

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

21^E JAARGANG

WOENSDAG 11 MAART 1936

No. 1054

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

Assistent-Redacteur: L. R. W. Soutendijk.

Redactie-adres: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam.

Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatweg.

Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

Advertenties voorpagina f 0,50 per regel. Andere pagina's f 0,40 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 16,—. Abonnementsprijs Economisch-Statistisch Maandbericht f 5,— per jaar. Beide organen samen f 20,— per jaar. Buitenland en Koloniën resp. f 18,—, f 6,— en f 23,— per jaar. Losse nummers 50 cent. Donateurs en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut ontvangen het weekblad en het Maandbericht gratis en genieten een reductie op de verdere publicaties.

INHOUD.

	Blz.
LANDBOUWPRIJZEN EN KOSTEN VAN LEVENSONDERHOUD door G. Brouwers	178
Reisbelasting door Prof. Dr. N. J. Polak	181
Economische nadeelen van een reisbelasting door Dr. H. M. H. A. van der Valk	182
Aanteekeningen bij de motorrijtuigen-statistiek door Mr. P. J. Mijksenaar	183
De motorrijtuigen-statistiek-1935 door J. P. B. Tissot van Patot	184
Het peil der loonen in de West-Europese landen door Dr. J. Oortwijn Botjes	185
AANTEKENINGEN:	
De Amsterdamsche forensen	186
De taak van den nieuwen Federal Reserve Board..	187
De zichtbare suikervoorraden in de wereld.....	188
ONTVANGEN BOEKEN	188
STATISTIEKEN	189—192
Geldkoersen. — Wisselkoersen. — Bankstaten.	

10 MAART 1936.

De lichte tendens tot stijging, die in het midden der vorige week op de geldmarkt tot uiting kwam, heeft zich, wat het privaat disconto betreft, in het begin der nieuwe week nog geaccentueerd.

Drie-maands disconto kwam van $\frac{7}{8}$ op $1\frac{1}{2}$ pCt. De overige noteeringen bleven merkwaardig stabiel: prolongatie $1\frac{1}{2}$ pCt. en call $\frac{1}{2}$ pCt. Hieruit blijkt de neiging zoo weinig mogelijk te ondernemen en in de eerste plaats liquide te zijn.

* * *

De wisselmarkt is na de geweldige schokken der laatste jaren in een toestand van verdooving geraakt, die zelfs de meest sensationele gebeurtenissen niet meer vermogen te verdrijven. Men ondergaat de rede van Hitler en het antwoord van Sarraut en de commentaren der diverse landen in een lusteloze stemming, welke kort geleden nog voor onmogelijk zou zijn gehouden. Natuurlijk hebben zich verschuivingen voorgedaan: een aantrekken van Dollar en Pond tegen een daling van de Vrije Mark, maar zoowel reële handel als speculatie onthielden zich volkomen. De Fransche Franc bleef stabiel op het goudpunt, want al zal menige Bank onder de gegeven omstandigheden ietwat huiverig staan tegenover de risico's van een goudtransactie, en al zal men alvorens daartoe over te gaan zich tweemaal bedenken, in feite is er niets veranderd en vormt het goudpunt een natuurlijke rem.

Parijs, dat de periode op 9.72 geopend was, zakte in het midden der week tot 9.70 in. De verontrustende koersreactie der Fransche rentes en de te Parijs en Brussel circuleerende geruchten over een mogelijk aftreden van den Gouverneur van de Banque de France waren hieraan debet. Ondanks de pogingen van het Engelsche nivelleeringsfonds steeg de notering Londen-Parijs dan ook van 7470 tot 7485.

De verbijsterende politieke situatie van jl. Maandag was oorzaak, dat Londen de limiet naar 7500 moest verleggen, aan welken prijs den geheelen dag hardnekkig werd vastgehouden. Behalve naar Ponden ging de vraag te Parijs natuurlijk en in nog meerdere mate uit naar Dollars. Deze bereikten de notering van 1.510, terwijl Londen-New-York van 4.99 tot 4.98 $\frac{1}{2}$ terugliep. Naast de Vrije Mark, die hier onder 59.— terecht kwam, waren ook de diverse Sperrmarken aan druk onderhevig: Registermarken o.a. reageerden tot 32 laten, Credietmarken waren op 20 aangeboden, terwijl voor Clearingvorderingen en Sonderkonto-posten in het geheel geen koopers te vinden waren.

De termijnmarkt, die bij iedere vorige crisis een uiterst levendige handel vertoonde, onderscheidde zich nu in niets van de contante markt. Een- en drie-maandsponden stegen resp. tot $1\frac{1}{2}$ cent en 7 cent agio, zonder dat er practisch zaken tot stand kwamen. Termijn-Parijs daarentegen reageerde tot 5 cent en 20 cent laten.

Goud was lichtelijk gevraagd. Baren f 1.648; Eagles 2.49 $\frac{1}{4}$; Sovereigns 12.26.

Flauw gestemd waren vanzelfsprekend Marken. Bankpapier en Zilver: resp. 38 $\frac{1}{2}$ en 41 $\frac{1}{2}$.

LANDBOUWPRIJZEN EN KOSTEN VAN LEVENSONDERHOUD.

Inleiding. (70 en 135).

In discussies over den toestand van het landbouwbedrijf en de noodzakelijkheid van regeeringssteun ter instandhouding van deze belangrijke bron van volkswelvaart speelt vergelijking van de beide in den titel genoemde indexcijfers, het eene weergevend het peil van de groothandelsprijzen der landbouwproducten, het andere het peil van de kosten van levensonderhoud, beide ten opzichte van de vooroorlogische cijfers, veelal een voorname rol. Deze vergelijking moet als ten eenen male ongemotiveerd worden beschouwd.

De redeneering is doorgaans de volgende: Men erkent, dat de landbouw in belangrijke mate wordt gesteund en een zekeren last legt op het budget der consumenten. Men voegt daar evenwel onmiddellijk aan toe, dat de situatie, waarin het agrarische bedrijfsleven verkeert, nog verre van florissant is en dat aan verlaging van den landbouwsteun derhalve voorshands niet kan worden gedacht. Veelmeer zou er dan reden zijn t.a.v. bepaalde onderdeelen van het boerenbedrijf den steun nog te verhoogen. En als bewijs hoe onredelijk elke eisch tot verlaging onder de huidige omstandigheden is, wordt dan gewezen op het groote verschil tusschen de prijzen der landbouwproducten en de kosten van levensonderhoud. De eerste zouden zich nog ver beneden het peil van vóór 1914 bevinden, de laatste zijn daar ver bovenuitgestegen. Alvorens aan verlaging van den landbouwsteun kan worden gedacht, zoo wordt dan redeneerd, dienen de verwerkings- en distributiekosten te worden verlaagd en daaronder voornamelijk de loonen. Het loonpeil in de z.g. beschutte bedrijven wordt dan met voorkeur gebruikt als een voorwendsel om elders óf steun te verleenen óf aan den steun niet te tornen, zonder te bedenken, dat ons prijspeil omlaag en niet nog verder omhoog moet.

De bedoeling van deze beschouwing is niet het vraagstuk van den landbouwsteun op zichzelf te behandelen. Van de noodzakelijkheid van landbouwsteun zijn wij in beginsel overtuigd. Evenmin zal hier worden nagegaan, of er reden zou kunnen bestaan wijziging te brengen in de algemeene steunpolitiek door middel van een meer of minder belangrijke verlaging der steunbedragen. Terwijl ook de vraag, of het zin heeft het prijspeil van voor den oorlog als normaal aan te nemen, niet nader zal worden onderzocht. Het doel van dit artikel is een eind te maken aan het verkondigen van de opvatting, dat vergelijking van de indexcijfers van prijzen van landbouwproducten en van kosten van levensonderhoud ook maar eenigermate een richtsnoer zou kunnen opleveren voor de t.o.v. den landbouw en het overige bedrijfsleven te voeren politiek, alsmede aan de economisch volstrekt onhoudbare gedachte, dat een bepaald prijspeil in een bepaalden tak van bedrijf een bepaald algemeen loonpeil zou impliceren.

