministers, die deze wet onderteekenen. Steun zullen de nieuwe bankiers ontvangen van een op te richten Centraal Economisch-Technologisch Bureau, dit zal weer contact onderhouden met de regionale instituten, die op dit gebied reeds bestaan. Het Bestuur van het bestaande Werkfonds zal als college van advies worden ingeschakeld.

Het zou interessant zijn te berekenen, tot welke dikte elk dossier door de toevoeging van adviezen van bovengenoemde colleges, vermeerderd met die van niet vermelde instanties, moet zijn gegroeid alvorens een beslissing omtrent credietverleening genomen kan worden, en verder wat gebeuren moet als de vele adviezen niet gelijkkluidend zijn. Bij een gewone Bank moet men wel eens een paar dagen, soms zelfs langer wachten voor een beslissing over een crediet genomen kan worden; hoeveel maanden zou het bij deze Staatsbank duren?

Het is onaangenaam te moeten bekennen, dat de bestudeering van dit ontwerp van Wet niet den indruk heeft kunnen wekken, dat de aanvaarding ervan door de beide Kamers in gewijzigden of ongewijzigden vorm, iets nader brengen zal tot de oplos-

sing van de crisis. Wij zouden erdoor gezegend worden met een bedrijf, dat stellig niet sturen zal in de richting van goede financiering en dat misschien alleen met vreugde begroet zal worden door fantasien, die zullen hopen lang gekoesterde plannen met Staatsgeld te zullen mogen uitvoeren en door sommige banken, die aan de mogelijkheid denken zich van eenige stroppen te ontdoen.

De zaak wordt opgericht, omdat de meening heerscht, dat thans voor gezonde industriele bedrijven geen geld beschikbaar zou zijn en dat het particuliere kapitaal niet bereid is zich uit de kluisen te bewegen. Als de Regeering het kapitaal in beweging wil brengen zijn daartoe wel middelen aan te wijzen. Zij moet dan zorgen, dat de lang beloofde aanpassing werkelijkheid wordt, en niet trachten dit te bereiken door maatregelen, die nieuwe onzekerheid en verstar-ring brengen, maar door geleidelijk de drukkende crisis-maatregelen af te wikkelen, door de lasten niet te verhoogen, doch te verlagen, in het algemeen door een sfeer te scheppen, waarin men werken kan en waarin men niet in voortdurende zorgen verkeert over mogelijke aantasting van particuliere overeenkomsten, enz.

Th. L.

VERPLICHTE AUTOMOBIELVERZEKERING OF EEN EENVOUDIGER OPLOSSING?

Vadertje Staat heeft een nieuw terrein gevonden, waarover hij ten behoeve zijner kinderen zijn beschermende hand wil gaan uitstrekken: de verzekering van automobilisten tegen hunne wettelijke aansprakelijkheid wordt misschien verplicht gesteld.

Het motief is het volgende: Het aantal onschuldige slachtoffers van roekeloos rijdende automobilisten is groot; dit is al erg genoeg, maar het wordt een hemeltergend onrecht, wanneer het onschuldig slachtoffer van een automobielongeluk zelfs niet de schade vergoed krijgt als gevolg daarvan geleden, omdat de schuldige automobilist niet in staat blijkt die te betalen. Er moet daarom een wet gemaakt worden, die dat onrecht voorkomt en de aangewezen weg is de automobilisten te verplichten eene verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid te sluiten en aldus in de plaats van den insolvablen automobilist de solvabele verzekeringmaatschappij te stellen.

Het bovenstaande spreekt tot het sentiment van het publiek en ik ben er dan ook van overtuigd, dat de Staten-Generaal, wanneer de daartoe strekkende wet, die op het oogenblik bij de Regeering in voorbereiding is, bij hen ahangig gemaakt wordt, deze met groote meerderheid zullen aannemen.

Daartegen te waarschuwen, althans tegen het zoeken eener oplossing langs den weg der verplichte verzekering, is het doel van mijn opstel.

De eerste vraag die zich voordoet is: Welke is de omvang van het euvel dat men wil bestrijden? Het is nu wel eigenaardig, dat dienaangaande feitelijk ieder gegeven ontbreekt. Het aantal jaarlijks voorkomende verkeersongevallen, waarbij personen worden gedood of verwond, is bekend. Men kan het aantal doden op ongeveer 400 en het aantal gewonden op ongeveer 14.000 stellen.¹⁾ Hoeveel daarvan het slachtoffer zijn geworden van een automobielongeluk is echter onbekend.

Eveneens is onbekend in hoeveel gevallen er werkelijk schade is geleden. Bij verwonding is er natuurlijk schade bestaande in de kosten van genezing, bij dood echter alleen dan, wanneer de gedooide echtgenoot kinderen of ouders had, die door zijn arbeid pleegden onderhouden te worden (art. 1406 B. W.).

Ook is onbekend in hoeveel gevallen de slachtoffers

¹⁾ Volgens het statistisch overzicht verkeersongevallen, samengesteld door het Centraal Bureau voor de Statistiek:

| | dooden | gewonden |
|------|--------|----------|
| 1933 | 427 | 12.601 |
| 1934 | 398 | 14.538 |

niet-automobilisten waren; de automobilisten zelf extra bescherming te geven zal toch wel niet de bedoeling zijn. De redeneering immers is, dat de andere weggebruikers beschermd moeten worden tegen het gevaar, dat de automobilisten op den weg hebben gebracht. Art. 25 Motor- en Rijwielwet, dat den omgekeerde bewijslast heeft ingevoerd, strekt dan ook niet ten voordeele van de automobilisten zelf en de verplichte verzekering is te beschouwen als het sluitstuk op bedoeld artikel, omdat het de executie van het via genoemd artikel verkregen vonnis zeker moet maken.

Het aantal te beschermen gevallen is veel beperkter dan de courantenlezer wel meent, die op grond van de onder „Gemengd Nieuws” gerelateerde automobielongelukken uitroept, dat het een schande is, dat in Nederland nog geen verplichte automobielverzekering is ingevoerd.

Tenslotte is onbekend in hoeveel gevallen de automobilist vrij uitging omdat hij overeenkomstig art. 25 der Motor- en Rijwielwet er in slaagde overmacht aannemelijk te maken.

Dat de meeste automobilisten thans reeds verzekerd zijn, staat vast; onbekend is echter weer welk percentage de automobielen, die nog onverzekerd zijn, van het totaal aantal uitmaken; men schat het op hoogstens 10 pCt. Intusschen beteekent onverzekerd zijn nog volstrekt niet, dat men bij veroordeeling tot schadevergoeding niet tot betalen in staat zal zijn.

Het euvel, dat men wil bestrijden, doet zich slechts voor bij samenloop der volgende omstandigheden:

1. het ongeval is een automobielongeval;
2. er is schade geleden;
3. het slachtoffer is geen inzittende van den automobiel;
4. de automobilist kan geen overmacht bewijzen;
5. de automobilist is onverzekerd of de verzekeringmaatschappij kan op eene bevrijdende bepaling beroep doen;
6. de automobilist is insolvelabel.

Het is wel een zeer ongelukkige samenloop van omstandigheden, wanneer die 6 gevallen zich gecombineerd zullen voordoen. Dat dit hooge uitzondering zal zijn is wel zeker, al ontbreekt statistisch materiaal om het te bewijzen. Mr. Nolst Trenité vertelt in zijn praeadvies over dit ontwerp voor de algemeene vergadering der Nederl. Advocaten-Vereeniging in 1934 uitgebracht, dat hij, teneinde een indruk te krijgen van het aantal gevallen, waarin een slachtoffer van een automobielongeval geen verhaal voor de geleden schade vond, eene enquête gehouden heeft onder zijne collega's. Uit de ontvangen antwoorden bleek, dat over een periode van 9 jaar (1926—1934) zich 61 gevallen hadden voorgedaan, waarin verhaal niet mogelijk was, omdat de automobilist niet verzekerd bleek en zelf insolvelabel was; gemiddeld dus 7 per jaar.

Is dat nu een aantal — men mag het gerust verdubbelen of verdrievoudigen, wanneer men van meening is, dat eene dergelijke particuliere enquête natuurlijk op een te laag cijfer moet uitkomen — om zich daarvoor op den hals te halen de rompslomp, die de uitvoering van een wet, die de automobielverzekering verplicht stelt, ongetwijfeld met zich zal meebrengen? Dat is zeker, de wet zal hare rechtvaardiging moeten vinden niet in de quantiteit, maar slechts in de (ergernis wekkende) qualiteit der gevallen, die zij bestrijdt en aan haar moet dus de eisch gesteld worden, dat zij er voor zorgt, dat voortaan zelfs dat kleine aantal gevallen zich niet meer zal voordoen. Is dat te bereiken?

1. In de eerste plaats zal noodig zijn invoering van eene contrôle op de verzekeringmaatschappijen en van een voorschrift, dat slechts verzekering bij aldus goedgekeurde maatschappijen geoorloofd is, opdat voorkomen worde dat de eene insolvelabele zich bij de andere insolvelabele verzekert. In ons land kent men tot nu toe alleen toezicht op het levensverzekering-bedrijf. Hoeveel binnenlandsche en buitenlandsche

maatschappijen zich hier te lande met de automobielbranche bezig houden weet ik niet precies, ik schat haar aantal op ongeveer 60. Deconfitures zijn uiterst zeldzaam, maar kunnen voorkomen en dus moet er toezicht zijn. Men kan zich beperken tot het verplicht stellen van storting van een depôt en van publicatie van jaarstukken, men kan nog verder gaande voorschriften geven, maar dit is zeker: voor de contrôle zullen ambtenaren noodig zijn, meerdere, naarmate de contrôle intensiever zal zijn en eene deconfiture absoluut uitsluiten kan men toch nooit.

Onder deze omstandigheden lijkt het sommigen misschien aanlokkelijk hetzij Staatsverzekering in te voeren, hetzij aan ééne maatschappij een monopolie te geven, waaraan men dan zeer strenge financieele eischen stelt.

Wat Staatsverzekering betreft zal ik mij bepalen tot het volgende citaat uit een boek, dat ik onlangs over Amerika las: „What we want and thoroughly need is less government in business and more business in government”; wat eene monopolie-maatschappij betreft ben ik van meening, dat wij dan eerst recht zullen geraken van den wal in de sloot.

Wordt de onderlinge concurrentie als premie bepalende factor uitgeschakeld, dan zullen wij en moeten wij ter wille der onpartijdigheid ook wel krijgen eene starre indeeling in gevarenklassen, waarbij de hoogte der premie uitsluitend bepaald wordt door de soort van den automobiel en het gebruik, waarvoor zij dient en weg zal zijn het soepele van het tegenwoordige bedrijf, waarbij juist de onderlinge concurrentie ervoor zorgt, dat allerlei andere omstandigheden mede de premiebepaling beïnvloeden, onder welke omstandigheden de persoon van den verzekerde, te weten hoe hij als automobilist bekend staat, zeker geen geringe plaats inneemt.

En ook het slachtoffer van een ongeval kan men niet gelukkig prijzen, wanneer dat tegenover zich krijgt ééne maatschappij, voor welke coulance geen reden zal en ter wille der onpartijdigheid ook niet mag zijn om aan eene minnelijke schikking mede te werken in al die gevallen, waarin twijfel aan de schuld van den automobilist en twijfel aan den omvang der schade bij het slachtoffer bestaat.

Het billijkheidsargument — dat het toch niet aangaat al de particuliere maatschappijen, die een reeks van jaren bezig zijn geweest de automobielverzekering op te bouwen en te populariseren en in dien tijd 90 pCt. der automobilisten onder haar vaan hebben gebracht, plotseling uit haar bedrijf te stooten en met haar haar personeel, omdat zij er niet in geslaagd zijn de resteerende 10 pCt. ook te bereiken — spreek ik slechts aarzeland uit, want in de tegenwoordige tijden maakt een beroep op de billijkheid niet veel indruk meer.

2. Op het oogenblik is iedere verzekeringmaatschappij vrij iemand al dan niet als verzekerde te accepteren. De onderlinge concurrentie der maatschappijen zorgt er wel voor, dat iemand niet op lichtvaardige gronden als verzekerde geweigerd wordt, maar anderzijds zijn er automobilisten, die het zoo bont gemaakt hebben, dat geen maatschappij hen meer als verzekerde wil aanvaarden. Aldus wordt getemperd het bekende nadeel aan iedere verzekering verbonden, dat het het verantwoordelijkheidsgevoel vermindert en bij automobilisten woest rijden zal bevorderen.

Verplicht stellen van verzekering brengt echter m.i. noodwendig met zich mee verbod aan de maatschappijen om een aangeboden risico te weigeren. De verzekeringmaatschappij mag niet door eene verzekering te weigeren aan den automobilist het rijden onmogelijk maken en aldus zich op den stoel des rechters plaatsen. Het staat uitsluitend aan den rechter, daarover te beslissen, en deze doet dit door het al dan niet ontnemen van het rijbewijs.

3. Geen verzekering geldt tot in het oneindige, steeds is de tijdsduur begrensd. Men verzekert zich óf voor een bepaalden tijd (1 Jan. 1935—'36) óf voor

onbepaalden tijd (1 Jan. 1935—'36 en verder telkens voor één jaar doorlopend) maar dan met bevoegdheid voor beide partijen de verzekering telkens na afloop van een jaar op te zeggen mits binnen zekeren termijn vooraf waarschuwend.

De wet zal natuurlijk moeten voorschrijven, dat iedere automobilist zijn polis steeds bij zich moet hebben en deze op eerste aanvraag aan den controleerenden ambtenaar moet vertoonen om te zien of hij wel verzekerd is. Intusschen is men er dan nog niet, want aan de polis is niet te zien of bij eene verzekering voor onbepaalden tijd gesloten eene opzegging als bovenbedoeld heeft plaats gehad. Men zal dus wel genoodzaakt zijn het verzekeren voor onbepaalden tijd te verbieden.

Vele polissen bepalen, dat de verzekeraar zijnerzijds bovendien nog de bevoegdheid heeft de verzekering ten allen tijde te beëindigen, bijv. op een termijn van 7 dagen. De verzekeraar zal daarvan gebruik maken wanneer hem na aanvankelijk gunstige informaties gekregen te hebben naderhand uit zich voorgedaan hebbende schadegevallen blijkt, dat zijn verzekerde toch een woest rijder is. Ook deze wijze van tusschentijdsche beëindiging van het verzekeringscontract zal verboden moeten worden.

4. Voorstanders van verplichte automobiilverzekering zullen het misschien gek vinden, maar het Wetb. van Koophandel kent eenige gevallen, waarin een verzekeraar geen schade behoeft te vergoeden.

Ik denk aan art. 249, het geval van eigen gebrek, en aan art. 279, het geval van eigen schuld, in de polis bijv. aldus uitgewerkt, dat geen schade vergoed wordt wanneer deze veroorzaakt is, doordien de verzekerde in ernstige mate verzuimd heeft voor het goed en veilig functioneeren van het motorrijtuig zorg te dragen of niet alles in het werk heeft gesteld om schade te voorkomen of te verminderen.

Ik denk aan het geval, dat een automobilist iemand opzettelijk doodrijdt of verwondt. Verzekering tegen eigen opzet is iets, wat tot nu toe nog niet geoorloofd is.

Ik denk aan art. 251, dat den verzekeraar de bevoegdheid geeft zich op nietigheid der verzekering te beroepen en dus schadevergoeding te weigeren, wanneer blijkt, dat de verzekerde bij het aangaan der verzekering voor den verzekeraar ter beoordeeling van het risico belangrijke omstandigheden verzwegen of onjuist heeft meegedeeld.

Tenslotte denk ik aan den algemeenen regel voor alle overeenkomsten en dus ook voor de verzekeringsovereenkomst geldend, dat men vernietiging kan vragen, wanneer men door dwang, dwaling of bedrog tot het sluiten der overeenkomst gebracht is.

De wet zal natuurlijk moeten bepalen, dat het aan den verzekeraar niet geoorloofd is met dergelijke verweren aan te komen tegenover het slachtoffer, hoogstens zal zij den verzekeraar kunnen toestaan om na het slachtoffer betaald te hebben verhaal te zoeken op den verzekerde.

5. Naast de wet kent de polis ook nog gevallen, waarin een verzekeraar geen schadevergoeding behoeft te geven. Ik noem als voorbeelden:

het geval, dat het ongeluk gebeurt tijdens deelneming aan een snelheids- of behendigheidswedstrijd, het geval, dat de automobilist onder den invloed van alcohol verkeert, het geval, dat de automobilist zijn premie niet betaalt.

Het wordt eentonig het te herhalen, maar de wet zal moeten verbieden, dat ook op die gronden de verzekeraar weigert het slachtoffer schadeloos te stellen.

6. Het bepaalde in de artt. 1406 en 1407 B. W., die den rechter verplichten bij het bepalen der schadevergoeding rekening te houden met den wederzijdschen stand en fortuin der personen, kan tengevolge hebben, dat een slachtoffer slechts gedeeltelijke schadevergoeding krijgt, nl. wanneer de schade zeer groot en de automobilist maar een arm mannetje is.

Streeft de wet naar *volledige* schadeloosstelling der

slachtoffers, dan zal zij voor automobilisten de artt. 1406 en 1407 moeten wijzigen.

7. Welke verzekerde som moet de wet als minimum voorschrijven? Bijv. f 25.000 bij dood of lichamelijk letsel van één persoon, f 60.000 bij dood of lichamelijk letsel van meerdere personen. Intusschen, welk cijfer de wet ook stellen zal, men zal er rekening mee moeten houden, dat zich steeds een geval kan voordoen, waarin de schade der gezamenlijke slachtoffers nog grooter is en dus voor dat geval eene regeling moeten maken, waarbij het beschikbare bedrag op billijke wijze tusschen de slachtoffers verdeeld wordt met gevolg, dat de slachtoffers toch nog geen volledige schadevergoeding krijgen.