Daarbij zullen wij ons bepalen tot een kwalitatieve behandeling van het vraagstuk. D.w.z., dat wij slechts de argumenten zullen aangeven op grond waarvan een vergelijking tusschen de beide indexcijfers o.i. onjuist moet worden geacht. Het zou ons te ver voeren, wanneer wij bovendien de kwantitatieve betekenis dezer argumenten uiteen zouden zetten. Dit immers zou, zooals straks zal blijken, leiden tot bestudeering van het verloop van de uitgaven der consumenten over een heele reeks van jaren en van de ontwikkeling der arbeidsproductiviteit in verschillende takken van bedrijf, om slechts de voornaamste factoren te noemen. In de hier volgende beschouwing is het er ons slechts om te doen de redenen aan te duiden, welke de bedoelde vergelijking principieel onmogelijk maken.

Wij gaan hier niet nader in op de vraag of het in-

dexcijfer van de prijzen der inheemsche landbouwproducten inderdaad door een getal van ongeveer 70 juist wordt weergegeven. Hoewel het de moeite waard zou zijn eens precies na te gaan in hoeverre dit getal wijziging zou ondergaan, wanneer de gewichtscoëfficiënten, welke bij de samenstelling van het totale indexcijfer aan de individueele prijsindexcijfers worden gegeven en die de relatieve belangrijkheid der onderscheiden producten aanduiden, in overeenstemming werden gebracht met de tegenwoordige productieverhoudingen. Deze coëfficiënten immers worden niet telkenjare opnieuw vastgesteld, doch zijn bepaald aan de hand van de — voor een vrij lange periode berekende — gemiddelde jaarlijksche waarde der producten, die het landbouwbedrijf verlaten. De relatieve belangrijkheid van deze onderdeelen heeft in de laatste jaren niet onbeteekenende veranderingen ondergaan. Met name is een zwaar gesteund bedrijf als de tarweteelt sterk in betekenis toegenomen. Het ware daarom geenszins onwaarschijnlijk, wanneer het werkelijke totale indexcijfer hooger lag dan het officieel gepubliceerde.

Dit echter is in dit verband van ondergeschikt belang. Het raakt slechts de meer of mindere juistheid van het cijfer 70, niet de principieele onjuistheid, welke in vergelijking van het indexcijfer der agrarische prijzen met dat van de kosten van levensonderhoud is gelegen. Waarin bestaat dan deze principieele onjuistheid?

De betekenis van het indexcijfer van de kosten van levensonderhoud.

Het indexcijfer van de kosten van levensonderhoud geeft aan in welke mate de uitgaven, besteed aan het koopen van een bepaald aantal producten, zich hebben gewijzigd tengevolge van de veranderingen, welke de prijzen dier producten hebben ondergaan, vergeleken met de prijzen ervan in een zekere basisperiode. Aangenomen wordt daarbij, dat de verhoudingen, waarin die producten t.o.v. elkaar worden geconsumeerd, dezelfde zijn gebleven, of dat m.a.w. de levenswijze, die in de basisperiode gold, zich niet heeft veranderd. Dit indexcijfer geeft dus niet de verhouding aan tusschen de werkelijke uitgaven, nu gedaan, en die in de basisperiode, doch slechts de verhouding tusschen den gemiddelden prijs der geconsumeerde artikelen op het tijdstip van publicatie en den gemiddelden prijs in de basisperiode. Dit gemiddelde intusschen is een gewogen gemiddelde in dezen zin, dat, uitgaande van de veronderstelling dat de verbruikte hoeveelheden zich niet hebben gewijzigd, de som van de uitgaven, aan de verschillende producten besteed, gesteld wordt tegenover het bedrag in totaal aan die producten uitgegeven in de basisperiode. Het zoo verkregen indexcijfer houdt derhalve rekening met de relatieve belangrijkheid der uitgaven.

Men zou dus meenen te mogen veronderstellen, dat de beide indexcijfers van de kosten van levensonderhoud van een aantal arbeidersgezinnen te Amsterdam, zooals deze driemaandelijks door het Bureau van Statistiek dezer gemeente worden gepubliceerd, het eene gebaseerd op de uitgaven gedurende de periode 1911/13, het andere op de uitgaven gedurende de periode 1923/24, voor vergelijking met de indexcijfers van de groothandelsprijzen der landbouwproducten, met als basis respectievelijk 1910/14 en 1924/29, bij uitstek in aanmerking zouden komen.

Dit echter gaat slechts op in de theorie, doch niet in de practijk. Het indexcijfer van de kosten van levensonderhoud, gebaseerd op de periode 1911/13, biedt in werkelijkheid geenszins alleen een beeld van de prijsveranderingen door de geconsumeerde producten ondergaan t.o.v. de prijzen in genoemde basisperiode. In dit indexcijfer zijn bovendien hoeveelheds- en kwaliteitsveranderingen verwerkt. De eerste zijn een gevolg van het feit, dat in 1923/24 een nieuw budgetonderzoek heeft plaats gehad. In de

jaren daarna, te beginnen met 1926, is de reeds bovenvermelde som van uitgaven, aan de geconsumeerde artikelen besteed, steeds bepaald aan de hand van de levenswijze gedurende het jaar 1923/24. En aangezien in de periode tusschen 1911/13 en 1923/24 een belangrijke welvaartsvermeerdering is te constateren geweest, zal men in 1923/24 niet slechts een grooter aantal soorten product dan in 1911/13 hebben geconsumeerd, doch bij verscheidene soorten ook een grooter aantal exemplaren van elk. Deze factor heeft dus een stijging van het indexcijfer veroorzaakt, welke niet tot prijsveranderingen is terug te voeren, en de vergelijking tusschen de indexcijfers van de prijzen van landbouwproducten en van de kosten van levensonderhoud vertroebelt.

Daarbij heeft zich echter een tweede factor gevoegd, die der kwaliteitsveranderingen. Tengevolge van de vermeerderde welvaart en de daarmee hand in hand gaande verbetering der techniek is de consumptie in den loop der jaren in staat gebleken de door hem geconsumeerde artikelen in een betere kwaliteit te betrekken dan waartoe hij in 1911/13 in staat was. Bijzonder sprekend kan dit worden geïllustreerd aan de hand van het goed „woning”. Sedert de jaren voor den oorlog is de huisvesting er aanmerkelijk op vooruitgegaan. De gemiddelde woning van destijds kan niet worden vergeleken met de gemiddelde woning van 1923/24 en nog veel minder met die van 1936. Het comfort is in alle opzichten belangrijk toegenomen, zoodat, om een term uit de theoretische economie te gebruiken, de huur in 1936 niet den prijs van denzelfden bundel van nuttigheden vertegenwoordigt als de huur in 1911/13. Het verloop van de huren geeft dus niet weer het verloop van de prijzen van gelijkgebleven goederen, zoodat ook uit dezen hoofde de kosten van levensonderhoud een stijgende beweging hebben ondergaan, welke niet tot een zuivere prijsbeweging is terug te leiden.

Zonder twijfel zal dit verschijnsel zich ook bij verschillende andere onderdeelen van het budget hebben voorgedaan. Door verbetering van de kwaliteit zal de waarde zijn gestegen en dit zal niet nagelaten hebben zich in den prijs te reflecteren. Aan deze constatering wordt niets afgedaan door de mogelijkheid, dat andere factoren den prijs van een dergelijk in kwaliteit gestegen goed hebben kunnen doen dalen.

Hiermede is dus de sterke divergentie tusschen het indexcijfer van de prijzen der landbouwproducten en dat van de kosten van levensonderhoud, gebaseerd op de periode 1911/13 voor een gedeelte verklaard. Het indexcijfer van de kosten van levensonderhoud, gebaseerd op het jaar 1923/24, is weliswaar voor vergelijkingsdoeleinden van dezen aard betrouwbaarder, doch ook hierop zal de invloed van den factor der kwaliteitsveranderingen zich tot op zekere hoogte storend hebben doen gevoelen.

Arbeidsproductiviteit en andere factoren.

Behalve deze groep van factoren dient echter nog een tweede van principieelen aard te worden genoemd, welke een vergelijking tusschen beide indexcijfers onvruchtbaar doet zijn. Deze factoren worden gevormd door het verschil in rationalisatie, het verschil in de mate waarin de arbeidsproductiviteit is opgevoerd kunnen worden in de verschillende takken van bedrijf.

Sedert 1914 is de productiviteit van den arbeid sterk gestegen en dienovereenkomstig ook de welvaart. Deze gang van zaken nu heeft zich in de verschillende onderdeelen van het bedrijfsleven voorgedaan, doch niet overal in gelijke mate. Tegenover landbouw en industrie staat hier de distributie. In de ongelijkheid dezer ontwikkeling is een belangrijk element gelegen ter verklaring van een verschil tusschen het indexcijfer van de prijzen der landbouwproducten en dat van de kosten van levensonderhoud.

In den landbouw is de productie per ha, wanneer men de perioden 1901—1910 en 1921—1930 met

elkaar vergelijkt, voor verscheidene belangrijke producten met $\frac{1}{2}$ gestegen. Voor de productie van de voortbrengselen der veeteelt staan ons geen cijfergegevens ter beschikking, doch zonder twijfel mag worden aangenomen, dat ook de productie dezer goederen een stijging per eenheid productiemiddel heeft ondergaan.

Hetzelfde is geschied in de industrie. In verscheidene takken van nijverheid is de productie per arbeider met sprongen omhoog gegaan. Een gevolg van deze ontwikkeling was een belangrijke toeneming van het loon, een toeneming, welke in de verschillende takken niet enkel en alleen een gevolg was van de stijging der productiviteit in dat bepaalde bedrijf, doch welke in sterke mate bepaald werd door de stijging van de grensproductiviteit van den arbeid in het algemeen.

Dit had voor de kosten in den derden hoofdtak van bedrijf, welken wij hier onderscheiden, de distributie, tweërlei beteekenis. In de eerste plaats kan worden aangenomen, dat rationalisatie hier door de veel geringere mogelijkheid tot het gebruik van machines achter bleef bij die in de andere bedrijfstakken. Daardoor stegen de kosten als gevolg van de verhooging der loonen door de gestegen grensproductiviteit van den arbeid. In verband echter met het feit, dat in het distributiebedrijf naar verhouding toch al veel personen werkten, sloeg deze stijging nog sterker door dan zij overigens reeds zou hebben gedaan. De kosten der distributie moesten daardoor dus een relatieve stijging ondergaan vergeleken met de kosten in landbouw en industrie.

Tot dezen eenen factor bleef het echter niet beperkt. Tusschen de loonen op het land en in de stad betaald bestaat reeds vanouds een zeker verschil, doch in verband met de bovengeschetste ontwikkeling nam dit in beteekenis toe. De arbeiders namelijk verwierven sedert het begin van den grooten oorlog een machtspositie op de arbeidsmarkt, die veel grooter was dan zij eertijds bezaten. Zij slaagden er daardoor beter dan in de jaren voor 1914 in zich het aandeel, dat zij hadden in de voortbrenging, te verzekeren. Eertijds nl. stonden werkgevers en werknemers op de arbeidsmarkt niet als gelijkwaardige partijen tegenover elkaar door de grootere kennis van de markt en de sterkere financieele positie van eerstgenoemden. In den landbouw evenwel zijn de arbeiders op organisatorisch gebied lang bij hun collega's in de industrie ten achter gebleven. Zij slaagden er daardoor in veel mindere mate in, hun aandeel in de stijgende welvaart te verwerven.

Daarnaast dient te worden erkend, dat in bepaalde gevallen, met name in de z.g. beschutte bedrijven, de arbeiders erin slaagden, meer dan hun rechtmatig aandeel op te strijken („rechtmatig” bedoeld in een toestand van vrije concurrentie) doordat zij een meer of minder monopolioide positie konden verwerven. Dit is een element van kunstmatigen aard, hetwelk voor uitschakeling vatbaar is. Doch met de grootere kennis van de arbeidsmarkt aan de zijde der werknemers zal men blijvend rekening dienen te houden.

In dit verband moge tevens de vergelijking worden gemaakt, welke zoo vaak wordt getrokken tusschen de loonen der landarbeiders en der industriearbeiders. Afgezien reeds van het zoeven uiteengezette verschil in positie tusschen beide groepen van werknemers kan er op worden gewezen, dat de levensomstandigheden van een arbeider in de stad en op het platteland sterk van elkaar verschillen. Een belangrijk punt is direct reeds de huisvesting. Een stedelijk arbeider, die in een huisje zou wonen, waarin de gewone landarbeider min of meer genoegelijk zijn leven slijt, ware een pauper. En hetzelfde geldt voor kleding. Tenslotte heeft de landarbeider, die leeft in de vrije natuur, ook minder behoefte aan divertissement dan de stedelijke arbeider, wonend in de nog niet overal even aantrekkelijke arbeidersbuurten. Dit is geen betoog voor het handhaven voor een

verschil in belooning voor den arbeid van een land- een industriearbeider, het is slechts de constatering van het feit, dat dit verschil uit voor een belangrijk gedeelte natuurlijke factoren voortvloeit. En juist de op grond der gestegen arbeidsproductiviteit toegenomen welvaart van de laatste 25 jaar, welke de massa der arbeiders van onder armoedige omstandigheden levenden tot kleine burgers heeft gemaakt, heeft de beteekenis dezer factoren nog versterkt.

Wij constateerden dus een door de ontwikkeling van den loonfactor in het leven geroepen stijging van de kosten der distributie vergeleken met die in de andere takken van bedrijf. Er zijn echter nog twee andere elementen, welke deze stijging hebben bevorderd. In de eerste plaats heeft de reeds van ouds bestaande trek naar de steden zich sterk ontplooid in de jaren sedert 1914. Dit heeft de grondprijzen in de stad, vooral in de winkelstraten, doen stijgen in een mate, welke die van de andere goederen belangrijk te boven ging. Aangenomen kan worden, dat deze stijging tot op zekere hoogte van blijvend karakter zal zijn. Hiermede wordt niet beweerd, dat de winkelhuren in de groote steden niet zouden moeten dalen, of dat een zekere dalende tendens niet reeds is waar te nemen. Doch het uiteindelijk peil zal hooger blijken te liggen dan dat van voor den oorlog.

Het tweede element bovenbedoeld, is gelegen in de grootere „service”, welke het distributiebedrijf op grond van de toegenomen welvaart is gaan geven. Ook dit is niet op stel en sprong ongedaan te maken, aangenomen dat de mogelijkheid daartoe zonder sterk ingrijpen van de Regeering aanwezig zou zijn. De belangrijkheid van het distributiebedrijf is dus gestegen en ook dit heeft de kosten van dit bedrijf, vergeleken met die in de andere deelen van het productieproces, verhoogd.

Slotbeschouwing.

In het bovenstaande hebben wij getracht aan te toonen, dat het verschil tusschen het indexcijfer van de prijzen der landbouwproducten en dat van de kosten van levensonderhoud tenslotte in hoofdzaak op geheel natuurlijke wijze voortvloeit uit de gestegen welvaart sedert de jaren voor den oorlog. Deze heeft zich eenerzijds geuit in een stijging van het loon als gevolg van de gestegen productiviteit van den arbeid, waardoor de kosten van het distributiebedrijf tegenover die in de andere bedrijfspgroepen onvermijdelijk moesten stijgen. Anderzijds is de toeneming der welvaart tot uiting gekomen in een op haar beurt weer door de loonstijging in het leven geroepen verandering in levenswijze, welke in het indexcijfer van de kosten van levensonderhoud haar weerslag heeft gevonden. Zonder twijfel is de groote starheid van de loonen in het beschutte bedrijf en de daarmede ten deele verband houdende hooge prijzen van de diensten der overheidsbedrijven in dezen tijd een factor, welke naast andere factoren verlaging der kosten van levensonderhoud tegenhoudt. Doch de noodzaak van verlaging dezer relatief hooge loonen kan slechts gemotiveerd worden aan de hand van gegevens over de loonhoogte bij gelijksoortigen arbeid in het vrije bedrijf en niet aan de hand van een indexcijfer van de prijzen van landbouwproducten, dat daarmede toch al zeer weinig heeft uit te staan.

Afgezien van de in deze beschouwing bestreden vergelijking wordt trouwens aan dit cijfer in het algemeen een veel te overdreven beteekenis gehecht. Men vergeet veelal, dat zulk een cijfer op zichzelf nooit een maatstaf kan vormen voor de rentabiliteitspositie van het betrokken bedrijf, ook niet, wanneer men het vergelijkt met de hoogte van het loon in het bedrijf zelf verdiend. Slechts gecombineerd met gegevens over de opbrengsten kan het zin hebben. En door de gestegen productiviteit van den arbeid ook in den landbouw is de toestand daar toch altijd nog

veel gunstiger dan uit de prijscijfers alleen kan blijken. Deze opbrengsten zijn in het akkerbouwbedrijf, wanneer men ze vergelijkt met vóór-crisisjaren, niet onbevredigend te noemen; van het veeteeltbedrijf kan dit helaas niet worden gezegd. Het is dan ontoelaatbaar door zich te beroepen op de hoogte van het indexcijfer van de kosten van levensonderhoud verlaging af te wijzen. Met volledige erkenning van het feit, dat getracht moet worden dit indexcijfer omlaag te brengen, dient er op gewezen, dat de landbouw daarbij niet zal mogen wachten op de door geheel andere factoren bepaalde loonen in de beschutte bedrijven. De saneering van den landbouw en de mogelijkheid tot verlaging van den steun zijn vraagstukken, die op zichzelf moeten worden opgelost.