8. Tenslotte zal men nog eene regeling moeten maken om te voorkomen, dat de schadepenningen in den boedel raken van den juist gefailleerden automobilist en aldus niet ten goede komen uitsluitend aan diens slachtoffers, maar aan al diens crediteuren. Dat eene dergelijke regeling nog niet zoo eenvoudig te maken is en dat men licht consequenties, die er aan vastzitten, over het hoofd ziet, heeft Minister Donner in 1927 ondervonden, toen hij meende deze kwestie eenvoudig te kunnen oplossen door een nieuw artikel 285 W. v. K. (rechtstreeksche verrekening tusschen den verzekeraar en de benadeelde derden), maar door de Tweede Kamer naar huis gestuurd werd met de boodschap, dat de ontwerper de practische gevolgen van de voorgestelde regeling niet in alle opzichten had vermogen te overzien en met de belangen van hen, die de voorgestelde bepaling zullen hebben toe te passen, onvoldoende rekening had gehouden.

Nemen wij aan, dat wij een wet krijgen, die het ideaal, dat met verplichte automobiilverzekering te bereiken is, zoo dicht mogelijk nadert, welke gevolgen zullen dan toch onafwendbaar intreden?

1. dat in ons peperdure land de vaste lasten weder van de salarissen uit de algemeene belastingen of uit eene nieuwe, speciaal de automobilisten treffende belasting zullen moeten worden betaald,

2. het verantwoordelijkheidsgevoel der automobilisten zal verminderen, nu zij weten, dat onder alle omstandigheden een verzekeraar achter hen staat,

3. de gevorderde schadeloosstellingen zullen om dezelfde reden stijgen,

4. de premies zullen belangrijk hooger worden wanneer de verzekeraar geen enkele der excepties meer mag opwerpen, die hem thans ten dienste staan, bovendien verplicht is iederen automobilist als verzekerde te aanvaarden. Dit is proefondervindelijk in alle landen, die verplichte automobiilverzekering hebben ingevoerd, bewezen, zoodat het resultaat zal wezen:

1. dat in ons peperdure land de vaste lasten weder verder zijn gestegen,

2. dat de automobiilverzekering verlaagd is tot iets, dat niet anders dan een caricatuur genoemd kan worden van hetgeen het verzekeringscontract behoort te zijn,

3. dat het aantal slachtoffers eerder toeneemt, zij het dan, dat zij zich met het praedicaat „bij de wet beschermd” mogen sieren,

4. dat toch nog slachtoffers, zonder schadevergoeding te krijgen, vallen, want geen verplichte automobiilverzekeringswet kan verhinderen, dat zich nooit een onverzekerde automobilist op den weg bevindt.¹⁾

Dit alles geschiedt noodeloos. Ik zeg dit, sinds ik in Econ.-Stat. Berichten van 16 October jl. een artikel van Dr. P. D. Pestman heb gelezen, waarin

¹⁾ Ik weet wel, dat de almachtige wetgever ook daarop wel iets kan verzinnen. Zoo bestaat in Zweden de regeling, dat, wanneer een onverzekerde automobilist een slachtoffer maakt, de schade gedragen en omgeslagen moet worden over al de toegelaten maatschappijen. Dit kan ik geen verzekering meer noemen, zelfs geen caricatuur ervan. Het is niets anders dan eene extra-belastingheffing van verzekeringmaatschappijen, door de Overheid als voorwaarde aan de toelating verbonden.

deze mededeeling doet van een stelsel, dat aanbevolen wordt in een op 5 Juli 1934 door de Fransche parlementaire Commission d'assurance et de prevoyance sociale uitgebracht verslag.

Het stelsel komt op het volgende neer:

Alles blijft bij het oude, totdat het slachtoffer een in kracht van gewijsde gegaan vonnis tegen den automobilist gekregen heeft, dat hij niet kan executeeren. Nu treedt de Staat op, bijv. door middel van zijn orgaan de Rijksverzekeringsbank. Deze betaalt het slachtoffer de toegewezen schadeloosstelling uit, doch treedt daartegenover in de rechten, die het slachtoffer tegen den automobilist heeft. De Rijksverzekeringsbank heeft meer kans nog iets van den automobilist los te krijgen dan het ongelukkige slachtoffer.

De Rijksverzekeringsbank put de noodige gelden uit een fonds, dat gevormd wordt door:

1. datgene wat de Rijksverzekeringsbank nog van den schuldigen automobilist weet los te krijgen,
2. een boete den schuldigen automobilist op te leggen,
3. een omslag over alle automobilisten te incasseren, bijv. door eene verhooging der grondslag motorrijtuigen van de personeele belasting.

Voor Frankrijk wordt berekend, dat die omslag niet meer zal behoeven te bedragen dan Frs. 10 voor auto's onder 8 pk en Frs. 20 voor de overige.

Laat de Regeering in die richting eene oplossing zoeken en ons voor de zegeningen eener verplichte automobielverzekering sparen.

Mr. A. VAN WULFFTEN PALTRE.

HET UITVOERRECHT OP BEVOLKINGSRUBBER ALS STIMULANS VOOR DEN UITVOER.

Het bericht, dat de uitvoer van bevolkingsrubber in de maand October niet minder dan 17.763.628 kg of 17.484 long tons heeft bedragen, zal velen met verbazing hebben vervuld. Inderdaad, het is voor dengene, die het onder oogen krijgt, ook wel zeer merkwaardig, dat het recht, hetwelk ten doel heeft den uitvoer te beperken en dat in verschillende etappes met 6 cts. per kg is verhoogd geworden, den export, in plaats van dezen te doen dalen — bovendien het normale seizoensverschijnsel — 9.544 tot 17.484 long tons doet stijgen.

In ons artikel in E.-S.B. van 16 October jl. hebben wij erop gewezen, dat alleen een zeer scherpe verhoging van het uitvoerrecht effect zou kunnen sorteren; de Regeering in Indië meende evenwel, dat een verhoging van 6 cts. voldoende was. Nu moet men zich bij de beoordeeling van deze verhoging allereerst voor oogen houden, dat tegelijk met het opvoeren van deze heffing ook het prijsniveau gedurende de maand October gestegen is en wel met ongeveer 5 cents per kg, zoodat dus ook het provenu, dat aan de bevolking komt, grooter is geworden en ten deele de vermindering daarvan, veroorzaakt door het uitvoerrecht, werd gecompenseerd. Daarnaast kan aangenomen worden — een verschijnsel, dat zich steeds voordoet indien de marktprijs een dalende tendens heeft — dat in verhouding tot de noteering het provenu procentueel grooter is geworden, omdat de handel liever een deel van zijn winst laat vallen, dan geen rubber meer te krijgen. In hoeverre hiervan sprake is geweest, zal t.z.t. de berichtgeving over de bevolkingsrubber in het vierde kwartaal moeten uitwijzen.

Vast staat echter wel, dat er van een scherpe verhoging van het uitvoerrecht in verhouding tot den prijs geen sprake is geweest en wederom is bewezen, dat ons betoog, dat een achter het prijsniveau aankomende export-reguleator niet bevredigend kan werken, juist is geweest.

Een tweede verklaringsmoment voor de groote exporten moet gezocht worden in den afvoer van voorraden, hetgeen ook weer volkomen begrijpelijk is. Niet slechts van die bij de erkende handelaren, welke

van 7.575 tot ongeveer 4.300 long tons zijn verminderd, doch ook van de voorraden in het binnenland. Met de voortdurende dreiging van een vrijwel onmiddellijk ingaande verhoging van het uitvoerrecht voor oogen is het alleszins begrijpelijk, dat de voorraden zooveel mogelijk werden gespuid. Op een komende verlaging van het recht viel niet te rekenen, terwijl elk oploopen van den marktprijs, dat niet dadelijk door een verhoging van het recht gecompenseerd werd, een voordeeltje leverde, dat slechts tijdelijk zou blijven bestaan. Een vasthouden van voorraden voor een hausse-speculatie had dus geen doel en daarom wordt een ruiming der voorraden geheel verklaard.

Doch hierdoor wordt de sterke toeneming der exporten waarschijnlijk niet ten volle verklaard, zoodat er tenslotte nog een andere oorzaak moet zijn geweest. In ons artikel in E.-S.B. van 14 December 1932, waarin wij de structuur der bevolkingsrubber hebben geanalyseerd, hebben wij erop gewezen, dat er een gegeven oogenblik komt, waarop een daling in opbrengst niet leidt tot een verkleining, doch tot een vergroting van voortbrenging en uitvoer. Wij kwamen daar tot de conclusie, dat voor zoover de rubbertuinen dienden als middel tot levensonderhoud, een daling van de opbrengst per eenheid product ertoe leidde, dat een streven ontstond de inkomsten door vergroting der productie op hetzelfde niveau te houden. Een voortgezette prijsdaling deed dus eerst de productie afnemen, doch daarna, indien een zeker critiek punt werd bereikt, wederom toenemen, om bij een verder aanhouden van de daling de voortbrenging allengs te verminderen.

Uit het rapport over de bevolkingsrubber gedurende het eerste kwartaal van dit jaar weten wij, dat in de onderzochte streken is gebleken, dat het kleinbezit aan productieve tuinen voortdurend stijgende is en dat hiermede bovendien gepaard gaan niet alleen een stijgende productiviteit, doch bovendien een toenemende productiedrang; *de October-cijfers nu toonen zeer waarschijnlijk aan, dat het critieke punt, waarop een daling van opbrengst leidt tot vergroting van voortbrenging is bereikt*, met andere woorden, dat de onvoldoende verhoging van het uitvoerrecht ertoe heeft geleid juist het verkeerde effect te sorteren. Een scherpere verhoging zou geleid hebben tot een vermindering van de productie, omdat andere bezigheden loonender zouden zijn geweest; deze verhoging evenwel liet de kans door iets intensiever tappen een zelfde inkomen te behouden en deze kans werd genomen.

Het feit, dat het Gouvernement doorging te experimenteren, heeft dus alleen maar nieuwe moeilijkheden gegeven; het heeft ons bovendien geleerd, dat *thans een ingrijpende verhoging van het recht invloed op den uitvoer moet gaan oefenen*, zoodat wij deze nu binnenkort wel tegemoet kunnen zien.¹⁾

Het valt te betreuren, dat door dit al de positie nog ongunstiger is geworden, zooals uit de volgende cijfers blijkt (ontleend aan Bulletin van het Int. Reg. Comm.):

| | | |
|--|--------------|-----------|
| Uitvoer gedurende Januari/September 1935 | 112.836 | long tons |
| " " October | 17.484 | |
| Uitvoer Januari/October 1935 | 130.320 | |
| Toegestane quotum voor geheel 1935 | 112.566 l.t. | |
| Door ondern. ter beschikking te stellen | 19.685 l.t. | |
| | 132.251 | |
| | 1.931 | |

| | |
|--|--------|
| daarbij: maximaal toegestane overschrijding van 5 pCt. van het toegestane quotum voor bevolkings- en ondernemingsrubber (270.000 tons) | 13.500 |
| Totaal | 15.431 |
| Af: overschrijding 1934 door bevolkingsrubber gedurende November/December nog aan bevolkingsrubber te exporteeren | 8.309 |
| | 7.122 |

¹⁾ Na het ter perse zijn van dit artikel werd het recht reeds van 26 tot 29 cts. verhoogd. (Red.)

Het quantum van 20, miljoen kg licenties, dat de ondernemingen ter beschikking van het Gouvernement stellen teneinde Het de gelegenheid te geven de internationale verplichtingen na te komen, is dus reeds voor meer dan de helft in October verloren gegaan; inderdaad verloren gegaan, want de opvoering der productie had ten deele de bedoeling eenzelfde inkomen te verwerven, terwijl het aanmoedigen van den export van voorraden in het geheel geen nut had.

Voor de gelijkmatige inkomensverwerving der bevolking ter vermindering van moeilijkheden in de twee laatste maanden is het in elk geval vergeefsch geweest en met belangstelling mag dan ook afgewacht worden, welke maatregelen het Gouvernement thans zal nemen en hoe Het in de toekomst dergelijke ongewenschte, doch zeker niet onverwachte omstandigheden zal pogen te voorkomen. J. F. H.

INNING ONBETWISTE GELDVORDERINGEN.

I.

Bij Koninklijke Boodschap van 5 October 1935 is bij de Tweede Kamer ingediend een ontwerp van wet houdende maatregelen tot vergemakkelijking van inning van onbetwiste geldvorderingen (Zitting 1935—1936, No. 174). Dit wetsontwerp opent de mogelijkheid, dat voor opeisbare geldvorderingen tot ieder bedrag een executoriale titel — dwangbevel genaamd — verkregen wordt, zonder dat daartoe een contentieus proces noodig is.

De voorgestelde regeling, welke opgenomen zal worden in het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, als nieuw toe te voegen 12de afdeeling van den 6den titel van het 3de boek (artt. 882—899), komt in het kort op het volgende neer:

1. De schuldeischer van een opeisbare geldsom wendt zich met een verzoekschrift tot den volgens de gewone competentieregels bevoegden rechter ter verkrijging van een dwangbevel; bij het verzoekschrift, hetwelk o.m. het bedrag en de gronden der vordering dient te bevatten, moeten de tot staving daarvan dienende bescheiden overgelegd worden; verzoekschriften aan de rechtbank moeten per procureur geschieden; behandeling bij de rechtbank geschiedt door een enkelen rechter (artt. 882—884 Rv.).

2. De griffier zendt den schuldenaar een afschrift van de stukken, onder opgave binnen welken tijd hij moet antwoorden; de termijn is voor: binnenland, 14 dagen (behoudens verlenging); buitenland, ter vaststelling door den rechter; ingeval het adres van den schuldenaar onbekend is, geschiedt oproep per advertentie (art. 885).

3. De volgende mogelijkheden doen zich voor:

a. de schuldenaar antwoordt niet: de rechter vaardigt het dwangbevel uit, „ten ware het verzoek hem onregmatig of ongegrond voorkomt”; de schuldenaar heeft mogelijkheid van verzet (artt. 886—887);

b. de schuldenaar erkent zonder voorbehoud de geheele geldsom verschuldigd te zijn: de rechter vaardigt het dwangbevel uit, ook al mocht hij niet bevoegd zijn; hooger beroep is alleen mogelijk over de vraag, of de rechter terecht het antwoord van den schuldenaar als een volledige erkenning beschouwd heeft (art. 888);

c. de schuldenaar geeft een antwoord, waaruit niet blijkt, dat hij zonder voorbehoud erkent de geldsom schuldig te zijn: de zaak wordt verwezen naar de gewone terechtzitting om contradictoir te worden afgedaan; indien en voor zoover echter de schuldenaar zonder voorbehoud erkent een gedeelte der geldsom verschuldigd te zijn, kan de rechter een dwangbevel uitvaardigen, onder verwijzing van het niet erkende gedeelte (art. 889 j^o 888); de rechter heeft de bevoegdheid alvorens de zaak te verwijzen partijen voor een schikking op te roepen (art. 890).

4. Het dwangbevel heeft in geval sub a. kracht¹⁾ van verstekvonnis; in geval sub b. (en c.) van op tegenspraak gewezen aan hooger beroep onderworpen vonnis; de rechter kan de voorloopige tenuitvoerlegging met of zonder borgstelling gelasten.

5. Het totaal verschuldigde griffierecht vanaf de indie-

¹⁾ Is zulks voldoende i.v.m. artt. 430, 439 c.a. Rv.? Vgl. art. 14 Wet van 22 Mei 1845, S. 22. Zie ook Wet van 4 Augustus 1917, S. 507, omtrent de executie van dwangbevelen in Nederlandsch-Indië.

ning van het verzoekschrift tot en met de afgifte van het dwangbevel zal bedragen in: kantongerechtszaken (boven f 25,—): f 5,— (thans f 7,50); rechtbankzaken: f 10,—.

De schuldeischer bespaart zich de kosten van de dagvaarding¹⁾, de oproeping ter rolle en de grosse (tesamen minstens f 10,— à f 12,—); voorts zullen uiteraard de kosten van den procureur (gemachtigde) minder bedragen.

6. Voor de verzoekschriften en de door de griffie te verrichten mededeelingen worden formulieren vastgesteld; bij de indiening van het verzoekschrift met de stukken moet een afschrift daarvan bijgesloten worden (artt. 899, 883).

II.

Door de indiening van dit wetsontwerp heeft de Regeering eindelijk gevolg gegeven aan de reeds sinds jaren bij haar uitgeoefenden drang, om op het gebied van de inning van (kleine) geldvorderingen maatregelen te nemen. Zoo werd sinds de Justitiebegroting voor 1928 telken jare in het Voorloopig Verslag van de Tweede Kamer en vaak ook van de Eerste Kamer op dergelijke maatregelen aangedrongen.

De Kamer van Koophandel en Fabrieken te Arnhem heeft er destijds in belangrijke mate toe bijgedragen om deze zaak in de meer algemeene belangstelling te brengen, door in 1925 aan den Minister van Justitie ter beoordeeling voor te leggen een wetsontwerp nopens het incasseeren van geldvorderingen onder f 200, hetwelk als uitgangspunt had het in Duitschland bestaande „Mahnverfahren”. Dit ontwerp kon aanvankelijk noch bij den Minister, noch bij de Staatscommissie-Limburg²⁾ genade vinden. De Minister meende toentertijd, dat goeddeels aan de desiderata tegemoet gekomen zou zijn door de Wet van 12 Januari 1929, S. 7, nopens het verhaal der kosten van den gemachtigde in kantongerechtszaken (nieuw art. 57a Rv.). Alras bleek echter, dat bedoelde wetswijziging geringen baat opleverde. Naast het bezwaar, dat een gewone procedure noodig bleef om een executorialen titel te verkrijgen, drukten ook nadien de aan dezen rechtsgang verbonden kosten (dagvaarding, bijstand, griffierechten, grosse) onevenredig zwaar op kleinere geldvorderingen, zoo zelfs, dat zij veelal prohibitief werkten.