Dit in aanmerking nemend komt het ons onjuist voor, dat in dit tegenwoordig zoo, men zou haast zeggen, overgereguleerde bedrijf, waar prijzen en productie van overheidswege worden vastgesteld, de kosten practisch ongemoeid zijn gelaten. Wij herhalen, dat wij voorstanders zijn van steun aan dit door de crisis zoo zwaar getroffen bedrijf. En wij erkennen, dat het stelsel van bedrijfssteun om velerlei redenen verre de voorkeur verdient boven een stelsel van individueelen steun. Doch het zij ons vergund, er op te wijzen, dat dit stelsel niet verder mag gaan dan noodzakelijk is om het bedrijf in stand te houden. En dan moet ons van het hart, dat de landbouw en de erbij betrokken personen — waarbij wij veeboeren, landarbeiders en ook vele tuinders uitschakelen — profiteeren van een steun, welke, uitgaande van het zoo juist weergegeven standpunt, belangrijk zou kunnen worden verlaagd. Wij gelooven niet, dat de grond braak zou blijven liggen, wanneer de pachten en hypotheekschulden tot een veel lager niveau dan het huidige zouden worden verlaagd.

Al staan ons daarbij bepaalde cijfers voor den geest, wij zullen deze in dit verband niet noemen, aangezien dit een verdere uitvoerige behandeling van een in het kader van dit artikel ondergeschikt onderwerp zou vereischen en hier slechts het probleem wordt gesteld. Het bekend worden van de opbrengsten van den landbouw over het boekjaar 1934/35 zal daar misschien een gereeder aanleiding toe geven. Wel mogen wij er de aandacht op vestigen, dat een dergelijke verlaging de Regeering tevens in staat zou stellen de steunbedragen in den akkerbouw te verlagen, eventueel de monopolierechten op granen af te schaffen, de kosten van de veehouderij daardoor ook indirect te verlagen en den afzet der producten van dit bedrijf tegen lagere prijzen mogelijk te maken.

Wij zijn ons bewust van vele moeilijkheden, welke een dergelijke regeling met zich zou brengen. Doch wij zijn langzamerhand wel gewend geraakt aan moeilijkheden door noodzakelijk geworden ingrijpen van boven af ontstaan. En ook aan door de crisis in het leven geroepen moeilijkheden, welke niet of zeer onvoldoende door ingrijpen van de overheid konden worden gecorrigeerd. Wij denken aan de vele industriele en scheepvaartondernemingen, welke crediteuren zich noodgedwongen groote offers hebben moeten laten welgevallen. Doch, zooals reeds opgemerkt, het is hier niet de plaats op dit probleem uitvoeriger in te gaan.

Wij hebben slechts willen wijzen op de onjuistheid van een vergelijking van twee indexcijfers, waartussen slechts een zeer gering, indirect verband bestaat, een vergelijking, waarvan men steeds veelvuldiger is gebruik gaan maken om de onmogelijkheid van verlaging van den steun aan het landbouwbedrijf te betoogen, zolang niet elders loonen en levenspeil waren neergeschoefd tot een niveau, hetwelk door de positie en de structuur van ons bedrijfsleven geenszins gemotiveerd was, een vergelijking tenslotte, welke door haar mogelijken invloed op de landbouwpolitiek het economisch leven in ons land misschien veel schade heeft berokkend.

G. BROUWERS.

REISBELASTING.

De belastingtheorie kent talrijke gevallen, waarin de rechtsgrond van een heffing jonger is dan het denkbeeld of zelfs dan de heffing zelve. Zelden echter zal men een motivering pour besoin de la cause hebben gezien van meer gewrongen karakter dan die van het ontwerp-reisbelasting, dat bij Koninklijke Boodschap van 20 Februari 1936 bij de Tweede Kamer is ingediend.

Voorgesteld wordt, van een ieder, die zich buitenslands begeeft, terwijl hij hier te lande woont, een belasting te heffen van een zeker bedrag voor iedere dag, geheel of gedeeltelijk buiten de landsgrenzen doorgebracht. Enige vrijstellingen en vaste bedragen per jaar voor bepaalde categorieën beperken of vereenvoudigen de heffing. De grote meerderheid der grensoverschrijders zal per dag worden belast.

Deze belasting wordt door de Memorie van Toelichting aangediend als een verteringsbelasting „van het in de laatste jaren aanzienlijk gestegen aantal inwoners des Rijks, die een deel van hun inkomen aan reisgenoegens in het buitenland plegen te besteden”. Wie dit karakter van verteringsbelasting niet dadelijk mocht begrijpen wordt door deze Memorie in docerende toon aldus ingelicht:

„De verteringen zijn, voor zoover zij geschieden ter bevrediging van andere dan noodzakelijke levensbehoeften, een aanwijzing van draagkracht. Het is om vershillende, vooral fiscaaltechnische, redenen niet steeds mogelijk die verteringen op directe wijze te belasten; vele verteringen moeten op indirecte wijze worden getroffen (door accijnzen en dergelijke).

Het voordeel van deze nieuwe belasting is, dat zij evenals de personele belasting den belastingplichtige voor de door hem gemaakte verteringen direct treft; in dit geval is bovendien sprake van een vertering, welke in nagenoeg alle gevallen onbetwistbaar van draagkracht blijk geeft.”

Dat besteding van een deel van het inkomen aan reisgenoegens blijk geeft van draagkracht kan niet worden tegengesproken. Hier wordt echter een beperking gesteld: besteding aan reisgenoegens *in het buitenland* geeft blijk van draagkracht. Deze stelling is geenszins onbetwistbaar. Een verblijf van twee weken in Noordwijk of Zandvoort geeft blijk van meer draagkracht dan een verblijf van langer tijd in Heyst of Zoute. Voor een wandeltocht door de Hohe Tauern of de Oetztaler Alpen is voor hen, die niet van jeugdherbergen gebruik maken, ondanks de lange spoorreizen, minder draagkracht nodig dan voor een tocht door ons eigen land. Op grond van de bekende eis, dat een belasting algemeen moet zijn, zou men dus een verteringsbelasting op draagkrachtbasis van alle reisgenoegens moeten heffen en niet enkel van de reisgenoegens in het buitenland.

Men zou kunnen opmerken, dat de reisgenoegens in het binnenland reeds indirect worden belast door accijnzen, invoerrechten, omzetbelasting, personele belasting, crisisheffingen en wat dies meer zij. Maar ook in het buitenland heft men zulke belastingen: accijnzen en invoerrechten, omzet-, weelde- en verblijfsbelastingen, en heffingen met gelijke uitwerking als onze personele belasting worden vrijwel overal geheven. Het beginsel van voorkoming van dubbele belasting, hetwelk door ons land in het Geneefse milieu met daad en woord krachtig wordt ondersteund, verbiedt, al deze heffingen als verteringsbelastingen op binnenlandse reisgenoegens, adequaat aan de voorgestelde belasting op reisgenoegens in het buitenland, aan te zien.

Strand reeds door de beperking tot het buitenland de motivering van de reisbelasting als verteringsbelasting, er is nog een tweede element, waardoor deze motivering niet slaagt. De belasting zal slechts drie jaar lang worden geheven. Dit klopt niet met de motivering. Heeft men eenmaal een blijk van differentiële draagkracht ontdekt, dan vergt een billijke verdeling der gemeenschapslasten, dat men er een belastingobject van maakt, zolang van differentiële

draagkracht blijkt. Kan men nu aannemen, dat na drie jaar reisgenoegens tot de noodzakelijke uitgaven voor levensonderhoud zullen gaan behoren?

De beperking van de heffingsduur wordt in de Memorie van Toelichting aldus gemotiveerd, dat „de reisbelasting een uitvloeisel is van of althans ten nauwste samenhangt met de abnormale onevenwichtige economische omstandigheden hier en in het buitenland.” Deze orakeltaal kunnen wij slechts op twee manieren in verband brengen met een verteringsbelasting. Ten eerste zou het kunnen, dat men de meerdere draagkracht, die uit de besteding voor reisgenoegens spreekt, gering vindt en liever niet wil belasten, maar dat men door de abnormale onevenwichtige toestand van de schatkist gedwongen wordt tot het in bedrijf stellen van alle denkbare belasting-schroeven. Ware dit de beweegreden, dan zou men spreken van abnormale onevenwichtige *financiële* omstandigheden, niet van *economische*, en dan zou men de toevoeging *hier en in het buitenland* hebben weggelaten. Deze eerste uitleg gaat dus niet op; wij proberen de tweede. Onevenwichtige economische omstandigheden hier en in het buitenland doen buitenlandse reisgenoegens slechts dan worden tot blijken van draagkracht, indien het reizen in het buitenland vergeleken met het reizen in het binnenland abnormaal kostbaar is. Wij zagen reeds, dat dit niet zo is.

Integendeel, de abnormale onevenwichtige economische omstandigheden, hier en in het buitenland, bestaan hierin, dat de economische politiek van onze Regering hier een prijsniveau handhaaft, dat onevenwichtig hoog is ten opzichte van het buitenland. Dáárdoor gaan de Nederlanders, die altijd veel in het buitenland hebben gereisd, in abnormale mate hun ontspanning over de grenzen zoeken. Dáárdoor laten vele buitenlandse toeristen, die in de laatste jaren vóór de crisis meer en meer ons land kwamen bezoeken¹⁾, Nederland buiten hun reisplan. Dáárdoor lijden alle toeristenbedrijven in ons land, dáárdoor bloeien ze in België, in Oostenrijk, in Duitsland, in Skandinavië en elders.

De Regering beschermt reeds menig bedrijf tegen de abnormale onevenwichtige economische omstandigheden hier en in het buitenland, gevolg van haar economische politiek, die zij blijkbaar nog drie jaar lang denkt voort te zetten. Daarom zal zij het „als een bijkomend voordeel der heffing” beschouwen, wanneer „hetgeen minder aan buitenlandse reizen wordt uitgegeven deels ook aan het Nederlandsche reis- en bedrijfswezen ten goede komt”.

In dit licht begrijpen wij nu eindelijk de betekenis der abnormale onevenwichtige economische omstandigheden, hier en in het buitenland. De Regering, die niet in staat is, op haar eigen wijze, en niet van wil om op een andere manier het abnormale onevenwichtige prijsniveau, hier ten opzichte van het buitenland, naar het rijk der historie te verwijzen, bevindt zich thans in de noodzakelijkheid, ook de toeristenbedrijven te beschermen. O zeker, volgens de Memorie van Toelichting is „ieder streven naar een gedwongen ombuiging van het reizigersverkeer van het buitenland naar het binnenland of naar eenige andere beperking van de bewegingsvrijheid aan deze heffing vreemd”. Maar een prikkel tot ombuiging en een beperking van de bewegingslust brengt zij toch wél. Deze motivering klopt beter dan de draagkracht fictie en het sophisme van de verteringsbelasting.

Iedere belasting ondervindt weerstand van hen, die betalen moeten, op materiële gronden. Verzet echter ondervindt een belasting, welke beweegreden of doeleinde niet strookt met de rechtsovertuiging van het volk, getuigen de tiende penning en de gevezen of geprojecteerde weg- of brugtollen. Zulk verzet schaadt het gezag, wat ook het resultaat van het

¹⁾ Dat waren heus niet alleen toeristen uit landen, die nu het reizen naar het buitenland belemmeren!

verzet moge zijn. Nog ernstiger wordt het gezag geschaad, wanneer de motivering niet klopt, wanneer zij kan worden verondersteld onwaarachtig te zijn, wanneer men er een andere beweegreden bij vermoedt, zelfs al zou die niet eens strijdig zijn met gevoelsovertuigingen, welke in het volk leven.

Eerst nadat men op deugdelijker gronden heeft duidelijk gemaakt, waarom deze heffing nodig is, zal men kunnen overwegen, of het de moeite loont, naast geldelijke lasten nog tal van lastige plichten op te leggen aan hen, die een enkele maal voor ontspanning, voor ontwikkeling, voor zaken, voor ziekenbezoek naar het buitenland willen gaan. Want men bedenke toch wel, wat het in geval van overhaast vertrek naar een bloedverwant, die in het buitenland door ziekte of ongeval is getroffen, of naar een handelsrelatie, die een belangrijke transactie wil sluiten of doen afspringen, betekent, het paspoort vooraf te moeten laten waarmerken en zich van een voldoende voorraad zegels (voor een reis van soms onbekende duur) te moeten voorzien. En men realiseer zich eens wat het zeggen wil, als men een dag van zijn reeds korte vakantie moet offeren voor een gang naar paspoortstempelings- en zegelverkooploketten, als die alleen maar open zijn op tijden, waarop ondergeschikten buiten hun vacantiédagen aan werkplaats of kantoor zijn gebonden. Is dat alles nodig wegens de uitreisgenoevens in het buitenland blijkende draagkracht, ofwel ter wille van nog drie jaar voortdurende abnormale onevenwichtige economische omstandigheden?

ECONOMISCHE NADEELEN VAN EEN REISBELASTING.

Het ingediende wetsontwerp inzake een reisbelasting heeft een fiscale strekking; indien dit voorstel eenmaal tot wet is verheven zal het evenwel leiden tot een vermindering van het bezoek van Nederlanders aan het buitenland. Want niet alleen het maken van buitenlandsche plezierreizen, ook andere reizen (voor studie, zaken, enz.) worden belast. Wij laten de vraag of dit wenschelijk is onbesproken, doch vestigen er alleen de aandacht op, dat Nederland groot geworden is door zijn internationale betrekkingen en dat het tegen onzen volksaard strijdt om het overschrijden van de nationale grenzen te belasten.

In het ontwerp hebben wij evenwel een uiteenzetting gemist van de gevolgen van de reisbelasting op handelspolitiek gebied. Het is aan geen twijfel onderhevig, dat, alle andere omstandigheden gelijk blijvende, het bedrag, dat de Nederlanders in het buitenland verteren, zal verminderen. Een deel van de reislustigen naar het buitenland zal in het land blijven, hetzij wegens de belasting, hetzij wegens den rompslomp¹⁾, terwijl een groot deel van degenen, die wel over de grens trekken, de belasting uit hun vastgestelde reissom zullen betalen.

De bedragen, die de Nederlanders in het buitenland verteren, worden door het buitenland gebruikt, hetzij om goederen in Nederland te kopen, waardoor dus de uitvoer uit Nederland toeneemt, hetzij om de rente van schulden aan Nederland te voldoen. Een vermindering van de bedragen, die de Nederlanders in het buitenland verteren, leidt dus — alle andere omstandigheden weder gelijkblijvende — of tot een daling van onzen uitvoer, of tot een bemoeilijking van de transfereering van de schulden, die het buitenland ons moet betalen; waarschijnlijk tot een combinatie van beide factoren. Hoe dit ook zij, in beide gevallen wordt de handelsbeweging van ons land ongunstig beïnvloed.

¹⁾ De wijze, waarop de belasting betaald moet worden, spot wel met alle eischen, die het moderne verkeer stelt. Om in toeristische termen te blijven; terwijl men de beschikking heeft over moderne verkeersmiddelen, wordt men verplicht van de diligence en trekschuit gebruik te maken. Waarom wordt niet in de groote grensstations de gelegenheid geopend zich van reiszegels te voorzien?

Op de nadeelen van een verdere daling van den uitvoer van ons land behoeft hier niet te worden gewezen. Het andere geval — een bemoeilijking van de transfereering — is belangrijker. Indien de betaling van de schulden door het buitenland niet meer kan geschieden door vertering in het land zelf (of in andere landen), dan zal zij moeten plaatsvinden of in goederen of in goud. Afgezien van het feit, dat vele landen niet in staat zijn in goud te betalen, hebben wij aan een grooter goudtoevloed geen behoefte. En een vermeerdering van den goederenimport acht men schadelijk. Immers, onze handelspolitiek is er juist op gericht om den import zooveel mogelijk te beperken.