Verdere pogingen bij de Regeering om ook aan deze bezwaren tegemoet te komen stuitten toen bij haar op tegenwerpingen van financieelen aard; gezien den steeds slechter wordenden toestand van 's Rijks financiën kon zij geen maatregelen bevoornden, welke een vermindering van inkomsten uit griffie- en zegelrechten mede zouden brengen. Zeer terecht is de Regeering hierop teruggekomen.

De eer van het feit, dat de wetgever thans gaat ingrijpen, komt voor een zeer groot deel toe aan de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Arnhem, welke hiervoor onvermoeid geijverd heeft, eerst door het opstellen van het bovenvermelde voorontwerp, later o.m. door haar onderzoekingen omtrent de werking van het „Mahnverfahren” in Duitschland. Een vergelijking voorts van haar ontwerp³⁾ met het thans ingediende doet zien, in hoe belangrijke mate het hare als grondslag voor het onderhavige heeft gediend.

III.

De indiening van dit wetsontwerp valt toe te juichen. In de eerste plaats omdat het, èn door kostenbesparing, èn door belangrijke vereenvoudiging der procedure, de zeer ongunstige positie, waarin de schuldeischer van een kleine geldvordering ten opzichte van den tot betalen onwilligen schuldenaar

¹⁾ Aangenomen kan worden, dat de verzoekschriften niet zegelplichtig zijn.

²⁾ De M. v. T. vermeldt niet, of de Staatscommissie in het onderhavige wetsontwerp gekend is.

³⁾ Voor den tekst (met M. v. T.) zie o.m. Weekblad van het Recht No. 11419.

staat, aanmerkelijk zal verbeteren. Het moest een demoraliseerende werking hebben, welke te sterker voelbaar moest zijn in deze jaren van depressie, nu reeds zoo vele schulden door onmacht niet betaald worden, dat speciaal bij kleine geldvorderingen de ingewikkelde procedure en de sterk prohibitief werkende kosten den schuldeischer practisch machteloos deden staan. Uit de practijk is te goed gebleken, hoe onder die omstandigheden onwillige schuldenaren gekweekt worden.

Daarnaast zal de nieuwe regeling ongetwijfeld een belangrijke werkbeparing voor de rechterlijke macht medebrengen. De M. v. T. spreekt de verwachting uit, dat het gros der verstekzaken¹⁾ nu vermoedelijk van de rollen zal verdwijnen. Mogelijk is dat te optimistisch gedacht. Zeker is echter — de ervaring met het „Mahnverfahren“ in Duitschland heeft dat ook bewezen —, dat met een doeltreffende regeling, vele van dergelijke wanbetalingen zonder eigenlijk proces afgewikkeld kunnen worden. Zal bovendien het bestaan van deze regeling op zichzelf niet reeds vele wanbetalers tot betere gedachten brengen?

Het wetsontwerp heeft, in tegenstelling met het Arnhemsche ontwerp, betrekking op *alle* geldvorderingen. De practijk zal moeten uitmaken of ook voor grootere schulden deze regeling veelvuldig toepassing zal vinden en met succes.

Anders dan het Duitse „Mahnverfahren“, geldt de voorgestelde regeling alleen voor *geldschulden* en niet ook voor verplichtingen in vervangbare goederen en waardepapieren. Uitbreiding tot deze laatste zou weinig gepast hebben in het systeem van onze wet, welke in het algemeen de z.g. reële executie niet kent.

Het wetsontwerp valt niet onder de eigenlijke „crisis-wetgeving“, welke een zoo overheerschende plaats bij den Nederlandschen wetgevenden arbeid is gaan innemen. Niettemin brengt het „aanpassing“ in den goeden zin des woords.

IV.

De in het wetsontwerp voorgestelde procedure voldoet ongetwijfeld aan den eisch eenvoudig te zijn. De formaliteiten zijn tot een minimum teruggebracht. Bij een voor den schuldeischer gunstig verloop, d.w.z. indien de schuldenaar, hetzij in het geheel niet antwoordt, hetzij zonder voorbehoud erkent het geheele gevorderde bedrag schuldig te zijn, is de indiening van het verzoekschrift met de stukken het eenige wat hem te doen staat; geen behandeling op een zitting vindt plaats, geen noodzakelijkheid dus om zelf of bij gemachtigde (procureur) te verschijnen. Hij ontvangt t.z.t. het dwangbevel thuis. Spreekt de schuldenaar de vordering tegen, dan wordt de zaak volgens de gewone procedure afgehandeld. De schuldeischer heeft dan het tijdverlies van de „voor-procedure“ (als regel veertien dagen). M.i. speelt dat voor de overgrote meerderheid der achterstallige vorderingen geen rol. Ook aan het inleidende verzoekschrift zijn zeer eenvoudige eischen gesteld; geen sprake van een dagvaarding, met de inkleeding waarvan de zaak staat of valt.

Op één punt twijfel ik echter aan de doeltreffendheid der voorgestelde regeling. De rechter moet n.l. de zaak naar de gewone terechtzitting verwijzen, „indien de schuldenaar binnen den gestelden termijn antwoordt, maar uit zijn antwoord niet blijkt, dat hij volledig erkent de opgevorderde geldsom verschuldigd te zijn“. Te vreezen valt, dat juist bij geldvorderingen tot een gering bedrag, een zekere categorie schuldenaren er de gewoonte van zal maken, zonder meer te antwoorden „vordering niet erkend“ (de

thans gebezigde tekst laat zulks toe), er wellicht op speculeerende, dat de schuldeischer de zaak niet zal doorzetten van wege de moeite en kosten der gewone procedure, welke dan moet volgen. Het Arnhemsche ontwerp voorzagt deze mogelijkheid reeds in zekeren zin, waar het voorschreef, dat het antwoord van den schuldenaar om verwijzing naar de gewone zitting tengevolge te hebben, naar het oordeel van den rechter een betwisting van de verschuldigdheid van het gevorderde bedrag moet inhouden; een min of meer subjectieve maatstaf dus. Wenschelijk is daarom m.i., dat in ieder geval aan het antwoord van den schuldenaar de eisch wordt gesteld van een zekere (zij het summiere) motiveering en dat de rechter de bevoegdheid krijgt met de ontkenning geen rekening te houden op grond van onvoldoende of kennelijk onjuiste motiveering daarvan. Hieraan ware dan vast te knopen het recht van den schuldenaar om tegen een dergelijke beslissing van den rechter in hooger beroep te gaan (analoog dus aan het voorgestelde art. 888, lid 4 Rv.). Ik vraag mij voorts af, of niet, teneinde in dergelijke gevallen afzonderlijke procedures met verwijzingen te voorkomen, het hooger beroep en de behandeling ten principale op een of andere wijze gecombineerd kunnen worden.

Bij eenvoud en een minimum van formaliteiten in het procesrecht moet men dubbel op zijn hoede zijn; dat met de belangen van partijen en in het bijzonder dan van den schuldenaar rekening wordt gehouden. Een moeilijk punt is altijd de „onbekende woon- of verblijfplaats“. Men kan wel zeggen, dat de schuldenaar, die „met den noorderzon“ vertrokken is, meestal geen verhaalsobjecten achterlaat, welke het verwerven van een executorialen titel waard zijn. Er zal echter nauwkeurig op gelet dienen te worden, dat niet te spoedig tot „onbekendheid“ geconcludeerd wordt, ook in verband met den „oproep“, welke dan per advertentie plaats moet vinden. Waar hier voorts het zonder meer niet antwoorden door den schuldenaar op korten termijn vergaande executiemogelijkheden opent, kan een tijdelijke afwezigheid van den beweerdten schuldenaar voor hem zeer onaangename gevolgen hebben. Zooveel mogelijk moet dus gewaarborgd zijn, dat de stukken inderdaad in handen van den schuldenaar komen. De rechter zal hier, zoo noodig, een ruim gebruik moeten maken van zijn bevoegdheid om den termijn te verlengen.

Op een paar punten van ondergeschikt belang wijs ik nog. Het lijkt in de eerste plaats wenschelijk, dat in art. 883, lid 5, naast de mogelijkheid van aanvulling (verbetering) van het verzoekschrift ook die van aanvulling (verbetering) der stukken wordt voorzien. Voorts bepaalt art. 884, lid 2, dat de oorspronkelijke bij het verzoekschrift ingezonden bescheiden, ter griffie blijven berusten; deze stukken zullen veelal later voor den schuldeischer ook nog van belang kunnen zijn; hij moet daarom, na afloop van de procedure, weer de beschikking daarover kunnen krijgen (vgl. art. 148 Rv.).

Het valt buiten mijn bestek om het belang van dit wetsontwerp in het algemeene kader van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (lijdelijkheid van den rechter, beteekenis der dagvaarding, opsterken van het executierecht) en de voorstellen tot herziening daarvan, te beschouwen. Slechts zij gewezen op de verdere verschietsen van efficiency bij de rechtspraak, welke het ontwerp opent; „De indiening van het verzoekschrift en de afdoening daarvan zullen aan formulieren worden gebonden, zoo ingericht, dat met een enkele aantekening de handeling van den griffier, de houding van den schuldenaar en de beschikking van den rechter kunnen worden vastgelegd“, aldus de M. v. T. Het doet denken aan de formulieren, in gebruik bij een modern gemechaniseerd bankbedrijf. Moge ook in dit opzicht de rechtspraak zich verder „aanpassen“.

Mr. W. A. VAN RAVESTEYN.

¹⁾ De ook in de M. v. T. aangehaalde Justitieele Statistiek over 1933 geeft de volgende cijfers:

Rechtbanken, totaal 14.567 einduitspraken, waarvan 7796 bij verstek.

Kantongerechten, totaal 45.824 einduitspraken, waarvan 24.760 bij verstek.

VERKEERSVERSIET.

I.

Bij de behandeling van het wetsontwerp tot verlagening der openbare uitgaven in de Tweede Kamer heeft de Minister van Waterstaat eenig perspectief geopend aangaande de maatregelen, die eerlang met betrekking tot de regeling van het verkeerswezen zullen worden getroffen. Een vóór-ontwerp voor autobus-vergunningen verkeert thans in het clair obscur der geheime dossiers, terwijl een soortgelijk ontwerp tot regeling van het vrachtautoverkeer binnenkort het, voorloopig eveneens ietwat duistere, levenslicht hoopt te aanschouwen.

De entourage, waarin de geboorteklok der concessiewetgeving geluid werd, is typeerend voor de plaats, die zij zal innemen en het doel, dat met haar afkondiging der Regeering voor ogen staat. Zij zal n.l. gezien moeten worden als één der middelen om te geraken tot een ordening van het verkeerswezen, waarbij zij — naar punt 6 der M. v. T. betreffende § 47 van bovengenoemd ontwerp — meer in het bijzonder zal moeten verzekeren, dat redelijke bestaansvoorwaarden der verkeersondernemingen in acht genomen zullen worden en dat een juiste verhouding tusschen het beschikbare vervoer en de capaciteit der openbare vervoermiddelen zal blijven (!) bestaan.

Deze doelbepaling kan weinig geslaagd genoemd worden, omdat zij — het voorstellende alsof alleen het belang der vervoerondernemingen met een concessiestelsel gediend is en niet den noodigen nadruk leggende op het *publieke* belang, dat er door bevorderd wordt — de beteekenis van een concessiewetgeving verengt en de aanvaarding van de beperking der individueele vrijheid, die zij tengevolge heeft, noodeloos verzwakt. Het is op deze, meer algemeene, beteekenis, dat wij hieronder wat meer licht willen laten vallen.

Om te verstaan, dat het *algemeene* belang bij een concessiewetgeving ten nauwste betrokken is, is het daarom goed de verwijzing naar punt 6 der M. v. T. van bovengenoemd wetsontwerp los te laten en de aankondiging der concessioneering van het autoverkeer te beschouwen als een deel van het plan van wetgeving, dat de Regeering ter coördinatie (verkrijging van een zoo economisch mogelijk en in het algemeen belang functionneerend verkeersapparaat) noodig acht. Met de plaatsing in *dat* milieu is het niet alleen mogelijk het met de concessiewetgeving nagestreefde *doel* juist te formuleeren, maar is het evenzeer mogelijk haar *inhoud* te bepalen. Want evenmin als de coördinatie-zelve ten doel mag hebben de *particuliere* belangen der verkeersondernemingen te bevorderen, maar veel meer de Staat met zijn ingrijpen pogen moet het algemeen belang te beschermen en te bevorderen, evenmin mag voor het middel, dat tot coördinatie voeren moet, het particuliere belang richtinggevend zijn, maar is het noodzakelijk, dat ook hier bevordering van het algemeen belang op den voorgrond sta.

Welke de inhoud der wetgevingen is, is ons uit den aard der zaak onbekend, maar het zal o.i. van weinig speculatie getuigen, indien wij vermoeden, dat het bestaande, in 1926 ingevoerde concessiestelsel voor publiek vervoer van reizigers per auto, dat een gedecentraliseerde vergunning-verleening kende, vervangen zal worden door een stelsel, waarbij de verleening door een centraal lichaam geschiedt. Wat het vrachtautovervoer betreft is het niet onmogelijk, dat het indertijd door Minister Reymer ingediende voorstel opnieuw onder de aandacht verschijnt.

De onbekendheid met de bepalingen der voorgenomen concessiewetgeving maakt het evenwel mogelijk daarvan onafhankelijk en onbeïnvloed eenige beschouwingen te wijden aan de beginselen, waarvan de Overheid zal moeten uitgaan.

Zooals reeds in het voorgaande is gesteld, moeten de bepalingen der concessiewetgeving — het middel

— ontspruiten aan dezelfde beginselen, die ook de coördinatie — het doel — moeten beheerschen. Derhalve zal de concessiewetgeving bepalingen moeten kennen, welke zoowel het algemeen belang zullen beschermen als het bevorderen.

Ter *bescherming* van dat belang zal de concessie allereerst bepalingen moeten bevatten, welke de *veiligheid* van het verkeer beoogen. Hiertoe zal behalve keuring en periodieke herkeuring van materieel en personeel ook vaststelling der dienst- en rusttijden noodig zijn, zoodat deze laatste — bij den bestaanden toestand vergeleken — uitgebreid wordt tot het touringcar- en vrachtauto-bedrijf.

Eveneens zal het publiek beschermd dienen te worden door bepalingen, welke de *wettelijke aansprakelijkheid* regelen en aan de kleinere, minder kapitaalcrachtige ondernemingen de verplichting tot verzekering tegen het risico van aansprakelijkheid jegens derden opleggen, terwijl ten derde verzeerd dient te worden, dat *de verzenders op gelijke wijze behandeld* zullen worden. Hiertoe zullen zoowel de *verplichting tot vervoer* van alle aangeboden goederen en alle personen, die zich voor het vervoer aanmelden, als de verplichting tot *publicatie der tarieven* moeten worden voorgeschreven. Of men echter tot dit laatste — ofschoon principieel juist — in de bestaande verhoudingen zal overgaan, is niet zeker, omdat men onlangs van dit beginsel ten aanzien van de spoorwegen is afgeweken; men zal thans moeilijk den vrachtauto-ondernemer kunnen verplichten tot openbaarmaking zijner tarieven, terwijl men den concurrent toelaat met niet-openbare tarieven te manipuleeren. Het zou daarom aanbeveling verdienen met de beide concessiewetten tegelijk in te dienen een wijziging der spoorwegwet, waarbij de publicatie der tarieven voor die vervoeronderneming wederom verplichtend wordt gesteld.

Zullen de bovenaangeduide bepalingen ter *bescherming* van het algemeen belang in het algemeen worden aanvaard en zonder veel moeite kunnen worden geformuleerd, anders staat het met de bepalingen, welke de *bevordering* van dat belang ten doel hebben.

Niet alleen dat de tweede groep bepalingen veel meer dan de eerste groep ruimte zal geven tot meeningsverschil omtrent de wenschelijkheid der bepalingen, ook de juridische formulering zal veel meer moeilijkheden bieden dan met de eerste groep het geval was.

Een der doeleinden, waarnaar men ter *bevordering* van het algemeen belang zal moeten streven, is de bevordering van een *zoo goedkoop mogelijk vervoer*, hetgeen nauw samenhangt met de *dichtheid* van het verkeer, dus met de verhouding van het aangeboden aantal bewijsbare en het aantal gevraagde diensten. Deze mogelijkheid van goedkoop productie bij omvangrijken omzet, die zich bij de verkeersbedrijven, evenals bij andere kapitaalintensieve bedrijven voordoet, moet bij de eerste te meer worden gebruikt, daar de geproduceerde diensten niet opgestapeld kunnen worden, maar de mogelijkheid van gebruikmaking tijdelijk bepaald is. De eisch van een juiste verhouding tusschen capaciteit (aanbod) en te vervoeren hoeveelheid (vraag) klemt dus in het verkeerswezen nog meer dan in andere kapitaalintensieve bedrijven.

Nu is het bekend, dat in de huidige omstandigheden deze verhouding zeer ongunstig is. Kon Prof. Mr. F. de Vries in zijn rede bij de installatie der Centrale Commissie van Advies en Bijstand voor het Verkeersfonds nog slechts in het algemeen constatareeren, dat er een ernstige wanverhouding bestond tusschen de vervoerscapaciteit en den omvang van het vervoer, de onlangs gepubliceerde *Statistiek van de bevrachtingen in de wilde vaart in Nederland, 1934*, heeft geopenbaard, dat de totale laadruimte der particuliere binnenschipperij (ad 3.117.638 t.) in 1934 slechts driemaal gebruikt werd (voor het vervoer van 9.852.095 t.).