De reisbelasting zou feitelijk gepaard moeten gaan met een verruiming van de invoermogelijkheden; de huidige tendens is juist omgekeerd. De vraag rijst dan ook, of Nederland wel handelt overeenkomstig zijn positie als crediteurland. Wij zijn er ons wel degelijk van bewust, dat, gezien de bedragen, waarom het gaat, de genoemde bezwaren niet verontrustend zijn, maar het betreft hier een tendens, waarmede in de laatste jaren veel te weinig rekening is gehouden.

Een ander bezwaar tegen de voorgestelde reisbelasting is de geringe overeenstemming met het streven om het vreemdelingenverkeer in ons land te bevorderen. Terwijl het eene Departement maatregelen beraamt om het bezoek van vreemdelingen aan ons land aan te moedigen, doet het andere Departement voorstellen, die tot een vermindering van de door Nederlandsche reizigers in het buitenland te besteden bedragen zal leiden. In principe zijn deze maatregelen met elkaar in strijd. Terecht heeft de Volkenbond in zijn onlangs uitgebracht rapport over het toerisme op dit punt de aandacht gevestigd. „Vouloir attirer chez soi le plus grand nombre de touristes et faire en même temps tout son possible pour empêcher ses propres ressortissants de se rendre dans les pays voisins (tel est bien le sens de certaines campagnes de propagande et le but d'une série de mesures tracassières contre la propagande touristique étrangère) est aussi dénué de bon sens économique que de vouloir tout exporter sans rien importer.”²⁾ Hetzelfde verschijnsel neemt men thans principieel ook in ons land waar.

Afgezien van de vraag of voor het aantrekken van vreemdelingen — het initiatief voor een Nederlandsch hotelplan is een gelukkig verschijnsel — de invoering van een reisbelasting wel bevorderlijk is in verband met de ontstemming, die deze maatregel wekt, kan men deze kwestie ook nog van een anderen kant bezien. Bij alle maatregelen, die ons land in de laatste jaren heeft genomen en waarbij buitenlandsche belangen werden geschaad, heeft men er steeds — terecht of ten onrechte, deze vraag laten wij buiten beschouwing — op gewezen, dat ons land daartoe door de internationale verhoudingen gedwongen werd; het waren defensieve maatregelen. De reisbelasting is, hoewel niet zoo bedoeld, agressief, treft het buitenland en vooral Zwitserland³⁾, waar de hotelindustrie, een van de hoofdtakken van het economisch leven, reeds in groote moeilijkheden verkeert. Daarom reeds is deze belasting tegen den geest van ons volk; wij laten geen gelegenheid voorbijgaan om den nadruk te leggen op het herstel van de internationale betrekkingen, dat zoo belangrijk is voor de welvaart van ons land. Laten wij dit dan ook door daden toonen!

v. d. V.

¹⁾ „Etudes relatives au Tourisme considéré comme facteur de l'économie internationale.” (Genève 1936).

²⁾ In het algemeen zijn de reizen naar Zwitserland, wat Europa betreft, de duurste. De reisbelasting zal zonder twijfel leiden tot een verdere verschuiving in het reizigersverkeer naar de goedkoopste landen. Van de goede voornemens, geuit op de conferentie van de goudlanden in October 1934, om o.a. wederzijdsch het toerisme te bevorderen, is dus ook op dit gebied al heel weinig terechtgekomen.

AANTEKENINGEN BIJ DE MOTORRIJTUIGEN-STATISTIEK.

Aan de tallooze feiten, die de steeds diepere inzinking van het economische leven in ons land manifesteren, is een nieuw toegevoegd: het totaal der motorrijtuigen, dat zich sinds het einde van den wereldoorlog onafgebroken in opwaartsche richting beweegt, vertoont voor het eerst een daling. In cijfers uitgedrukt bedroeg het totaal der in Nederland aanwezige motorrijtuigen op 1 Augustus 1934 188.264, op 1 Augustus van het jaar 1935 was dit totaal 184.592; een daling dus van 3.672.¹⁾

Merkwaardig is het na te gaan, hoe de crisisinvloed op den „jaargroei” van de diverse categorieën motorrijtuigen allengs méér merkbaar werd.

De jaargroei van alle categorieën tezamen vertoont de sinds 1 Augustus 1929 het volgend verloop:

1 Aug. 1929	+ 17.284
1930	+ 15.038
1931	+ 14.462
1932	+ 12.864
1933	+ 9.095
1934	+ 7.921
1935	— 3.672

Het resultaat van 1935 vertoont al een zeer bijzonder karakter. In stede van een verminderden jaargroei, die bijv. op 5000 te stellen ware geweest, zien wij nu plotseling een bijna catastrophalen terugval tot — 3.672. Het is duidelijk, dat hier nog andere factoren dan de economische crisis een rol hebben gespeeld. De voornaamste hiervan behoeft niet lang gezocht te worden: het is de motorrijtuigbelastingpolitiek van de Regeering, die tot dezen terugval geleid heeft. Het behoeft nauwelijks verder bewijs, dat de zeer sterke verhooging van de „wegenbelasting” (die varieerde van ruim 30 tot vaak 100 procent) hier een overheersende rol heeft gespeeld.

Des te duidelijker is dit, wanneer men bedenkt, dat op 1 Augustus 1934 nog een lichte *toeneming* van den jaargroei van personen- en vrachtauto's kon worden geconstateerd. In het nummer van 3 Juli 1935 konden wij erop wijzen, hoe over de periode 1 Aug. 1933/'34 — vergeleken bij die van 1 Aug. 1932/'33 — de jaargroei van het aantal personenauto's was opgelopen van 4100 tot 4700 en die van de vrachtauto's van 500 tot 900! In vollen crisistijd!

Overziet men de verschillende categorieën, waaruit het contingent der motorrijtuigen is samengesteld, dan kan men bij zijn beschouwingen al direct die van de autobussen ecarteeren. Jarenlang reeds schommelt het totaal — door het destijds ingevoerde concessiestelsel, dat elke vooruitgang heeft onmogelijk gemaakt — rond de 3800.

Wat de motorrijwielen betreft, reeds eerder merken wij op, hoe dit voertuig in ons land voornamelijk als sportmachine wordt gebruikt. Zelfs in crisistijd bleken de motorrijders aan hun sport over het algemeen vast te houden; het totaal van hun machines schommelde dan ook sinds jaren rond de 32.000. Wij meenen, dat er weinig reden is om aan te nemen, dat op dit terrein de fiscale politiek grooten invloed heeft uitgeoefend. Met zekerheid dit te zeggen is onmogelijk, nu door een wijziging van de aanslagmaatstaven van de motorrijtuigbelasting vele driewielers, die vroeger tot de vrachtauto's werden gerekend, de rubriek der motorrijwielen zijn komen versterken.

Wél staat vast, dat de verhoogde belastingtarieven merkbaren invloed hebben gehad op de eigenaars van ultra-lichte motorrijwielen, de groep der typische utiliteitsvoertuigjes. Het aantal van deze machines is gedaald tot 10.354, hetgeen in elk geval in één jaar tijds een afneming van ongeveer 1200 machines beteekent.

¹⁾ Alle cijfers ontleend aan de „Statistiek der Motorrijtuigen” bewerkt door het Centraal Bureau voor de Statistiek te Den Haag.

De twee hoofdgroepen, waar het in statistischen en economischen zin om draait, vormen de personen- en vrachtauto's.

Wat de eerste betreft, het aantal personenauto's is in één jaar tijds teruggelopen van 90.088 tot 88.293, een vermindering dus van 1795 voertuigen.

Het aantal vrachtauto's is in dezelfde periode teruggelopen van 49.951 tot 47.160, een vermindering van 2791 stuks. Intusschen zal de werkelijke daling geringer zijn, daar immers diverse driewielers naar de categorie „motorrijwielen” zijn overgegaan. Het juiste geval is dus niet vast te stellen; vermoedelijk zal het liggen tusschen de 1500 en 2000.

Van de 3672 motorrijtuigen, die er op 1 Augustus 1935 minder waren dan op 1 Augustus 1934, behoorde dus het leeuwendeel tot de beide hoofdcategorieën, die in economisch opzicht van verreweg het grootste belang zijn. Deze daling in getalsterkte heeft zich reeds aanstonds in fiscalen zin duidelijk getoond. Want de opbrengst van de motorrijtuigbelasting, die voor het jaar 1935 op f 22.000.000 werd geschat, bleef f 1.262.670 daarbij ten achter.