Dat een dergelijke graad van capaciteitsgebruik tot een zeer dun, en dus duur, vervoer leidt, is notoir. Het concessiestelsel geeft nu der Overheid een effectief middel in handen om door aanpassing van de capaciteit aan de behoefte, een *goedkoop* vervoer ten bate van de gemeenschap te bevorderen. Omdat iedere concessie een uitvloeisel van een generaal verbod is, kan de Overheid bij de hanteering van haar concessioneerende bevoegdheid, wanneer naar haar oordeel het noodige evenwicht bereikt is, door afwijzing van concessie-aanvragen, capaciteit-bepalend optreden en het voor een goedkoop vervoer noodige evenwicht bewaren.

Is deze limiet zonder moeite theoretisch te formuleeren, de praktische uitwerking ontmoet veel meer moeilijkheden. De eerste moeilijkheid ontstaat reeds bij de vraag over welk gebied de door *publieke* vervoermiddelen te bevredigen behoefte in oogenschouwen genomen moet worden. Beschouwt de Overheid de behoefte aan verkeersdiensten van het geheele land, dan brengt dit mede, dat zij de concessionarissen voor publiek vervoer vrij moet laten het emplot voor de hun toegestane capaciteit te vinden, waar zij dat het gunstigst achten. Als gevolg daarvan zullen de exploitanten zich — evenals thans — op de dichtste trajecten werpen en daarop een concurrentie voeren, die op den duur fnuikend zal blijken voor het algemeen welzijn. Het is immers bekend, dat de mededinging zal voortduren totdat de limiet der variabele kosten bereikt zal zijn, terwijl op dit niveau lang doorgewerkt kan worden, omdat door voortdurend kapitaalverlies-gevende overdracht van het materieel de kapitaallasten der ondernemingen op den duur zeer gering zullen zijn.

Bij dit systeem krijgt men dus denzelfden, voor de gemeenschap verliesgevend, toestand als waarin het verkeerswezen zich thans bevindt; verbetering zou er alleen in te brengen zijn, indien de Overheid tot tariefvaststelling overging, hetgeen weer een omvangrijk en verstarrend administratief apparaat medebrengt. Als voordeel staat daartegenover, dat het publiek ten volle partij zal kunnen trekken van de bewegelijkheid, die de exploitatie van den auto kenmerkt. Wil men — om de hierboven aangeduide na-deelen, die het voordeel der grootere bewegelijkheid waarschijnlijk zullen opheffen — een dergelijk stelsel niet aanbevelen, dan blijft der Overheid niets anders over, dan dat zij de behoefte aan *publiek* vervoer van een nauweren kring als criterium aanvaardt.

Daarbij doen zich twee mogelijkheden voor: zij kan daarbij de *regionale* of de *lineaire* verkeersbehoefte bezien. In het eerste geval vraagt zij zich af, welke mogelijkheden de verkeerswegen eener streek bieden, welke publieke diensten de streek vraagt en hoe door vaststelling van aard en aantal van de exploitanten der verschillende verkeersmiddelen aan die vraag het meest economisch en goedkoop kan worden voldaan; zij kan dan de exploitanten vrij laten om het gebied door zelf bepaalde lijndiensten zoo voordeelig mogelijk te bedienen. In het tweede geval beziet de Overheid de behoefte tusschen de verschillende *relaties* en zal zij de exploitanten aan een door haar bepaalde route moeten binden.

Omdat de *regionale* verkeersbediening de mogelijkheid biedt de beweeglijkheid van den auto ten volle te gebruiken, maar het nadeel oplevert, dat de behoeften van het geheele land niet als een éénheid gezien worden, terwijl het tweede stelsel éénheid maar ook starheid-bevorderend werkt, zal het aanbevelenswaardig zijn een tusschenvorm te zoeken, waarbij tusschen knooppunten aan de *lineaire* behoefte en bij de daarvan uitgaande distributie aan de *regionale* behoefte wordt tegemoet gekomen. Ook hier blijft *unfaire* concurrentie — zij het in mindere mate — mogelijk.

De tweede moeilijkheid bij capaciteits-afstemming is, dat de behoefte niet een vasten, doch een variabele omvang heeft. De Overheid zal bij de behoefte-

bepaling — en de Minister van Waterstaat heeft daarop terecht gewezen — op een zeker moment met een *subjectieve* meening moeten komen, omdat zij een tot het laatst bruikbare *objectieve* norm mist. Het speuren naar absoluut objectieve normen lijkt ons gelijk aan het zoeken naar den steen der wijzen en het zal interessant zijn op te merken, welke vondst de Regeering bij haar concrete voorstellen als zodanig zal aandienen.

(Slot volgt.)

J. P. B. TISSOT VAN PATOT.

DE STRUCTUURVERANDERING VAN DEN DUITSCHEN SCHULDENLAST.

(Verlegging van het zwaartepunt van de buitenlandse naar de binnenlandsche schulden.)

Door de jongste officieele publicaties van het Statistische Reichsamt werd de financiering van de binnenlandsche conjunctuur in Duitschland niet geheel en al opgehelderd. Ook den niet-ingewijde bleek daaruit weliswaar duidelijk, dat de grootscheepsche actie tot werkverschaffing en de enorme uitbreiding van het militaire apparaat slechts mogelijk zijn geweest door een snelle toeneming van de binnenlandsche schuld en een anticipatie op toekomstige begrootingen, de omvang van deze schuld werd echter niet bekend. Gelijktijdig met de accumulatie van een zeer aanzienlijke binnenlandsche schuld, op welke omvang en karakter wij nog nader zullen terugkomen, heeft evenwel een vermindering op groote schaal van de buitenlandse schuld plaats gevonden, die wel geen gelijken tred hield met de toeneming van de binnenlandsche schuld, doch niettemin voor de ontwikkeling van de geheele crediet-situatie van Duitschland buitengewoon karakteristiek is. Deze merkwaardige tegengestelde beweging van binnen- en buitenlandse schuld moet eveneens als een gevolg van de nieuwe economische politiek van Duitschland worden beschouwd, welke de autarkiegedachte proclameert en alle financieele en credietpolitieke overwegingen ondergeschikt maakt aan het doel: opvoeren van de bedrijvigheid ter vervulling van de beloften van het nieuwe régime.

De buitenlandse schuld van Duitschland als geheel genomen, dus de schuld van de publiekrechtelijke lichamen en van het particuliere bedrijfsleven, is sedert 1931 voortdurend verminderd. Had aanvankelijk de overhaaste terugtrekking van buitenlandse credieten plaats met als gevolg een aanzienlijke vermindering van de in Duitschland belegde buitenlandse kapitalen, door de credietcrisis is een nieuwe factor naar voren gekomen: het geschokte vertrouwen van de buitenlandse crediteuren. Evenals de aankondiging van betalingsmoeilijkheden de obligatiehouders van een particuliere onderneming ertoe brengt hun obligaties ver beneden de nominale waarde te verkoopen, waardoor de onderneming in staat wordt gesteld, zich door het terugkopen van deze obligaties gemakkelijker te saneren, zoo werd ook de Deutsche deviezen- en transfercrisis voor een enkele groote sanering benut.

In de eerste plaats werden de vele formeel korte credieten, de Stillhaltevorderingen, door de omzetting in Reismarken voor een groot deel afgelost. Voorts was het door het scrip-procédé ter bevordering van den uitvoer mogelijk, op zeer groote schaal in waarde gedaalde Deutsche buitenlandse obligaties in te kopen. En tenslotte heeft de waardevermindering van Pond en Dollar de vele schulden nog verder doen afnemen.

Sedert de eerste officieele enquête naar de buitenlandse schulden van Duitschland (van Juli 1931) tot de jongste enquête (van Februari 1934), zijn de korte credieten van R.M. 13.1 tot 6.7 milliard, de lange leeningen van R.M. 10.7 tot 7.2 milliard en de andere vermogensinvesteeringen van buitenlanders in Duitschland (effecten, grondbezit en deelnemingen) van R.M. 5.9 tot 4.2 milliard verminderd. Van

de geheele schuldvermindering van R.M. 11.6 miljard komt ongeveer R.M. 4½ miljard voor rekening van valutadepreciatie.

Inmiddels moeten de buitenlandsche schulden van Duitschland verder verminderd zijn. Het is bijv. bekend, dat de Stillhaltecredieten tot October 1935 verder met 1.1 miljard zijn afgenomen. Voorts is bekend, dat de buitenlandsche schulden van het Rijk van Februari 1934 tot Juni 1935 met R.M. 0.31 miljard, die van de landen en Hansesteden van 31 Dec. 1933 tot 31 Maart 1935 met R.M. 0.28 miljard en die van de grotere gemeenten van 31 Maart 1934 tot 31 Dec. 1934 met R.M. 30 miljoen zijn verminderd, en de in het buitenland geplaatste industriële obligaties van 31 Dec. 1933 tot 31 Dec. 1934 met 0.57 miljard.

Hoewel de termijnen dus niet geheel overeenstemmen, blijkt, dat in den laatsten tijd een verdere daling van de buitenlandsche schuld met R.M. 2.29 miljard heeft plaats gehad, waarin de beweging van de korte credieten buiten de Stillhalte-overeenkomst om en die van de andere waardepapieren van buitenlanders in Duitschland nog niet zijn begrepen. Anderzijds zijn ook nieuwe schulden van nog onbekenden omvang door nieuwe vorderingen van Sperrmarken, achterstallige clearingbedragen en de verschuiving van de rentetransfer ontstaan. De omvang van deze nieuwe schulden zal echter niet in het minst de vermindering van de oude schulden benaderen, en de potentieele druk is daarom minder sterk, omdat zij meestal op Rijksmarken zijn gebaseerd. Jammer genoeg publiceert het Deutsche Statistische Reichsamt sedert geruimen tijd geen cijfers meer over de buitenlandsche schuld van Duitschland en het Deutsche Staatscrediet.

* * *

De binnenlandsche schuld heeft zich sedert de bevordering van de conjunctuur van staatswege in tegengestelde richting ontwikkeld als de buitenlandsche. Men kan zelfs zeggen, dat het zwaartepunt van de schulden zich van het buitenland naar het binnenland heeft verlegd. Op enorme schaal heeft het Rijk zijn direct en indirect crediet voor de werkverschaffing en de bewapening ingeschakeld. De officieele cijfers geven hiervan geen volledig beeld:

Ontwikkeling van de Rijksschuld.
(In miljoenen Rijksmark).

| | Altbesitz- Anteile | Andere oude schulden | Buiten- landsche schuld | Lange en middel- schulden | Korte schulden | Steuergut- scheine | Totale schuld ¹⁾ |
|-----------|-----------------------|----------------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|-----------------------|--------------------------------|
| Juni 1933 | 3.793 | 610 | 2.958 | 2.758 | 1.642 | 727 | 12.488 |
| Juni 1934 | 3.407 | 598 | 1.887 | 3.561 | 2.097 | 1.777 | 12.927 |
| Juni 1935 | 3.261 | 595 | 1.750 | 4.645 | 2.837 | 1.460 | 14.548 |

¹⁾ Bovendien Neubesitzanleihe, welke door omwisseling in een rentegevende leening van R.M. 641 tot 73 mill. werd geconverteerd.

Volgens deze gegevens zijn de langlopende en middelmatige credieten sedert Juni 1933 met 1.9 miljard, de kortlopende schulden met 1.2 miljard toegenomen, terwijl er bovendien nog een anticipatie op de Rijksbegroting door Steuergutscheine ten bedrage van 0.7 miljard bij is gekomen. Deze schuldvermeerdering van slechts 3.8 miljard staat tegenover een vermindering van de buitenlandsche schuld met 1.2 en bij de Altbesitzanleihe van 0.5 miljard, zoodat per saldo de schuld slechts met R.M. 2.1 miljard. is toegenomen.

De eigenlijke toeneming van de schuld ligt echter niet direct bij den Rijksfiscus, doch is voorloopig afgewenteld op verschillende andere instanties, de financieringsinstellingen, en wel door middel van wisselpapier. Het aandeel, hetwelk de overheid in den totalen wisselomloop heeft, is gedurende de laatste jaren buitengewoon toegenomen. Vóór de actie tot werkverschaffing bestond, zooals bekend, de portefeuille van de Rijksbank voor het grootste deel uit crisisaccepten van de banken en spaarbanken. Het

inpompen van additioneele overheidsgelden in het credietapparaat heeft toen echter tot de vorming van nieuwe deposito's bij de banken geleid, waardoor zij in staat waren de crisisaccepten te honoreeren. De staats- en semi-staatswissels traden op veel grootere schaal dan tot dusverre in de plaats van de bankaccepten. Van einde Januari 1933 tot einde Juni 1935 daalden de bankaccepten van 1.85 tot 1.09 miljard, terwijl tegelijkertijd de omloop van „andere wissels” volgens officieele gegevens van 6.72 tot 11.18 miljard R.M. steeg. Zeer waarschijnlijk is daarbij het aandeel van het bedrijfsleven in den omloop der wissels slechts weinig gestegen, omdat de ondernemingen steeds meer liquide werden en de meeste bedrijven, die door middel van wisselcrediet gefinancierd worden, thans nauwelijks meer veel behoefte aan crediet zullen hebben; overigens een zeer merkwaardig en op inflatie wijzend teeken te midden van een opwaartsche conjunctuur, welke eigenlijk credietmiddelen moest vastleggen.

Wanneer men niet de officieele cijfers van den wisselomloop neemt, waarvan de berekeningsbases niet geheel bekend zijn, (hoewel men weet, dat zij van de opbrengsten van de wisselbelasting afkomstig zijn), doch tracht den wisselomloop aan het einde van elk kwartaal op grond van de wisseltrekkingen van de laatste drie maanden vast te stellen, dan krijgt men een beeld¹⁾, dat van de officieele berekeningen in sterke mate afwijkt. Weliswaar zijn, zooals het Statistische Reichsamt opmerkte, de opbrengsten van de wisselbelasting in den laatsten tijd niet meer geheel gelijk aan 1/1000 van de wisseltrekkingen, omdat wissels voor de werkverschaffing vaak direct ineens voor verschillende opvolgende driemaandelijksche termijnen worden belast, doch deze fout moet en zal ook in de volgende maanden weder gecompenseerd worden.

Uit de volgende tabel blijkt de ontwikkeling van de in omloop zijnde wissels (zonder schatkwissels) sedert het begin van 1930, waarbij wij voor elk kwartaal steeds de wisseltrekkingen van de laatste drie maanden hebben samengeteld. Daarnaast vermelden wij de officieele, klaarblijkelijk op andere basis berekende, cijfers betreffende den omloop van wissels, welke in de eerste jaren eenigermate harmonieeren, in de beide laatste echter op bepaald frappante wijze bij de direct uit de wisselbelasting berekende cijfers ten achter blijven.

Wissels in omloop aan het einde van het kwartaal.
(In milliarden R.M.).

| | Op basis van de wisselbelasting Volgens officieele opgave | | | | | | | |
|----------|---|------|------|------|------|------|------|------|
| | I | II | III | IV | I | II | III | IV |
| 1930 ... | 11.1 | 10.3 | 10.1 | 10.2 | 10.6 | 10.0 | 9.6 | 9.6 |
| 1931 ... | 9.5 | 9.3 | 12.2 | 11.4 | 9.1 | 8.6 | 9.8 | 10.5 |
| 1932 ... | 9.6 | 9.4 | 8.7 | 8.8 | 9.8 | 9.3 | 8.7 | 8.8 |
| 1933 ... | 8.7 | 9.3 | 11.3 | 13.9 | 8.4 | 8.5 | 8.7 | 9.0 |
| 1934 ... | 15.0 | 17.5 | 19.8 | 21.1 | 9.3 | 9.4 | 10.3 | 10.7 |
| 1935 ... | 22.3 | 23.5 | — | — | 11.4 | 12.4 | — | — |

De op basis van de wisselbelasting berekende cijfers zijn — hieraan dient men te denken — minimum bedragen, omdat geen wissel korter dan drie maanden in omloop is en de in de laatste drie maanden getrokken wissels derhalve aan het einde van het kwartaal nog aanwezig moeten zijn, terwijl bovendien waarschijnlijk nog een grooter aantal wissels op langere termijn circuleert. Derhalve kan worden geconstateerd, dat het bedrag van de in omloop zijnde wissels in Duitschland van het einde van het eerste kwartaal van 1933 tot het einde van het tweede kwartaal van 1935 met niet minder dan R.M. 14.8 miljard is gestegen. Deze stijging is niet noodzakelijk een zuivere schuldtoeneming; er komen verschillende dubbel-tellingen in voor, (bijv., wanneer de Golddiskontbank wissels voor werkverschaffing aankoopt en zich de middelen hiertoe door de uitgifte van solawissels verschaffte), maar zij wijzen toch in ieder geval op den

¹⁾ Waarop „Das neue Tagebuch” onlangs heeft gewezen.

enormen omvang van de additioneele credietschepping in Duitsland, temeer waar de dubbeltellingen ten deele gecompenseerd zullen worden door de circulatie van papier met een langeren looptijd dan drie maanden.

* * *

Het gevaar van deze groote nieuwe schulden ligt minder in haar korten looptijd dan in het improductieve gebruik van de credietmiddelen. De korte looptijd van deze wissels is namelijk slechts van formeelen aard, omdat reeds van tevoren hun voortdurende verlenging is beraamd. De consolidatie van een klein gedeelte van deze wisselschulden in leeningen met langen looptijd, hetgeen de Deutsche Regeering tegenwoordig als haar voornaamste taak schijnt te beschouwen en waarop zij al haar krachten concentreert, is eigenlijk slechts een zeer bijkomstig vraagstuk.

Geen enkele instantie, ook niet het Institut für Konjunkturforschung, loochent, dat de staatsinvesteringen „in de liberale beteekenis onrendabel” zijn, ja men maakt zelfs een nieuwe theorie, waarmede bewezen wordt, dat de investeringen in bedrijven, welke geen nieuwe overvloedige productiecapaciteit tot stand brengen, meer te rechtvaardigen zijn dan de vervaardiging van nieuwe productiemiddelen, welke het gevaar voor nieuwe overproductie zouden medebrengen. Het Berlijnsche Instituut gaat in zijn laatste kwartaalbericht zoo ver, dat het den voorrang van den Staat op het bedrijfsleven zelfs tot de beschikbare credietbronnen uitstrekt, d.w.z. de volgens het rentabiliteitsprincipe geprojecteerde particuliere investeringen stempelt als zijnde van minderen rang dan de erkende improductieve (bewapening) of ten minste onrendabele (autowegen, productie van kunstmatige grondstoffen, enz.) staatsinvesteringen.

Met dergelijke redeneeringen en schijnargumenten kan men echter niet wegcijferen, dat de beteekenis van elke huishouding, of zij liberaal of planhuishoudelijk wordt gevoerd, het verkrijgen van opbrengsten is. Indien men namelijk het aanwezig van het zich nieuw vormende kapitaal in improductieve bedrijven investeert, dan blijft de economische werking van deze beleggingen tot deze investatie beperkt. Zoolang de bouw duurt worden werkkrachten te werk gesteld, zoodra het bedrijf echter gereed is verdwijnt ook de werkverruimende factor. Teneinde de tewerkstelling toch nog te kunnen handhaven, is dan het opnemen van steeds meer credieten noodzakelijk. Geheel in tegenstelling hiermede wordt bij de oprichting van opbrengstgevendende bedrijven een steeds vloeiende bron van werk ontsloten. Bovendien echter reproduceert het in rendabele bedrijven gestoken kapitaal zichzelf; het is geen doode schuldenlast, doch zelf de drager van nieuwe, wezenlijke kapitaalvorming. Het in onrendabele bouwwerken en bewapeningen belegde kapitaal wordt echter slechts een renteverblindende schuldenlast, en daar het zelf deze rente niet kan opbrengen, moet de Staat als schuldenaar door nieuwe belastingen deze rente te voorschijn persen, indien hij niet liever tot het gemakkelijke, doch verstorende middel van de inflatie wil overgaan.

Duitsland heeft gedurende den oorlog reeds eenmaal ondervonden, dat men niet ongestraft door middel van credieten improductieve staatsinvesteringen op groote schaal kan doen. De inflatie van 1923 met haar vermogensvernietiging op reusachtige schaal was daarvan het duidelijkste resultaat. En ook destijds heeft de lange looptijd van het credietpapier, van de oorlogsleeningen, niet belet, dat deze geheel en al waardeloos werden. Wij willen geenszins beweren, dat de toeneming van de directe en indirecte Deutsche staatsschuld tot dusverre ook maar in de verste verte die van den oorlogstijd benadert. Bedenklijk is echter, dat de staatsconjunctuur nog steeds niet in een conjunctuur van het bedrijfsleven kon worden omgezet, dat er steeds nieuwe injecties noodig zijn om de particuliere bedrijven in het leven te houden, ja dat

men zelfs in het openbaar het standpunt verdedigt, dat de Staat den voorrang bij de credietbronnen heeft. Op het oogenblik is de inflatie er misschien nog niet, evenmin als men tijdens den oorlog reeds inflationistische invloeden bespeurde. Groote inspanning en wellicht een radicale ommekeer in de politiek van den Staat ter bevordering van de conjunctuur zullen evenwel noodig zijn, om haar voor de toekomst te vermijden.

Dr. W. HIRSCHBERG.

COORDINATIE VAN VERKEERSMIDDELEN IN DUITSLAND.

Eén van de belangrijkste vraagstukken, waar tegenover men zich in de landen met een ontwikkeld wegensstelsel heden ten dage geplaatst ziet, is dat van de concurrentie der verkeersmiddelen. De tijd, waarin men de monopolistische positie van de spoorwegen vreesde, schijnt alweer zeer verre; de mededinging, welke de spoorwegmaatschappijen ondervinden van het wegverkeer, is zoo ernstig geworden, dat het bedrijf zich in tal van landen slechts met groote moeite kan handhaven. Op het Europeesche continent, waar de spoorwegmaatschappijen meestal het karakter hebben van gemengde of zuivere overheidsbedrijven, is dit vraagstuk des te dringender, omdat de staatskas er onmiddellijk bij betrokken wordt. Was het eens de staat, die geroepen werd om te waken tegen de misbruiken, die het gevolg konden zijn van het feitelijk vervoermonopolie der groote spoorwegmaatschappijen, thans is het weer de staat, die moet ingrijpen, ditmaal om de maatschappijen in bescherming te nemen. Dit laatste kan de overheid doen door de tekorten der spoorwegexploitatie te dragen of door zelf regelend op te treden in den concurrentiestrijd.

Het eerste stelsel, dat onder andere wordt gevolgd in Nederland en in Frankrijk, doet weinig bevredigend aan, wijl de tekorten niet van toevalligen aard zijn, maar uit voor goed veranderde omstandigheden voortkomen. Wanneer men niet het vooruitzicht wil hebben tot in lengte van dagen een steeds groeiend tekort op de spoorwegen te moeten dekken uit de openbare gelden, en wanneer men evenmin den langzamen ondergang van de spoorwegbedrijven wil, die het gevolg zou zijn van een aan hun lot overlaten van deze bedrijven — een consequentie, die in tal van opzichten hoogst bedenkelijk zou zijn, en dan ook wel door slechts zeer weinigen voorgestaan zal worden — dan heeft men geen keuze, doch moet men komen tot een regeling der concurrentie op het vervoergebied.

De oplossing van dit vraagstuk, welke men in Duitsland heeft willen brengen in den vorm van de wet op het goederenverkeer met vrachtautomobielen, is dan ook niet alleen voor de kennis van de economische ontwikkeling van dat land belangwekkend, maar is ook interessant voor al die landen, waar de spoorwegen lijden onder de heftige concurrentie der andere vervoermiddelen. Hierbij moet wél in aanmerking worden genomen, dat de verhoudingen in Duitsland anders liggen dan bij voorbeeld in ons land. Van oudsher nemen de Deutsche spoorwegen een plaats in in het economisch bestel van het land, die veel belangrijker is dan die der spoorwegen in Nederland. Dit geldt nog meer voor het vrachtverkeer dan voor het personenvervoer. De binnenscheepvaart heeft er slechts een ondergeschikte beteekenis; alleen de Rijnvaart is van veel belang. Een stad als Hamburg, gelegen aan een uitstekenden waterweg, die toegang geeft tot industriecentra als Maagdenburg en, via den Havel, Berlijn, en die de Noordzeehaven onmiddellijk verbindt met Saksen en Bohemen, bij uitstek industriele landstreken dus, verlaadt het meerendeel zijner goederen uit het zeeschip in den spoorwagon.

Juist de Nederlandsche binnenscheepvaart is er oorzaak van geweest, dat de spoorwegen hier te

lande nimmer een monopolistische positie ten opzichte van het vrachtvervoer hebben bezeten, en dat het zoo voordeelige massavervoer per spoorweg slechts bij uitzondering het deel is geworden van de Nederlandsche spoorwegen. Het massavervoer was het, dat de Deutsche spoorwegen in staat stelde om de uiterst lage uitzonderingstarieven voor het transport naar de Deutsche Noordzeehavens in te voeren zonder dat de betreffende lijnen verlies op behoeften te leveren. Men weet van welk een beteekenis dit wapen in den concurrentiestrijd der groote West-Europeesche havens voor Duitschland is geweest en nog is. De eigenaardige gedraging der kosten in het spoorwegbedrijf hebben gemaakt, dat het Nederlandsch spoorvervoer van en naar Rotterdam, dat zooveel geringer van omvang is dan dat van en naar de Deutsche Noordzeehavens, steeds belangrijk duurder moest zijn dan het geval zou zijn wanneer ook in ons land de spoorwegen een feitelijk vervoermonopolie bezaten.

Is dus de toestand van de Deutsche spoorwegen reeds in dit opzicht verschillend van de Nederlandsche, ook uit ander oogpunt bezien nemen de eerstgenoemde spoorwegen een positie in, die van bijzonder aard is. De concurrentie der vrachtauto's is in Duitschland minder gevaarlijk voor het spoorwegbedrijf geweest dan in ons land of in de meeste andere staten het geval is. Vooreerst zijn de benzineprijzen in Duitschland belangrijk hooger dan in Nederland. Dan wegen de voordeelen van het vervoer per auto, dat rechtstreeks, zonder overladingen, kan plaats hebben, relatief zwaarder in een klein land dan in een land met de afstanden, gelijk Duitschland die kent. Uit bedrijfs-economisch oogpunt bezien lag tot voor kort het optimum voor een vervoeronderneming, die met vrachtwagens werkt, in transporten over kleinen afstand. Bij dit vervoer verloren de spoorwegbedrijven dan ook het meest, en dit verlies moest bedrijven als die der Nederlandsche spoorwegen, waar de maximum afstand gering is, zwaarder treffen dan de Deutsche spoorwegen, die zich van oudsher richtten op massavervoer over groote afstanden.

Van niet minder beteekenis is de opvatting van den staat in Duitschland, en de daaruit voortvloeiende beschouwing van de taak der openbare vervoermiddelen. Het is betrekkelijk onverschillig, of men het keizerlijke, het republikeinsche of het nationaal-socialistische Duitschland tot uitgangspunt kiest: steeds weer is het de staat, die een plaats inneemt, welke men hem in geen ander West- of Centraal-Europeesch land zou toekennen. Van oudsher stond het „gemeinwirtschaftliche” karakter van het spoorwegvervoer in Duitschland op den voorgrond. De banden tusschen de spoorwegen en het Deutsche Rijk zijn nauwer dan in de meeste andere Europeesche staten. Door een en ander is de oplossing, die men in Duitschland voor het vervoervraagstuk heeft gevonden, in dezen vorm niet elders bruikbaar.

Reeds in 1931 was bij de derde verordening van den Rijkspresident inzake economie en financiën door den Duitschen staat ingegrepen op het gebied van het vervoer per vrachtauto. Daarbij werd het vervoer over een afstand grooter dan vijftig kilometer afhankelijk gemaakt van een bijzondere vergunning, en slechts het vervoer binnen een zône van die doorsnede aan de vrije concurrentie overgelaten. Door uitsluitend aan binnenlandsche ondernemingen een vervoersvergunning te geven, bereikte men, dat Duitschland voor het overgrote deel gesloten bleef voor Nederlandsche en andere buitenlandsche expeditiebedrijven, die met vrachtwagens vervoeren. Dit zijdelingsche gevolg van de verordening van 1931 past geheel in het kader der Deutsche economische politiek, die steeds een beschermend karakter heeft gedragen, een karakter, dat ook op het gebied der tariefvorming van de spoorwegen en elders op vervoergebied steeds duidelijk tot uiting is gekomen.

De bedrijven, die een vervoervergunning verkre-

gen, hadden geen vrijheid om te handelen gelijk zij het meest wenschelijk achtten: de tarieven moesten gebaseerd zijn op dezelfde „gemeinwirtschaftliche” beginselen als die van de spoorwegen; practisch wilde dit zeggen, dat zij niet lager mochten zijn.

Niettegenstaande deze verordening duurde de concurrentie van het autovervoer voort en ondervonden de spoorwegen daarvan de nadeelen. Het vervoer per auto biedt nu eenmaal voordeelen, die ook bij gelijke vervoerprijzen in vele gevallen de belanghebbenden dezen vorm van vervoer doen verkiezen: het vervoer geschiedt rechtstreeks, zonder overlading aan de stations, en het is daardoor sneller en gemakkelijker voor de afzenders. De besteldiensten van en naar de spoorwegstations, in de groote Deutsche steden in de handen van enkele ondernemingen, zijn buitendien duur, en de particuliere vervoeronderneming, die het geheele vervoer van het adres van den afzender tot aan dat van den ontvanger bewerkstelligt, berekende weinig of geen meerdere kosten die de afhaal- en bestelkosten der spoorwegen moesten compenseeren.

Toen de bedrijfsresultaten der spoorwegen op het stuk van het goederenvervoer dan ook bij voortdurende ongunstig beïnvloed werden door de concurrentie der vrachtauto's, ging de Reichsbahn ertoe over, zelf in toenemende mate het vervoer per vrachtauto ter hand te nemen. In de laatste jaren heeft zich het autopark der Reichsbahn sterk uitgebreid. Een tijdlang bestond in de kringen der spoorwegen en der Regeering het plan, om het geheele vervoer per vrachtauto te monopoliseeren onder de Reichsbahn, zooals het geheele vervoer per spoorweg op enkele onbeteekenende uitzonderingen na aldaar gemonopoliseerd was. De particuliere expeditiebedrijven zouden dan na een zekeren overgangstijd gedoemd zijn te verdwijnen. Tot deze radicale oplossing is het thans echter niet gekomen.

De wet van 26 Juni 1935 handhaaft de bestaande verkeersondernemingen en sluit ook de oprichting van nieuwe vervoermaatschappijen niet uit. De verplichte vergunning blijft evenwel bestaan, en wordt alleen dan aan een nieuwe onderneming gegeven, wanneer er blijkt behoefte aan meer vervoergelegenheid te bestaan. Verder moet de nieuwe wet vooral waarborgen brengen voor de beperking der concurrentie, welke de spoorwegen van de zijde der vrachtauto-bedrijven ondervinden. Juist op dit punt was de verordening van 6 October 1931 onvoldoende gebleken. De controle op de tarieven, die toen was overgelaten aan het gezag in de onderscheiden Deutsche landen, komt nu aan de organisatie der autovervoerondernemingen, een lichaam, dat bij de nieuwe wet is ingesteld, en waarbij alle ondernemingen, die per vrachtwagen vervoeren, moeten zijn aangesloten. Ook de Reichsbahn is bij deze organisatie betrokken, in haar eigenschap van bedrijf voor autovervoer. Het ministerie voor verkeerswezen houdt toezicht op dit „Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband”, en spreekt ook bij de vaststelling der tarieven het laatste woord. Teneinde niet in de fouten te vervallen van de regeling van 1931 worden bedrijven, die zich niet uitsluitend met het verleen van vervoerdiensten bezig houden, uitgesloten. Het terrein wordt daardoor overzichtelijker, teneer omdat de vrachtprijs door de organisatie als zodanig wordt vastgesteld en geïnd. Ook kan de organisatie overgaan tot het verdeelen van vrachten over de verschillende ondernemingen; verder kan zij alle gemeenschappelijke belangen harer leden behartigen, onder andere verzekeringen voor hen aangaan.

Omtrent de tariefvorming bevat de wet geen concrete aanwijzingen; buiten de algemeene richtlijnen, die hierboven werden aangeduid, wordt slechts bepaald, dat de tarieven tijdig, vóórdat zij in toepassing worden gebracht, moeten worden afgekondigd, en dat alle geheime reducties op de overeengekomen vervoerprijzen nietig zijn. Wanneer een ondernemer afwijkt van de voorschriften, kunnen verschillende

sancties genomen worden; onder andere kan zijn vergunning van overheidswege worden ingetrokken. Het is te verwachten, dat de Reichsbahn, aan wie in de wet nog eens de uitdrukkelijke medezeggenschap over de tariefvorming wordt toegezegd, een beslissenden invloed zal hebben bij de toepassing van dit gedeelte der wet. Wanneer Reichsbahn en vervoerondernemingen het niet eens worden over de vaststelling der tarieven, dan grijpt, aldus artikel 13 der wet van 26 Juni 1935, de minister voor verkeerswezen in. En het ministerie voor verkeerswezen en de directie der Duitse spoorwegen zijn in één en hetzelfde gebouwen gehuisvest.

De nieuwe wet op het vervoer per vrachtwagen, die op 1 April 1936 in werking treedt, bevat onder andere nog de bepaling, dat alle vervoerondernemingen, die onder haar werking vallen, de van hen in het belang der landsverdediging gevorderde diensten moeten verleen. Tenslotte is voor de niet-Duitse vervoerondernemingen nog de bepaling van belang, die inhoudt dat het vervoer met buitenlandse vrachtwagens nader door den minister zal worden geregeld. Veel hoop op een eenigszins liberaler stelsel jegens buitenlandse vervoerondernemingen geeft deze bepaling niet, en zelfs ligt in de wet de mogelijkheid besloten, dat ook het vervoer binnen de zone van vijftig kilometer langs de Duitse grens gesloten zal worden voor deze ondernemingen.

Dr. Hk. RIEMENS.

BUITENLANDSCHE MEDEWERKING.

TUSSCHEN DEFLATIE EN DEVALUATIE IN FRANKRIJK.

(Nieuwe ongerustheid omtrent den Franc.)

Dr. H. Weichmann te Parijs schrijft ons:

In Frankrijk staat de toekomst van den Franc voor de tweede maal in dit jaar in het middelpunt van de belangstelling. Sedert eenige dagen geeft de beurs een onophoudelijke daling van de koersen der Staatsfondsen te zien, waarin de monetaire onzekerheid reeds tot uiting komt. Nog opmerkelijker is echter de hausse op de aandelenmarkt, welke niet slechts betrekking heeft op de groote internationale fondsen, doch ook de Fransche aandelen betreft en welke geenszins door het vooruitzicht van betere dividenden of door een beteren economischen toestand kan worden verklaard. Ook uit de officieele debatten blijkt de ongerustheid omtrent de valuta zeer duidelijk.