Evenzeer zal de getalsterktedaling zich in fiscalen zin doen gevoelen op het stuk van de personeele belasting, terwijl de opbrengst van de benzinebelasting (die jaarlijks ongeveer f 30.000.000 belooft) evenzeer in ongunstigen zin zal worden beïnvloed. Een daling van inkomsten uit dien hoofde, ten bedrage van ongeveer f 2.500.000, is — naar experts verzekeren — te verwachten.

Maar de sneeuwbal gaat verder. Want de 3500 motorrijtuigen, die op stal zijn gezet of op andere wijze onschadelijk gemaakt, verschijnen ook niet meer in de reparatiewerkplaatsen, aan de oliepompen en de magazijnen, waar banden in voorraad worden gehouden. Het verzekeringsbedrijf zal er evenzeer een terugslag van ondervinden.

En toeneming van de werkloosheid zal er ongetwijfeld het gevolg van zijn, een verder vallen in de „pool of depression”. Had men nu anderzijds nog de zekerheid, dat deze offers op het altaar van een logische verkeerscoördinatie gebracht zouden zijn, dan ware de stand van zaken iets minder ongunstig. Maar sinds drs. A. M. Groot in zijn monografie „De Spoorwegtekorten” heeft aangetoond, dat de invloed van de autoconcurrentie door velen ernstig wordt overschat, dat — zelfs al zou al het ontnomen vervoer aan de spoorwegen terugkomen — dan nóg millioenen tekorten zouden blijven optreden, dan valt ook dit perspectief weg.

Het is dan ook een somber beeld, dat de jongste statistiek van de motorrijtuigen ons biedt. Bijna 1800 eigenrijders zijn uitgeschakeld.

Procentsgewijs is de teruggang bij de vrachtauto's nóg sterker. Dit bevestigt slechts het verschijnsel, dat wij reeds eerder aanwezen, namelijk, dat de vrachtauto conjunctuurgevoeliger is dan de personenwagen. In dit verband herinneren wij eraan, hoe de jaargroei der vrachtauto's, die in de periode 1928/1929 6300 bedroeg, in de periode 1932/'33 was afgenomen tot... 500, terwijl over dezelfde tijdvakken de jaargroei van de personenwagens van 8300 zich wist te handhaven op 4100.

Nu twee hoofdoorzaken hebben geleid tot een omkeering van den jaargroei in een daling van het totaal der motorrijtuigen, zou het interessant zijn te weten, in welke mate beide oorzaken tot dit uiteindelijk resultaat hebben samengewerkt. De statistiek geeft uiteraard hierover geen nadere gegevens.

In dit verband herinneren wij echter aan eenige publicaties van Ir. J. M. I. Reitsma.¹⁾

Ir. Reitsma heeft nagegaan, of de groeiwet van Quetelet-Verhulst-Pearl-Reed ook opgaat voor den groei van het aantal motorrijtuigen in Nederland.

¹⁾ „De invloed van de crisis op het aantal motorrijtuigen in Nederland” in „De Ingenieur” van 2 Augustus 1935 en een artikel over groeikurven van motorrijtuigen in ons land, in „De Economist” van 1934, afl. 5.

Dit blijkt z.i. het geval te zijn, hetgeen hij aan de hand van cijfermateriaal bewijst.

Het maximum aantal auto's in ons land zal — zoo berekent de schrijver — volgens in de rede liggende verwachtingen niet boven de 190.000 à 200.000 stijgen, ziedaar de zeer belangrijke conclusie, die hij aan de hand van de geconstrueerde groeikromme trekt.

Een conclusie, die zoowel voor het Ministerie van Waterstaat als voor dat van Financiën verstrekkende gevolgen dient te hebben.

Op grond van de door hem geconstrueerde groeikromme voorspelde hij het totaal aantal auto's (personen- en vrachtauto's, plus autobussen) op 1 Augustus 1934. De waarde, die hij vond, bedroeg 143.524. Kort daarop verscheen de gebruikelijke statistiek; deze gaf aan... 143.853!

In zijn berekend totaal had Ir. Reisma reeds de door hem berekende crisiscorrectie aangebracht. Dit bracht met zich, dat het totaal op 14.000 stuks minder werd gesteld. Op 1 Augustus 1934 was ons land door den crisisinvloed dus juist dat getal „achter”.

Waar het geschatte en werkelijke totaal aantal auto's voor 1 Augustus 1934 zóó weinig (slechts 2,3 pro mille) verschilden, lag het voor de hand, dat wij aanstonds de prognose voor 1 Augustus 1935 in het oog hielden. Deze bleek te bedragen 156.732. Ook in dit cijfer is een crisiscorrectie verwerkt, die door schrijver op ongeveer 8300 werd gesteld, m.a.w. wij zouden in 1935 crisisachterstand hebben moeten inhalen.

Zou normaal het aantal auto's in ons land op 1 Augustus 1935 hebben moeten bedragen 165.018, de crisis zou volgens de groeikromme (die voor 1934 dergelijke verrassende resultaten gaf) dit aantal hebben mogen doen terugdringen tot 156.732.

Maar de cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek wijzen thans uit, dat dit totaal slechts 139.247 bedraagt!

Het staat dus vast, dat de werkelijkheid met 17.500 stuks achter is gebleven bij de wiskundige verwachtingen, die naar aanleiding van de meerge-noemde groeikrommeconstructie gekoesterd mochten worden.

Een zeer groot percentage van dit totaal zal — waar de „normale” crisisinvloed reeds in rekening is gebracht — op het debet moeten worden gesteld van de aanzienlijke wegebelaastingverhooging, die per 1 Januari 1935 werd ingevoerd. En dus feitelijk nog maar 7 maanden zijn invloed heeft kunnen doen gevoelen.

Dat de verhoogde tarieven nóg sterker hun invloed zullen doen gaan gevoelen op de opbrengst van de motorrijtuigenbelasting, is een mogelijkheid, waarmede zeker rekening moet worden gehouden. Nu reeds wijzen de cijfers over Januari van dit jaar op een daling van de opbrengst van de motorrijtuigenbelasting — vergeleken bij die van Januari 1935 (de eerste maand onder de verhoogde tarieven) — van... 20 procent! Bedroeg in Januari 1935 deze opbrengst f 1.693.136, voor Januari 1936 beliep het totaal slechts f 1.359.717.

Deze cijfers wijzen er dus op, dat de neerdrukkende tendens, die uit de cijfers van 1 Augustus 1935 spreekt, inmiddels nog krachtiger is geworden en dus het aantal afgeschafte of opgelegde auto's weer is toegenomen.

Van de personenauto's bleek bijna 42 procent ouder dan... 5 jaar te zijn. Voor de vrachtauto's was dit percentage zelfs ruim 51 procent, terwijl het voor de autobussen 46 beliep. Wij aarzelen niet deze leeftijden ongunstig te noemen. Voor het overgrote deel heeft men hier te doen met een Amerikaans massaproduct, dat ingesteld is op tijdige vervanging door nieuw materiaal. Dat de crisis het tempo van vernieuwing heeft vertraagd, is een bekende klacht van de Amerikaanse automobiefabrikanten. Dat men

in de drie grootste steden van ons land — vergeleken bij den toestand op 1 Augustus 1934 — het percentage motorrijtuigen, dat vijf jaar of ouder is, zag toenemen, wijst in dezelfde richting.

Resumeerend kunnen wij zeggen, dat de crisis en vooral de fiscale politiek hun stempel sterker dan ooit hebben gedrukt op den ontwikkelingsgang van de Nederlandsche motorwereld. Mr. P. J. MIJKSENAAR.

DE MOTORRIJTUIGEN-STATISTIEK-1935.

De onlangs verschenen *Statistiek der motorrijtuigen* per 1 Aug. 1935 geeft een daling te zien van het aantal motorrijtuigen van 188.264 in 1934 op 184.592 in 1935. De ontwikkeling van het motorwegverkeer, welke van 1933 op 1934 nog te bespeuren viel, heeft dus schijnbaar plaats gemaakt voor een inschrompeling tot het niveau van ongeveer 1 Januari 1934, welke achteruitgang men geneigd is, benevens aan de crisis, toe te schrijven aan de Regeeringspolitiek, die op 1 Jan. 1935 de wegebelaasting aanmerkelijk verzwaarde en daarmee bezig zou zijn de plaats van het motorwegverkeer in het nationale vervoerssysteem in te perken.

De thans geboden cijfers vragen echter o.i. veel meer voorzichtigheid bij het maken van gevolgtrekkingen dan bij de bovenvermelde, spontane conclusie het geval is en wel om de volgende redenen.