Voor den linkervleugel heeft de leider van de socialistische partij, Léon Blum, het bestaande gevaar aldus geteekend, dat Frankrijk het Belgisch voorbeeld zou kunnen volgen en na een aftreden van het kabinet-Laval, tijdens een interregnum, de devaluatie van den Franc tot stand zou kunnen brengen. Ook bij den rechtervleugel hoort men in plaats van de gebruikelijke verzekeringen ten gunste van een ongewijzigde voortzetting van de tot dusverre gevoerde monetaire politiek stemmen, die de mogelijkheid van een devaluatie niet meer als uitgesloten beschouwen. De „Figaro” schrijft bijv. in zijn beschouwing van Zondag 3 Nov., dat de Regeering met het oog op het schijnbaar niet geslaagde financieele saneeringswerk, hetzij tot voortzetting hiervan, dat wil dus zeggen tot het voortgaan met de budgetaire deflatie, moet besluiten, of, volgens het voorbeeld van Poincaré, de publieke opinie op een monetaire operatie moet voorbereiden. Dat overigens ook in het land zelf en niet alleen op de beurs een zekere ongerustheid valt waar te nemen, blijkt sedert eenige weken weder uit de opvallende afnemings van de inlagen bij de banken en de spaarbanken. De deposito's bij de banken zijn in de maanden Juli-Augustus met ongeveer Frs. 1 milliard verminderd, terwijl bij de spaarbanken de inlagen alleen reeds in de tweede helft van October met Frs. 50 millioen zijn teruggelopen. Onder deze omstandigheden is dus de vraag naar den feite-

lijken toestand en naar de perspectieven van het met zooveel verwachtingen begonnen experiment-Laval zeer actueel.

De op het oogenblik sterk becriteerde gevolgen van de Fransche deflatiepolitiek zijn nog in het geheel niet nauwkeurig te overzien. In de eerste plaats is er sedert het ingrijpen in het bedrijfsleven in Juli en Augustus nog te weinig tijd verstreken om reeds zuivere conclusies te kunnen trekken. Voorts wordt ook de discussie over de deflatiepolitiek in te sterke mate door politieke hartstochten beheerscht, dan dat zij objectieve feiten zou kunnen aantoonen. Bij deze beheersching van zuiver economische vraagstukken door spanningen van binnenlandsche politiek komt nog de ongerustheid wat betreft de buitenlandse politiek, waarop een zoo gevoelig volk als het Fransche met een uniforme heftigheid reageert en waarmede een nieuwe psychologische factor in de economische problematiek van het land wordt gebracht. Onder deze omstandigheden kan op het oogenblik noch van een mislukken noch van een gelukken van de deflatiepolitiek in Frankrijk worden gesproken, doch slechts van de sterke terugslagen van de niet-economische gebeurtenissen op het economisch saneeringswerk van de Regeering. Objectief beschouwd is de stand van zaken als volgt.

De deflatiepolitiek heeft uit een zuiver budgettechnisch oogpunt ongetwijfeld niet het gewenschte resultaat opgeleverd. Ook volgens de nieuwe begrooting moet men, gezien de ontwikkeling van de belastinginkomsten, met een nieuw tekort rekening houden, waarbij nog komen een veel hoger te ramen spoorwegtekort en een tekort van de posterijen, terwijl er bovendien aan het eenmalige karakter van bepaalde uitgaven voor militaire doeleinden op de buitengewone begrooting wordt getwijfeld. Men rekent derhalve reeds op een verdubbeling van de in de begrooting voorziene leeningsbehoefte van Frs. 6½ milliard.

Bij dezen ongunstigen toestand van het budget komt nog, dat ook de verdere ontwikkeling van het economisch leven niet is gegaan, zooals men bij het begin van de deflatiepolitiek had verwacht. De daling van de rentetarieven, de voorbereiding van een conversieleening, de opleving van het bedrijfsleven door herstel van vertrouwen op de basis van een in evenwicht zijnde begrooting, al deze doeleinden schijnen thans gecompromitteerd.

Anderzijds echter rechtvaardigt deze ontwikkeling bij een rustige beschouwing van den toestand nog geen bijzonder pessimisme. Al is de Regeering-Laval niet in staat geweest door een heftige actie de crisisverschijnselen van het land te bezweren en de psychologische verrassingsresultaten te benutten, toch hebben verschillende der genomen economisch politieke maatregelen betere voorwaarden voor een latere economische opleving geschapen. In de eerste plaats, om op een negatief resultaat te wijzen, heeft de ineen-schrompeling van het bedrijfsleven, tot dusverre een gevolg van elken deflatie maatregel, in Frankrijk slechts in zeer beperkte mate plaats gehad. De productie-index is sedert de laatste inzinking in het voorjaar van 1935 stabiel gebleven. Het aantal tewerkgestelden in de groote bedrijven is slechts onbetekenend gedaald bij een gelijktijdige verlenging van den arbeidstijd, terwijl de werkloosheid procentueel t.o.v. de cijfers van verleden jaar is verminderd. Uit deze factoren kan men afleiden, dat beslissende moeilijkheden, welke tot dusverre elke deflatiepolitiek karakteriseerden, in den opzet van het Fransche deflatiewerk in belangrijke mate konden worden vermeden. Vooral de koopkracht van het land werd niet aangetast. De daling van de loonen en de salarissen had slechts betrekking op een betrekkelijk klein gedeelte van de bevolking, namelijk op de bij het staatsbestuur of in de staatsbedrijven tewerkgestelden, terwijl de groote massa van de particuliere loon- en salaristrekenden nauwelijks bij de daling van de in-

komens was betrokken. Daar dit groote gedeelte van de bevolking echter anderzijds van de daling van de kosten van levensonderhoud profiteerde, heeft feitelijk een belangrijke vermeerdering van de koopkracht plaats gevonden. Hierbij komen nog de maatregelen voor de werkverschaffing en in zekeren zin een bewapeningsconjunctuur. Bovendien daalde door bepaalde marktregelingen de handelsmarge, terwijl de koopkracht der boeren toenam. Dat al deze door de saneeringsmaatregelen ontstane nieuwe koopkrachterserves nog niet actief werden, moet, afgezien van den korten tijd sedert het inwerkingtreden van de economische wetten, aan den gespannen toestand van de buiten- en de binnenlandsche politiek en aan den traditioneelen angst van de Fransche bevolking worden toegeschreven.

Het momenteele gebrek aan initiatief en de geringe activiteit van het bedrijfsleven hebben dus in wezen psychologische oorzaken. Indien het vertrouwen in de politieke en economische stabiliteit in de naaste toekomst terugkeert, zouden de aanwezige koopkracht- en geldreserves zonder eenig bezwaar kunnen worden gemobiliseerd en de mogelijkheden van het Fransche bedrijfsleven worden uitgebreid.

Deze vraag geeft ongetwijfeld ook de geheele problematiek van de naaste toekomst weer. De toekomst van het Fransche bedrijfsleven en voor alles het lot van de valuta zijn heden ten dage afhankelijk van de mentaliteit van het Fransche volk en van zijn politieke leiders. Grootere spanningen in de buiten- en in de binnenlandsche politiek moeten de waarneembare ongunstige psychologische invloeden op den gang van het bedrijfsleven verscherpen en kunnen bij toenemende daling van de staatsinkomsten en aanhoudende ongunstige ontwikkeling van de geld- en kapitaalmarkt den staat noodzaken, de oplossing zijner begrotingsmoeilijkheden door middel van devaluatie te zoeken. De huidige stemming op de beurs weerspiegelt deze vrees. Anderzijds wenscht op het oogenblik geen enkele politieke partij een nieuwe regeeringscrisis, noch een verschuiving van de verantwoordelijkheid. Eveneens blijft de politiek van de Banque de France en van de groote banken op een voortzetting van den tegenwoordigen koers gericht. Wanneer deze politiek van aanblijven van het kabinet-Laval wordt volgehouden en geen nieuwe ongerustheid in de buitenlandsche politiek ontstaat, dan zou het land daarmede aan het deflatie-experiment ten minste den vereischten tijd gegeven hebben, alvorens zijn definitieve beslissing „voor” of „tegen” te nemen.

AANTEKENINGEN.

Toenemende tekorten op onze Staatsbegroting.

Bij de behandeling van de Rijksbegroting voor het dienstjaar 1936 heeft de heer J. Schouten een kort overzicht gegeven van den toestand van onze Staatsfinanciën, hetwelk wij hieronder overnemen (Handelingen van de Tweede Kamer, blz. 251).

„Overzien wij het resultaat van het financieel beleid gedurende de jaren 1931 tot en met 1935, dan doet zich dit in de volgende cijfers aan ons voor.

De dienstjaren 1931, 1932 en 1933 hebben voor

den gewonen dienst tekorten opgeleverd van respectievelijk rond 45.6 miljoen, 76 en 55.9 miljoen gulden, is te zamen 177½ miljoen.

Bij dit bedrag moet nog worden gevoegd een som van rond 178 miljoen, zijnde het totaal van de tekorten der crisisdiensten van deze drie jaren, waardoor het tekort stijgt tot rond 355½ miljoen.

Het tekort op den gewonen dienst van 1934 wordt thans geraamd op rond 37.2 miljoen, en dat voor 1935 op ten minste 71.7 miljoen, waardoor het totale tekort over deze 5 jaren wordt rond 464.4 miljoen.

Hiermede zijn wij er echter nog niet, omdat in die jaren ook maatregelen zijn genomen om de tekorten in te perken, welke slechts verschuiving van lasten ten gevolge hadden. Willen wij den werkelijken achteruitgang over deze 5 jaren leeren kennen, dan moet ook daarmede rekening worden gehouden. In 1932 is minder in het Invaliditeitsfonds gestort 6½ miljoen. In 1933, 1934 en 1935 zijn minder in het Invaliditeits- en het Ouderdomsfonds gestort respectievelijk f 11.870.000, f 11.870.000 en f 14.213.000. Zoowel in 1934 als in 1935 is de jaarlijksche storting in het Spoorwegpensioenfonds van f 9.140.000 achterwege gebleven, en in 1934 is een bedrag van 27½ miljoen voor aflossing van de Staatsschuld niet ten laste van den gewonen maar van den kapitaalsdienst gebracht.

Houden wij met een en ander rekening — en dit moet zeker geschieden, als men het resultaat van het financieele beleid onder de oogen wil zien —, dan wordt de uitkomst deze, dat in de genoemde 5 jaren is ingeteerd een som van rond 554.6 miljoen, waarvan ten laste van de jaren 1931 tot en met 1933 komt een bedrag van 373.9 miljoen, van het jaar 1934: 85.7 miljoen en van het jaar 1935: rond 95 miljoen.

Ook in dit bedrag is nog niet met juistheid aangegeven hoeveel wij in deze 5 jaren hebben ingeteerd. De Minister van Financiën zou mij tegemoet kunnen voeren: Uw berekening is te gunstig, want gij moet nog rekening houden:

1o. met de bedragen, welke in één of meer van die jaren zijn overgebracht van den gewonen dienst naar den kapitaalsdienst, en met eventueele andere verschuivingen naar de toekomst;

2o. met het feit, dat wij door de financieele omstandigheden gedwongen zijn de Staatsschuld in een niet onbelangrijk langzamer tempo af te lossen (in 1935 bijv. wordt dientengevolge rond 30 miljoen minder afgelost dan in normale omstandigheden het geval zou zijn geweest);

3o. met de omstandigheid, dat in het Gemeentefonds in het loopende en in de eerstvolgende jaren een belangrijk tekort ontstaat, dat voor een groot deel eerst in de daaropvolgende jaren wordt gedekt. Het totale bedrag van het aflopende tekort in dit fonds over 10 jaar is geraamd op 120 miljoen, terwijl deze som met behulp van 12 jaarlijksche bedragen van 10 miljoen ten laste van den gewonen dienst zal worden gedekt.

Wat 1936 betreft ziet de toestand er al evenmin rooskleurig uit. Als het geheele dekkingsplan van de Regeering wordt aanvaard, zich geen nieuwe belangrijke tegenvallers in ontvangsten en of uitgaven voordoen, zal de intering ten minste 60 miljoen, wellicht 75 miljoen bedragen, wanneer men rekening houdt

| Artikelen | Rotterdam | | | Amsterdam | | | Totaal | |
|--------------------------|----------------|--------------------|------------------------|----------------|--------------------|------------------------|---------|-----------|
| | 3/10 Nov. 1935 | Sedert 1 Jan. 1935 | Overeenk. tijdvak 1934 | 3/10 Nov. 1935 | Sedert 1 Jan. 1935 | Overeenk. tijdvak 1934 | 1935 | 1934 |
| Tarwe | 27.781 | 862.099 | 1.185.162 | 300 | 16.801 | 32.305 | 878.900 | 1.217.467 |
| Rogge | 5.768 | 200.050 | 369.027 | — | 701 | 15.257 | 200.751 | 384.284 |
| Boekweit | 1.922 | 19.976 | 19.371 | — | — | — | 19.976 | 19.371 |
| Maïs | 40.964 | 705.135 | 784.796 | 2.963 | 101.940 | 198.520 | 807.075 | 983.316 |
| Gerst | 6.662 | 298.541 | 321.835 | 1.118 | 26.340 | 44.954 | 324.881 | 366.789 |
| Haver | 1.582 | 129.472 | 106.677 | — | 1.660 | 3.195 | 131.132 | 109.872 |
| Lijnzaad | 3.917 | 157.600 | 185.279 | 5.275 | 293.474 | 218.247 | 451.074 | 403.526 |
| Lijnkoek | 1.360 | 42.037 | 60.261 | — | — | 25 | 42.037 | 60.286 |
| Tarwemeel | 597 | 17.357 | 18.116 | 380 | 6.171 | 3.039 | 23.528 | 21.155 |
| Andere meelsoorten | 334 | 28.055 | 50.631 | 70 | 2.904 | 6.182 | 30.959 | 56.813 |

met de verschuivingen naar de toekomst en de overheveling van gewone uitgaven naar den kapitaalsdienst. Het achterwege laten van stortingen in het Invaliditeits- en het Ouderdomsfonds, in het Spoorwegpensioenfonds, het in 1936 niet te bereiken deel van de bezuiniging op de spoorwegen, op Defensie door middel van de invoering van het capitulantenstelsel en op Onderwijs, stellen dit duidelijk in het licht. De werkelijke intering in een tijd van 6 jaar zal dus het bedrag van 600 millioen ver overtreffen."

Een „managed currency” voor China.

„The Economist” van 9 November jl. bespreekt de door de Chineesche Regeering aangekondigde monetaire veranderingen, waaraan wij het volgende ontleenen.

De Centrale Bank van China wordt gereorganiseerd tot de Central Reserve Bank of China, die alle functies van een moderne centrale bank moet verrichten. De biljetten, die uitgegeven worden door de drie overheidsbanken (Central Bank of China, Bank of China en Bank of communications) zullen wettig betaalmiddel zijn, en de dekking van al deze drie banken wordt onder controle van de Regeering gebracht. De biljetten van de andere banken zullen geleidelijk worden ingetrokken om door de nieuwe van de Central Reserve Bank te worden vervangen. Alle schulden, die in zilver luiden, kunnen hiermee worden voldaan, terwijl het gebruik van zilverbaren en Dollars voor betalingsdoeleinden strafbaar is. Bovendien wordt van ieder, die zilver bezit, geëischt dat hij dit inwisselt tegen wettig betaalmiddel.

M.a.w. China heeft de zilveren standaard verlaten en is overgegaan tot een managed currency.

Dit monetaire besluit was onvermijdelijk na de aanneming van de American Silver Purchase Act en de aankooppolitiek van de Amerik. Schatkist.

Een jaar geleden stelde de Nanking Regeering een variabel uitvoerrecht op zilver in, met het doel om een „drain” van zilver te verhinderen en om de Chin. Dollar constant te houden tegenover het Pond en goud. Het smokkelen van zilver naar het buitenland nam evenwel zulke vormen aan, dat dit tenslotte een onhoudbaren toestand schiep. Door deze verandering zal China intern bevrijd worden van de wisselvalligheid van een door de Amerikaansche politiek beheerschte zilvermarkt, terwijl bovendien de overschatting van den Chineeschen Dollar wordt verminderd. Het staat echter te bezien of inflatie kan worden voorkomen, want het Chineesche (wissel)stabilisatiefonds heeft niet het voordeel, dat het Engelsche stabilisatiefonds had, hetwelk juist ingesteld werd in een tijd, dat buitenlandse kapitalen naar Londen kwamen. Het eenigste middel, dat zij heeft, is zilver en dit heeft zij noodig voor de dekking der bankbiljetten. Het succes van deze politiek zal afhangen van het feit, of de Chin. Regeering in staat is het zilver, dat circuleert en is opgepot, te mobiliseeren.

Ten aanzien van het buitenland wordt opgemerkt, dat een koppeling aan het goud onmogelijk is, want de Amerikaansche Dollar berust op goud, en de Amerikaansche zilverprijs is afhankelijk van de Amer. Regeering. Er is iets te zeggen voor een band met het Pond, want door de nauwe handelsrelatie met Engeland zou dit China vele voordeelen kunnen opleveren. Er zijn echter ook locale, en misschien ook politieke redenen, ten gunste van een nauwen band met den Japanschen Yen. Daar de Sterling-Yenkoers reeds lang 14¹/₁₆ is zonder aanwijzing voor spoedige verandering, kan de Chin. Regeering haar uiteindelijke beslissing uitstellen totdat de economische en politieke toestand in het Verre Oosten wat overzichtelijker is en zich voorloopig naar beide valuta's gelijkelijk richten.

Wat is onder dezen nieuwen toestand de toekomst voor het zilver? Indien het onttrekken van zilver aan China door het smokkelen toeneemt, en indien de Chineesche Regeering wordt gedwongen zilver op de markt aan te bieden om den koers te steunen, zal zeer

waarschijnlijk de wereldprijs van zilver dalen. Indien aan den anderen kant de nieuwe Chineesche monetaire politiek slaagt, en China een gunstige handelsbalans krijgt, zullen de Chineesche autoriteiten belangrijke zilververkoopers worden.

Zoowel voor China als voor het zilver ziet het er momenteel somber uit. Op den langen duur berust een gezond geldstelsel op een krachtige centrale Regeering, vrij van binnenlandschen tweedracht en buitenlandschen dwang. Van de vervulling van deze twee voorwaarden hangt het af of China zal slagen.

STATISTIEKEN.

Laatstbekende noteringen te Amsterdam en Rotterdam, op 4 November 1935 voor telegrafische uitbetaling op:

| | Gulden per | Pari | Koers | Bankdisconto |
|---------------------------------|---------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| <i>Europa.</i> | | | | |
| Londen *) | £ | 12.10 ⁸ | 7.25 ¹ / ₂ | 2 |
| Berlijn *) | 100 Mark | 59.26 | 59.25 | 4 |
| Parijs *) | 100 Franc | 9.747 | 9.70 ¹ / ₂ | 3 |
| Brussel *) | 100 Belga | 34.59 | 24.89 | 2 |
| Luxemburg | 100 Franc | — | 6.22 ¹ / ₂ | |
| Zürich *) | 100 „ | 48.— | 47.89 | 2 ¹ / ₂ |
| Praag | 100 Kronen | — | 6.09 | 3 ¹ / ₂ |
| Weenen *) | 100 Schilling | 35.— | 27.60 | 3 ¹ / ₂ |
| Boedapest | 100 Pengö | 43.51 | 43.62 ¹ / ₂ | 4 |
| Boekarest | 100 Lei | 1.4880 | 1.16 | 4 ¹ / ₂ |
| Sofia | 100 Leva | 1.79 ⁷ | 1.85 | 6 |
| Belgrado | 100 Dinar | 4.379 | 3.37 ¹ / ₂ | 5 |
| Istanbul | Turksch £ | 10.93 | 1.17 ¹ / ₂ | |
| Athene | 100 Drachme | 3.23 | 1.40 | 7 |
| Milaan | 100 Lira | 13.09 | 11.95 | 5 |
| Madrid | 100 Peseta | 48.— | 20.11 | 5 |
| Lissabon | Escudo | 2.68 ¹ / ₂ | 0.06 ⁰ / ₁₆ | 5 |
| Kopenhagen *) | 100 Kronen | 66.67 | 32.40 | 3 ¹ / ₂ |
| Oslo *) | 100 „ | 66.67 | 36.45 | 3 ¹ / ₂ |
| Stockholm *) | 100 „ | 66.67 | 37.40 | 2 ¹ / ₂ |
| Reickjavick | 100 IJsl. Kr. | 66.67 | 32.75 | |
| Warschau | 100 Zloty | 27.91 | 27.70 | 5 |
| Kovno (Litauen) | 100 Lita | 24.88 | 24.87 ¹ / ₂ | 6 |
| Riga (Letland) | 100 Lat | 48.— | 48.50 | 5 ¹ / ₂ à 6 |
| Tallinn (Estland) | 100 Estl. Kr. | 66.67 | 39.75 | 4 ¹ / ₂ |
| Helsingfors | 100 Finmrk. | 6.26 ¹ / ₂ | 3.19 ¹ / ₂ | 4 |
| Moskou | Tjerwonets (10 Roebel) | 12.80 | 12.85 | |
| Dantzig | 100 Gulden | 48.42 | 27.75 | 5 |
| <i>Amerika.</i> | | | | |
| New-York *) | \$ | 146.94 ¹ / ₂ | 1.47 ³ / ₈ | 1 ¹ / ₂ |
| Montreal | Canad. \$ | 2.4878 | 1.46 | |
| Mexico | Mex. Dollar | 1.24 | 0.41 | |
| Buenos Aires | Peso (papier) | 1.0568 ¹ | 0.40 ³ / ₈ | |
| La Paz (Bolivia) ³⁾ | Boliviano | 0.9080 | — | |
| Rio de Janeiro | Milreis (pap.) | 0.8075 ² | 0.08 ³ / ₈ | |
| Valparaiso | Peso (papier) | 0.30 | 0.06 ⁵ / ₈ | |
| Bogota (Columbia) ³⁾ | Peso | 2.42 | 0.83 ¹ / ₂ | |
| Quito (Ecuador) | Sucre | 0.49 ⁸ | 0.14 | |
| Lima (Peru) | Sol | 0.69 ⁷ | 0.36 ³ / ₈ | |
| Montevideo (Urug.) | Peso | 2.5725 | 0.33 ¹ / ₂ | |
| Caracas (Venezuela) | Bolivar | 0.4795 | 0.37 ¹ / ₂ | |
| Paramaribo | Gulden | 1.— | 1.00 ¹ / ₂ | |
| San José (C. Rica) | Colon | — | — | |
| Guatemala | Quetzal | 2.48 ¹ / ₂ | 1.46 ¹ / ₂ | |
| Willemstad (Curag.) | Gulden | 1.— | 1.00 ¹ / ₂ | |
| Managua (Nicar.) ³⁾ | Cordoba | 2.48 ¹ / ₂ | 1.34 | |
| San Salvador ³⁾ | Colon | 1.2440 | 0.58 ¹ / ₂ | |
| <i>Azië.</i> | | | | |
| Calcutta | Rupee | 0.91 | 0.54 ¹ / ₄ | 3 ¹ / ₂ |
| Batavia | Gulden I.G. | 100 | 1.00 ⁰ / ₁₆ | 4 |
| Kobe | Yen | 1.24 | 0.42 ¹ / ₂ | 3.65 |
| Hongkong | Dollar | — | 0.57 ¹ / ₂ | |
| Shanghai | Dollar | 0.43 ¹ / ₂ | 0.44 ¹ / ₂ | |
| Singapore | Straits Doll. | 1.4125 | 0.84 ¹ / ₂ | |
| Manilla | Phil. Peso | 1.24 | 0.72 ¹ / ₂ | |
| Teheran ⁴⁾ (Perzië) | Pahlavi | — | 8.34 | |
| Bangkok | Baht | — | 0.66 ¹ / ₂ | |
| <i>Afrika.</i> | | | | |
| Kaapstad | £ | 12.10 ¹ / ₂ | 7.24 ¹ / ₂ | 3 ¹ / ₂ |
| Alexandrië | Egypt. £ | 12.42 | 7.44 | |
| <i>Australië.</i> | | | | |
| Melbourne, Sidney | £ | 12.10 ¹ / ₂ | 5.80 | |
| en Brisbane | £ | 12.10 ¹ / ₂ | 5.85 | |

¹⁾ Goudpeso. ²⁾ Milreis Goud. ³⁾ Not. te A'dam. Ov. not. part. opg. ⁴⁾ Off. 0.36 vrije markt 0.09. ⁵⁾ Munteenheid = Rial (= een Kran.) ⁶⁾ Exportkoers; 0,07¹/₄ officieele koers.

BANKDISCONTOS.

| | | |
|--|-----------------------------|------------------------------|
| Ned. (Disc Wissels. 4 5 Nov. '35 Bk. Bel. Binn. Eff. 4½ 5 Nov. '35 Vrsch. in R.C. 4½ 5 Nov. '35) | Lissabon 5 13 Dec. '34 | Londen 2 50 Juni '32 |
| Athene 7 14 Oct. '33 | Madrid 5 9 Juli '35 | N.-York F.R.B. 1½ 1 Feb. '34 |
| Batavia 4 1 Juli '35 | Oslo 3½ 22 Mei '33 | Parijs 3 8 Aug. '35 |
| Belgrado 5 1 Febr. '35 | Praag 3½ 25 Jan. '33 | Pretoria 3½ 15 Mei '33 |
| Berlijn 4 22 Sept. '32 | Rome 5 9 Sept. '35 | Stockholm .. 2½ 1 Dec. '33 |
| Boekarest 4 28 Aug. '35 | Tokio 3.65 2 Juli '33 | Weenen 3½ 10 Juli '35 |
| Brussel 2 16 Mei '35 | Warschau... 5 26 Oct. '33 | Zwits. Nat. Bk. 2½ 3 Mei '35 |
| Budapest 4 28 Aug. '35 | | |
| Calcutta 3½ 16 Feb. '33 | | |
| Dantzig 5 21 Oct. '35 | | |
| Helsingfors 4 3 Dec. '34 | | |
| Kopenhagen 3½ 22 Aug. '35 | | |

OPEN MARKT.

| | 1935 | | | | 1934 | 1933 | 1914 |
|--|--------|----------|----------------|------------|-----------|-----------|------------|
| | 9 Nov. | 4/9 Nov. | 28 Oct./2 Nov. | 21/26 Oct. | 5/10 Nov. | 6/11 Nov. | 20/24 Juli |

| | | | | | | | |
|------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|
| <i>Amsterdam</i> | 31/8 | 31/8-9/16 | 31/2-5/8 | 35/8-41/4 | 1/2 | 3/8 | 31/8-9/16 |
| Partic. disc. | 31/8 | 3-1/2 | 23/4-33/4 | 31/2-41/2 | 1 | 1 | 21/4-31/4 |
| Prolong. | 31/8 | 3-1/2 | 23/4-33/4 | 31/2-41/2 | 1 | 1 | 21/4-31/4 |
| <i>Londen</i> | 1/2-1 | 1/2-1 | 1/2-1 | 1/2-1 | 1/2-1 | 1/2-1 | 13/4-2 |
| Daggeld... | 9/16-13/32 | 9/16-5/8 | 9/16-5/8 | 9/16-5/8 | 7/16-1/2 | 15/16-11/8 | 41/4-31/4 |
| Partic. disc. | 9/16-13/32 | 9/16-5/8 | 9/16-5/8 | 9/16-5/8 | 7/16-1/2 | 15/16-11/8 | 41/4-31/4 |
| <i>Berlijn</i> | 3-1/4 | 3-1/4 | 3-3/4 | 3 | 37/8-51/4 | 41/8-51/2 | — |
| Daggeld... | 3-1/8 | 3-1/8 | 3-1/8 | 3-1/8 | 41/2-6 | 41/2-6 | — |
| Maandgeld | 3 | 3 | 3-1/8 | 3 | 33/4 | 37/8 | 21/8-1/3 |
| Part. disc. | 4-1/2 | 4-1/2 | 4-1/2 | 4-1/2 | 4-1/2 | 4-1/2 | — |
| Warenw... | 3/4 | 3/4 | 1/4-3/4 | 1/4 | 1 | 3/4 | 13/4-21/3 |
| <i>New York</i> | 3/4 | 3/4 | 1/4-3/4 | 1/4 | 1 | 3/4 | 13/4-21/3 |
| Daggeld 1) | 5/16 | 5/16 | 5/16 | 5/16 | 5/16 | 1/2-5/8 | — |
| Partic. disc. | 5/16 | 5/16 | 5/16 | 5/16 | 5/16 | 1/2-5/8 | — |

1) Koers van 8 Nov. en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

| Data | New York *) | Londen *) | Berlijn *) | Parijs *) | Brussel *) | Batavia 1) |
|----------------|-------------|-----------|------------|-----------|------------|------------|
| 5 Nov. 1935 | 1.47½ | 7.24½ | 59.25 | 9.70½ | 24.88 | 100½/16 |
| 6 " 1935 | 1.47½ | 7.24½ | 59.21 | 9.70 | 24.87½ | 100½/16 |
| 7 " 1935 | 1.47½ | 7.24½ | 59.21 | 9.70½ | 24.89 | 100½/16 |
| 8 " 1935 | 1.47½ | 7.25½ | 59.24 | 9.70½ | 24.89 | 100½/16 |
| 9 " 1935 | 1.47½ | 7.25½ | 59.24 | 9.70 | 24.90 | 100½/16 |
| 11 " 1935 | 1.47½ | 7.24½ | 59.22½ | 9.70½ | 24.91 | 100½/16 |
| Laagste d.w.1) | 1.47 | 7.24 | 59.15 | 9.69½ | 24.82½ | 100 |
| Hoogste d.w.1) | 1.47½ | 7.25½ | 59.27½ | 9.70½ | 24.92½ | 100½/16 |
| Muntpariteit | 2.4878 | 12.1071 | 59.263 | 9.747 | 34.592 | 100 |

| Data | Zwitserland *) | Weenen *) | Praag 1) | Boekarest 1) | Milaan **) | Madrid **) |
|----------------|----------------|-----------|----------|--------------|------------|------------|
| 5 Nov. 1935 | 47.88 | — | 6.09 | 1.15 | 11.95 | 20.11 |
| 6 " 1935 | 47.87½ | — | 6.09 | 1.15 | 11.95 | 20.11 |
| 7 " 1935 | 47.88 | — | 6.09 | 1.15 | 11.96 | 20.11 |
| 8 " 1935 | 47.88 | — | 6.09 | 1.15 | 11.96 | 20.11 |
| 9 " 1935 | 47.90 | — | 6.09 | 1.15 | — | — |
| 11 " 1935 | 47.89 | — | 6.09 | 1.15 | 11.95 | 20.10 |
| Laagste d.w.1) | 47.82½ | — | 6.06 | 1.10 | 11.85 | 20.00 |
| Hoogste d.w.1) | 47.90 | 27.85 | 6.12 | 1.20 | 12.00 | 20.20 |
| Muntpariteit | 48.003 | 35.007 | 7.371 | 1.488 | 13.094 | 48.52 |

*) Noteering te Amsterdam. **) Not. te Rotterdam. 1) Part. opgave. 2) N'teering te Amsterdam. *) Not. te Rotterdam. 1) Part. opgave. 2) N'teering te Amsterdam van iedere maand komt een overzicht voor van een aantal niet wekelijks opgenomen wisselkoersen.

KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).

| Data | Londen (\$ per £) | Parijs (\$ p. 100 fr.) | Berlijn (\$ p. 100 Mk.) | Amsterdam (\$ p. 100 gid.) |
|----------------|-------------------|------------------------|-------------------------|----------------------------|
| 5 Nov. 1935 | — | — | — | — |
| 6 " 1935 | 4,91½ | 6,59 | 40,23 | 67,92½ |
| 7 " 1935 | 4,92½ | 6,58½ | 40,24 | 67,93 |
| 8 " 1935 | 4,92½ | 6,58½ | 40,24 | 67,92 |
| 9 " 1935 | 4,92½ | 6,58½ | 40,24 | 67,93 |
| 11 " 1935 | — | — | — | — |
| 12 Nov. 1934 | — | — | — | — |
| Muntpariteit.. | 4,86 | 3,90½ | 23,81½ | 40½/16 |

KOERSEN TE LONDEN.

| Plaatsen en Landen | Noteerings-eenheden | 26 Oct. 1935 | 2 Nov. 1935 | 4/9 Nov. '35 Laagste | 9 Nov. 1935 Hoogste |
|--------------------|---------------------|--------------|-------------|----------------------|---------------------|
| Alexandrië .. | Piast. p. £ | 97½ | 97½ | 97½ | 97½ |
| Athene | Dr. p. £ | 516 | 516 | 516 | 516 |
| Bangkok ... | Sh. p. tical | 1/10½ | 1/10½ | 1/10½ | 1/10½ |
| Budapest .. | Pen. p. £ | 16½ | 16½ | 16½ | 16½ |
| Buenos Aires 1) | p. peso p. £ | 18.05 | 18.05 | 18.— | 18.30 |
| Calcutta | Sh. p. rup. | 1/6½ | 1/6½ | 1/6½ | 1/6½ |
| Constantin .. | Piast. p. £ | 613 | 614 | 613 | 614 |
| Hongkong .. | Sh. p. \$ | 1/11½ | 1,815/16 | 1/4½ | 1/7½ |
| Kobe | Sh. p. yen | 1/23/64 | 1/23/64 | 1/2 | 1/23/32 |
| Lissabon | Escu. p. £ | 110½ | 110½ | 109½ | 110½ |
| Mexico | \$ per £ | 17½ | 17½ | 17½ | 18½ |
| Montevideo 2) | d. per £ | 22 | 21½ | 21½ | 22 |
| Montreal .. | \$ per £ | 4.97½ | 4.96½ | 4.96 | 4.97½ |
| Rio de Janeiro 3) | d. per Mil. | 223/32 | 2½ | 2½ | 223/32 |
| Shanghai .. | Sh. p. \$ | 1/4½ | 1/215/16 | 1/2½ | 1/3½ |
| Singapore .. | id. p. \$ | 2/4½ | 2/4½ | 2/4 | 2/4½ |
| Valparaiso 4). | \$ per £ | 119 | 123 | 122 | 123 |
| Warschau ... | Zl. p. £ | 26½ | 26½ | 26 | 26½ |

1) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke importeurs hebben te betalen, 1 Oct. 17.02. 2) Offic. not. 19 Oct. 39½/4; 30 Oct. 39½/16; 5 Nov. 39½/8. 3) Id. 11 Mrt. 41/4. 4) 90 gd. Vanaf 28 Aug. laatste „export” noteering.

ZILVERPRIJS

| | Londen 1) | N.York 2) | Londen |
|----------------|-----------|-----------|--------|
| 5 Nov. 1935.. | 29½/16 | — | 141/3½ |
| 6 " 1935.. | 29½/16 | 65½ | 141/4½ |
| 7 " 1935.. | 29½/16 | 65½ | 141/5½ |
| 8 " 1935.. | 29½/16 | 65½ | 141/5 |
| 9 " 1935.. | 29½/16 | 65½ | 141/3½ |
| 11 " 1935.. | 29½/16 | — | 141/4½ |
| 12 Nov. 1934.. | 25½ | — | 139/6 |
| 27 Juli 1914.. | 24½/16 | 59 | 84/10½ |

1) in pence p. oz. stand. 2) Foreign silver in \$ p. oz. fine. 3) in sh. p. oz. fine

STAND VAN 's Rijks KAS.

| Vorderingen. | 31 Oct. 1935 | 7 Nov. 1935 |
|---|---|---|
| Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank | — | — |
| Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten Voorschotten op ultimo Septemb. 1935 a/d. gemeent. verstr. op a. haar uit te keeren hoofds. der pers. bel., aand. in de hoofds. der grondbel. en der gem. fondsbel., alsmede opc. op die belastingen en op de vermogensbelasting | f 103.783,72 | f 848.755,54 |
| Voor schotten aan Ned.-Indië | " 10.552.656,28 | " 10.552.656,28 |
| Idem aan Suriname | " 119.960.503,53 | " 126.518.390,18 |
| Idem aan Curaçao | " 12.931.257,87 | " 12.933.658,18 |
| Kasvord. weg. credietverst. a/h. buitenl. Saldo der postrek v. Rijkscomptabelen Vord. op het Alg. Burg. Pensioenfond. 1) Vord. op andere Staatsbedrijven 1) Vord. ten laste der Rijksbegr. kasgelden-leeningen aan gemeenten (saldo)... | " 626.852,26 " 121.079.667,77 " 24.383.460,24 " 36.297.524,34 " 37.178.735,28 | " 827.622,72 " 119.900.220,51 " 26.826.173,64 " 35.037.524,34 " 38.854.435,28 |

Verplichtingen

| Vorderingen: | 31 Oct. 1935 | 7 Nov. 1935 |
|--|--|--|
| Voor schot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrooi verstrekt Voor sch. d. De Ned. Bk. i. rek. crt. verstr. Schuld a. d. Bank v. Ned. Gem. | f 8.808.012,42 | f 8.809.351,30 |
| Schatkistbiljetten in omloop | " 387.587.000,— | " 395.520.000,— |
| Schatkistpromessen in omloop | " 158.140.000,— | " 162.980.000,— |
| v.w. rechtstr. bij De Ned. Bank gepl. Zilverbons in omloop | " 10.000.000,— | " 1.204.052,— |
| Schuld op ultimo September 1935 a. d. gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsb. alsmede opc. op die bel. en op de vermogens belasting.. Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenf. 1) Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. 1) Id. aan andere Staatsbedrijven 1) Id. aan diverse instellingen 1) | " — " 379.540,78 " 53.445.457,64 " 120.068.740,90 | " — " 12.716.502,95 " 65.281.136,90 " 76.099.742,79 |

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

| Vorderingen: | 2 Nov. 1935 | 9 Nov. 1935 |
|--|---|---|
| Saldo Javase Bank | — | — |
| Saldo b. d. Postchèque- en Girodienst Betaalmiddelen in 's Lands kas | f 329.000,— | f 751.000,— |
| Vorderingen: | | |
| Voor schot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell. Schatkistpromessen | " 124.026.000,— | " 126.115.000,— |
| Schuld aan het Ned.-Ind. Muntdfonds. Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarb. Voor schot van de Javase Bank | " 688.000,— " 624.000,— " 6.279.000,— | " 714.000,— " 675.000,— " 7.399.000,— |

SURINAAMSCH E BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

| Data | Metaal | Circulatie | Andere opschb. schulden | Discout. | Div. rekeningen 1) |
|-----------------|--------|------------|-------------------------|----------|--------------------|
| 12 Oct. 1935.. | 787 | 1.089 | 528 | 560 | 1.704 |
| 5 " 1935.. | 791 | 1.149 | 495 | 566 | 1.710 |
| 28 Sept. 1935.. | 801 | 1.173 | 471 | 564 | 1.700 |
| 21 " 1935.. | 796 | 1.011 | 463 | 560 | 1.687 |
| 14 " 1935.. | 796 | 1.053 | 468 | 562 | 1.728 |
| 5 Juli 1914.. | 645 | 1.100 | 560 | 735 | 396 |

1) Stuitp. der activa.

STATISTISCH OVERZICHT

Table with columns: GRANEN EN ZADEN, TUINBOUWARTIKELEN, VLEESCH. Sub-headers include TARWE, ROGGE, MAIS, GERST, LIJNZAAD, DRUIVEN, TOMATEN, BLOEMKOOL, RUNDVLEESCH, VARKENS-VLEESCH. Rows represent years from 1925 to 1934 and monthly data for 1934 and 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. 1931 tot 16 Dec. 1929 tot 26 Mei 1930 74½ kg Hongaarsche vanaf 26 Mei 1930 tot 23 Mei 1932 74 kg Zuid-Russische; van 23 Mei 1932 tot 2 Oct. 1933 No. 2 Canada. 3) Tot Canada. Van 19 Sept. '32 tot 24 Juli '33 62/63 kg Z.-Russ. van 24 Juli '33-7 Oct. '35 64/65 kg La Plata. 4) De jaren 1928 en 1929 Broek op Langendijk. 5) 2 Nov. 7) 8 Nov.

Vervolg STATISTISCH OVERZICHT

Table with columns: MINERALIEN, TEXTIELGOEDEREN, DIVERSEN. Sub-headers include STEENKOLEN, PETROLEUM, BENZINE, KATOEN, WOL, KOE-HUIDEN, KALK-SALPETER. Rows represent years from 1925 to 1934 and monthly data for 1933, 1934, and 1935.

1) Jaar- en maandgem. afger. op 1/8 pence. 2) 2 Nov. 3) 9 Nov. 4) 6 Nov. 5) 7 Nov. 6) 5 Nov.

AN GROOTHANDELSPRIJZEN

Table with columns for ZUIVEL EN EIEREN (Boter, Kaas, Eieren) and METALEN (Koper, Lood, Tin, IJzer, Gieterij-IJzer, Zink, Goud, Zilver). Rows list prices for various commodities from 1925 to 1935.

6 Sept. 1932 79 K.G. La Plata; van 26 Sept. 1932 tot 5 Febr. 1934 Manitoba No. 2 3) Tot Jan. 1928 Western; vanaf Jan. 1928 tot 16 Dec. 1929 American No. 2, van 1928 Malting; van Jan. 1928 tot 9 Febr. 1931 American No. 2, van 9 Febr. 1931 tot 23 Mei 1932 64½ K.G. Zuid-Russische. Van 23 Mei—19 Sept. 1932 No. 3 11 Nov. 9) 1 Nov.

AN GROOTHANDELSPRIJZEN

Table with columns for BOUWMATERIALEN (Vuren hout, Steenen) and KOLONIALE PRODUCTEN (Cacao, Copra, Koffie, Rubber, Suiker, Thee). Rows list prices for various materials and products from 1925 to 1935.

1) Alle Pondnooteringen vanaf 21 Sept. '31 zijn op goudbasis omgerekend; de Dollarnooteringen vanaf 20 April '33 zijn in verhouding van de depreciatie in den Dollar t.o.v. den Gulden verlaagd.

BANK VAN ENGELAND.

| Data | Metaal | Bankbilj. in circulatie | Bankbilj. in Banking Departm. | Other Securities | |
|--------------|---------|-------------------------|-------------------------------|--------------------|------------|
| | | | | Disc. and Advances | Securities |
| 6 Nov. 1935 | 196.407 | 402.158 | 53.325 | 10.986 | 12.493 |
| 30 Oct. 1935 | 195.522 | 399.889 | 54.795 | 11.210 | 12.270 |
| 22 Juli 1914 | 40.164 | | 29.317 | | 33.633 |

| Data | Gov. Sec. | Public Depos. | Other Deposits | | Reserve | Dek-kings-perc. 1) |
|-------------|-----------|---------------|----------------|----------------|---------|--------------------|
| | | | Bankers | Other Accounts | | |
| 6 Nov. '35 | 87.215 | 21.009 | 89.559 | 36.641 | 54.250 | 36,8 |
| 30 Oct. '35 | 85.890 | 26.226 | 82.525 | 38.552 | 55.633 | 37,7 |
| 22 Juli '14 | 11.005 | 14.736 | | 42.185 | 29.297 | 52 |

1) Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

BANK VAN FRANKRIJK.

| Data | Goud | Zilver | Te goed in het buitenl. | Wissels | Waarv. op het buitenl. | Beleeningen | Renteloos voorschot v.d. Staat |
|-------------|--------|--------|-------------------------|---------|------------------------|-------------|--------------------------------|
| | | | | | | | |
| 25 „ '35 | 72.158 | 691 | 8 | 9.356 | 1.254 | 4.413 | 3.200 |
| 23 Juli '14 | 4.104 | 640 | — | 1.541 | 8 | 769 | — |

| Data | Bons v.d. zelfst. amort. k. | Diver-sen 1) | Circulatie | Rekg. Courant | | |
|-------------|-----------------------------|--------------|------------|---------------|------------------|---------------|
| | | | | Staat | Zelfst. amort.k. | Particulieren |
| 30 Oct. '35 | 5.800 | 2.404 | 83.306 | 75 | 2.787 | 10.647 |
| 25 „ '35 | 5.800 | 2.400 | 82.035 | 98 | 2.801 | 11.384 |
| 23 Juli '14 | — | — | 5.912 | 401 | — | 943 |

1) Sluitpost activa.

DUITSCHER RIJKBANK.

| Data | Goud | Daarvan bij buitenl. circ. banken 1) | Deviezen als goud-dekking geldende | Andere wissels en cheques | Beleeningen |
|--------------|---------|--------------------------------------|------------------------------------|---------------------------|-------------|
| | | | | | |
| 31 Oct. 1935 | 87,8 | 21,0 | 5,5 | 4.057,9 | 66,0 |
| 30 Juli 1914 | 1.356,9 | — | — | 750,9 | 50,2 |

| Data | Effecten | Diverse Activa 2) | Circulatie | Rekg.-Crt. | Diverse Passiva |
|--------------|----------|-------------------|------------|------------|-----------------|
| | | | | | |
| 31 Oct. 1935 | 345,2 | 724,0 | 4.158,6 | 728,0 | 290,1 |
| 30 Juli 1914 | 330,8 | 200,4 | 1.890,9 | 944,- | 40,0 |

1) Onbelast. 2) W.o. Rentenbankscheine 7 Nov., 31 Oct., resp. 24, 10 mill.

NATIONALE BANK VAN BELGIË (in Belga's).

| Data 1935 | Goud | Munt en metaal | Munt en diversen | Binnen- en buitenlandse wissels | Beleeningen op Belgische Staatsfondsen | Voorschot aan den Staat | Overheidsfondsen | Circulatie | Rekg. Crt. | |
|-----------|-------|----------------|------------------|---------------------------------|--|-------------------------|------------------|------------|------------|---------|
| | | | | | | | | | Schatkist | Partic. |
| 6 Nov. | 3.435 | 58 | 1.343 | 116 | 162 | 40 | 4.193 | 47 | 906 | |
| 30 Oct. | 3.449 | 57 | 1.363 | 113 | 162 | 40 | 4.207 | 40 | 930 | |

FEDERAL RESERVE BANKS.

| Data | Goudvoorraad | | „Other cash” 2) | Wissels | |
|-------------|---------------|----------------------|-----------------|---------------------------------|--------------------------|
| | Totaal bedrag | Goud-certificaten 1) | | In her-disc. v. d. member banks | In de open markt gekocht |
| 16 Oct. '35 | 6.917,1 | 6.898,6 | 218,9 | 9,4 | 4,7 |
| 9 „ '35 | 6.744,9 | 6.725,7 | 207,3 | 9,6 | 4,7 |

| Data | Belegd in U.S. Gov. Sec. | F. R. Notes in circulatie | Totaal Deposito's | Gestort Kapitaal | Goud-Dek-kings-perc. 3) | Algem. Dek-kings-perc. 4) |
|---------|--------------------------|---------------------------|-------------------|------------------|-------------------------|---------------------------|
| | | | | | | |
| 9 „ '35 | 2.430,2 | 3.498,8 | 5.703,0 | 130,5 | 75,6 | — |

1) Deze certificaten werden door de Schatkist aan de Reserve Banken gegeven voor de overname van het goud, toen de § op 31 Jan. '34 van 100 op 59.06 cents werd gedevalueerd.

2) „Other Cash” does not include Federal Reserve Notes or a Bank's own Federal Reserve bank notes.

3) Verhouding totalen goudvoorraad tegenover opelschbare schulden: F. R. Notes en netto deposito. 4) Verhouding totalen voorraad muntmateriaal en wettig betaalmiddel tegenover idem.

PARTICULIERE BANKEN AANGESLOTEN BIJ HET FED. RES. STELSEL.

| Data | Aantal leening. | Dis-conto's en beleen. | Beleg-gingen | Reserve bij de F. R. banks | Totaal depo-sito's | Waarvan time deposits |
|---------|-----------------|------------------------|--------------|----------------------------|--------------------|-----------------------|
| | | | | | | |
| 2 „ '35 | — | 7.556 | 11.524 | 4.029 | 21.407 | 4.430 |

De posten van De Ned. Bank, de Javasche Bank en de Bank of Eng-land zijn in duizenden, alle overige posten in miljoenen van de be-treffende valuta.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 11 November 1935.

| Activa. | | | |
|--|---|---|------------------------------|
| Binnenl. Wis-sels, Prom., enz. in disc. | (Hfdbk. f 31.588.104,46 Bijbnk. „ 887.031.88 Ag.sch. „ 4.079.383,20 | f | 36.554.519,54 |
| Papier o. h. Buitenl. in disconto | ..... | „ | — |
| Idem eigen portef. | f 1.074.500,— | „ | — |
| Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel. | ..... | „ | 1.074.500,— |
| Beleeningen | (Hfdbk. f 91.728.744,51 ¹⁾ incl. vrsch. Bijbnk. „ 6.480.906,96 in rek.-crt. Ag.sch. „ 37.076.088,94 op onderp. f 135.285.740,41 | „ | — |
| Op Effecten | f 129.302.956,53 ¹⁾ | „ | — |
| Op Goederen en Spec. | „ 5.982.783,88 | „ | 135.285.740,41 ¹⁾ |
| Voorschotten a. h. Rijk | ..... | „ | 5.870.519,03 |
| Munt, Goud | f 137.597.730,— | „ | — |
| Muntmat., Goud | „ 475.533.737,96 | „ | — |
| | f 613.131.467,96 | „ | — |
| Munt, Zilver, enz. | „ 20.224.559,80 | „ | — |
| Muntmat., Zilver.. | ..... | „ | 633.356.027,76 ²⁾ |
| Belegging van kapitaal, reserves en pen-sioenfonds | ..... | „ | 39.589.554,58 |
| Gebouwen en Meub. der Bank | ..... | „ | 4.600.000,— |
| Diverse rekeningen | ..... | „ | 3.959.948,40 |
| Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221) | ..... | „ | 15.486.148,55 |
| | f 875.776.958,27 | „ | — |

Passiva.

| | | | |
|------------------------------------|----------------------|---|---------------|
| Kapitaal | f 20.000.000,— | „ | — |
| Reservefonds | ..... | „ | 4.049.884,01 |
| Bijzondere reserve | ..... | „ | 5.675.000,— |
| Pensioenfonds | ..... | „ | 9.942.223,91 |
| Bankbiljetten in omloop | ..... | „ | 794.665.675,— |
| Bankassigatiën in omloop | ..... | „ | 20.709,36 |
| Rek.-Cour. { Het Rijk f | ..... | „ | — |
| saldo's: { Anderen „ 37.591.545,74 | ..... | „ | 37.591.545,74 |
| Diverse rekeningen | ..... | „ | 3.831.920,25 |
| | f 875.776.958,27 | „ | — |

| | | | |
|--|------------------------|---|---------------|
| Beschikbaar metaalsaldo | f 301.516.883,46 | „ | — |
| Minder bedrag aan bankbiljetten in om-loop dan waartoe de Bank gerechtigd is | ..... | „ | 753.792.210,— |
| Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht | ..... | „ | — |

1) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) f 71.153.775,—
2) Waarvan in het buitenland „ 88.265.746,73

Voornaamste posten in duizenden guldens.

| Data | Goud | | Circulatie | Andere opeischb. schulden | Beschikb. Metaal-saldo | Dek-kings-perc. |
|-------------|---------|----------|------------|---------------------------|------------------------|-----------------|
| | Munt | Muntmat. | | | | |
| 11 Nov. '35 | 137.598 | 475.534 | 794.666 | 37.612 | 301.517 | 76 |
| 4 „ '35 | 137.597 | 468.788 | 815.909 | 36.280 | 286.800 | 74 |
| 25 Juli '14 | 65.703 | 96.410 | 310.437 | 6.198 | 43.521 | 54 |

| Data | Totaal bedrag disconto's | Schatkist-promessen rechtstreeks | Beleeningen | Papier op het buitenl. | Diverse rekeningen 1) |
|--------------|--------------------------|----------------------------------|-------------|------------------------|-----------------------|
| | | | | | |
| 4 „ 1935 | 47.762 | 10.000 | 151.488 | 1.074 | 3.925 |
| 25 Juli 1914 | 67.947 | — | 61.686 | 20.188 | 509 |

1) Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

| Data | Goud | Zilver | Circulatie | Andere opeischb. schulden | Beschikb. metaal-saldo |
|--------------|--------|--------|------------|---------------------------|------------------------|
| | | | | | |
| 2 „ '35 2) | 97.400 | | 162.290 | 16.720 | 25.796 |
| 12 Oct. 1935 | 80.518 | 22.457 | 166.839 | 18.065 | 29.013 |
| 5 „ 1935 | 80.518 | 23.177 | 165.991 | 18.863 | 29.753 |
| 25 Juli 1914 | 22.057 | 31.907 | 110.172 | 12.634 | 4.842 |

| Data | Wissels. buiten N.-Ind. betaalb. | Dis-conto's | Beleeningen | Diverse rekeningen 1) | Dek-kings-percentage |
|--------------|----------------------------------|-------------|-------------|-----------------------|----------------------|
| | | | | | |
| 2 „ '35 2) | 2.190 | 81.300 | | 10.060 | 54 |
| 12 Oct. 1935 | 1.892 | 10.825 | 58.718 | 10.065 | 56 |
| 5 „ 1935 | 2.504 | 10.941 | 57.484 | 10.291 | 56 |
| 25 Juli 1914 | 6.395 | 7.259 | 75.541 | 2.228 | 44 |

1) Sluitpost activa. 2) Cijfers telegrafisch ontvangen.