1e. In deze statistiek heeft tusschen de groepen een verschuiving plaats gevonden, welke, omdat de omvang daarvan onbekend is, een oordeel omtrent de ontwikkeling van verschillende soorten motorrijtuigen in de lucht doet hangen. Specificeert men het aantal motorrijtuigen naar de verschillende soorten, dan krijgt men het volgende overzicht:

Soort	1933	1934	1935
1. Motorrijwielen en rijwielen met hulpmotor.....	42.122	44.411	—
1a. 2- en 3-wielige motorrijtuigen	—	—	45.345
2. Personenauto's	85.400	90.088	88.293
3. Autobussen	3.814	3.814	3.794
4. Vrachtmotorrijtuigen.....	49.007	49.951	—
4a. Id. op meer dan 3 wielen....	—	—	47.160
Totaal....	180.343	188.264	184.592

De in deze statistiek voor het eerst ingevoegde groepen 1a en 4a danken hun ontstaan aan de op 1 Jan. 1935 ingevoerde motorrijtuigenbelasting, welke niet — zooals voorheen de wegebelaasting — de driewielers onder de groep vrachtmotorrijtuigen bracht en voor de rijwielen met hulpmotor een afzonderlijk tarief kende, maar deze groepen gelijkstelde met de motorrijwielen en aldus tot een splitsing van motorrijtuigen op 2 en 3 wielen en op meer dan 3 wielen aanleiding gaf. Dientengevolge zijn motorrijtuigen, die voorheen in groep 4 voorkwamen, overgeschreven naar groep 1a, waardoor beide groepen niet een equivalenten inhoud hebben verkregen. Dit laatste is voor een juiste beoordeeling van de ontwikkeling van het aantal vrachtauto's van niet gering belang.

Het verschil tusschen de groepen 4 en 4a bedraagt 2.791 vrachtmotorrijtuigen, hetgeen een daling van 5.5 pCt. t.o.v. 1935 beteekent. De helft van dit verschil komt evenwel voor rekening van de klasse met een gewicht beneden 1000 kg, welke van 2838 in 1934 op 1550 in 1935 viel.

Een opheldering van den val in deze laagste klasse geeft de statistiek echter niet, aangezien zij vermeldt, dat slechts in *sommige* gevallen overschrijving van groep 4 naar 1a heeft plaats gevonden. Deze mededeeling moet echter in twijfel worden getrokken en wel om de volgende reden. Wanneer men groep 1 en 1a splitst naar de gewichtsklassen krijgt men de volgende specificatie:

	1934	1935
a) tot 60 kg	12.411	10.354
b) 60—120 kg	12.225	11.663
c) 120—250 kg	19.775	22.522
d) boven 250 kg		806

De daling in de groepen tot 120 kg is te verklaren uit de op 1 Jan. 1935 ingetreden verzwaring van lasten op het rijwiel met hulpmotor (van f 5.50 op f 10) en/of aan de vermindering der welvaart. Hoe is evenwel de zeer sterke stijging van de groepen boven 120 kg te verklaren? Wij vinden het antwoord door aan te nemen, dat de overschrijving van driewielers van groep 4 naar deze klassen veel grooter is geweest dan de statistiek vermoedt. Deze tegenpraak met de statistiek wordt echter bevestigd door de praktijk der belasting, welke de driewielers (waarvan er op 1 Aug. 1935 3344 voor goederenvervoer bestonden) met meerendeels een gewicht van 120—250 kg als vrachtmotorrijtuigen in de laagste klasse (tot 1000 kg) beschouwde.

Van hoe groot belang dit voor de beoordeeling van de ontwikkeling van het vrachtautoverkeer is, blijkt uit het volgende. Neemt men bijv. aan, dat de helft van het thans bestaande aantal driewielers in 1934 in groep 4 opgenomen was, dan zouden 1700 driewielers naar groep 1a overgeschreven zijn en het aantal vrachtmotorrijtuigen beneden 1000 kg, dat in 1934 (zonder overschrijving) 2.838 en in 1935: 1.550 bedroeg, in plaats van afgenomen met 400 toegenomen zijn. De oogenschijnlijke daling van *alle* vrachtauto's zou daarmee van 2.800, zooals de statistiek meldt, tot omstreeks 1.100 gereduceerd zijn. Nadere opheldering op dit punt zou dus wel gewenscht zijn en maakt voorshands een definitief oordeel onmogelijk.

2e. De cijfers betreffende het aantal zitplaatsen der autobussen geven aan, dat, niettegenstaande de vermindering van het aantal bussen, het vervoermogen met ongeveer 1500 zitplaatsen is gestegen en thans een totaalcijfer van 92.000 zitplaatsen vertoont. Deze stijging is gelijk aan die van het vorig jaar toen het aantal bussen gelijk bleef, terwijl het nu met 20 achteruitliep.¹⁾ Maar ook al ware het aantal zitplaatsen niet gestegen, dan nog ware aangaande de diensten van dit verkeersmiddel geen conclusie te trekken, aangezien de zitplaatsencapaciteit nog geen aanwijzing is voor de frequentie, waarmede men aan de markt komt.

3e. Een dergelijke opmerking kan ook geplaatst worden t.a.v. de ontwikkeling van het verkeer per vrachtauto. Ook bij deze groep zegt het aantal op zichzelf niets voor de diensten, die dit verkeersmiddel bewijst. Hierbij valt nog aan te tekenen, dat voor bepaalde gewichtsklassen nog een betrekkelijk belangrijke vermeerdering heeft plaats gevonden. Specificeert men nl. het aantal vrachtauto's naar de gewichtsklassen dan krijgt men het volgende beeld:

	1933	1934	1935
beneden 2000 ton	34.836 ¹⁾	32.509 ¹⁾	27.302
2000—3000 ton	11.395	14.518	16.862
3000—4000 „	1.310	1.449	1.592
4000—5000 „	723	737	695
meer dan 5000 ton	739	738	709

¹⁾ Met x driewielers.

Het aantal vrachtauto's boven 4000 ton nam dus in 1935 af, de groepen van 2000 tot 4000 ton vertoonden daarentegen een stijging van 10 pCt.

4e. Er is echter een aanwijzing, dat de (al of niet gewijzigde) capaciteit met grooter frequentie is gebruikt en wij vinden deze in de stijging van den benzine-invoer van 335.553 ton in 1934 tot 369.187 ton in 1935. Men bedenke hierbij, dat de stijging van het benzine-verbruik nog slechts een *gedrukte* indicie is voor de grootere bedrijvigheid van het autoverkeer. Niet alleen, dat de wegenverbetering en de perfectioneering der motoren een zuiniger gebruik veroorzaken, maar ook de intrede van den Diesel-motor

¹⁾ De Nederlandsche Spoorwegen stelden op 31 Dec. 1934 170.000 zitplaatsen ter beschikking.

en van de Ersatzbrandstoffen staan een grooter aantal verreden vrachtauto-km bij gelijkblijvenden benzine-invoer toe.

Het is bovendien ook bekend, dat men, teneinde de grootere vaste lasten over een grootere hoeveelheid vervoerd goed om te kunnen slaan, door over-en samenlading het goederenvervoer per vrachtauto steeds meer concentreert en zodoende een goedkoopere exploitatie verkrijgt.

5e. Ook de invoerstatistiek over 1935 geeft een ander beeld dan uit de cijfers der motorrijtuigenstatistiek 1935 naar voren komt. Het aantal ingevoerde personenautomobielen daalde weliswaar van 10.283 in 1934 op 9.793 in 1935, maar de invoer van chassis voor personenvervoer, die van 296 op 224 daalde, was toch nog meer dan in 1932 (208) en 1933 (151). Ook de invoer van andere chassis, die van 3.993 (1934) op 2.840 (1935) daalde, was hooger dan in 1932 (1.941) en 1933 (2.088), terwijl de invoer van onderdelen van auto's eveneens op een hooger niveau lag dan in de jaren van 1931 tot 1933.

Meent men alzoo, dat er aanwijzingen zijn voor een toegenomen frequentie van het autoverkeer, en voor een ondanks de mindere bedrijvigheid onverzwakt gehandhaafd vervoer per autobus en vrachtauto, dan wordt hiertegen wel aangevoerd, dat de opbrengst der motorrijtuigenbelasting in 1935 (ad f 20.747.329,89) met een niet onbelangrijk bedrag onder de raming bleef (ad f 22.000.000). Maar men bedenke daarbij wel, dat in de staatshuishouding in het algemeen de neiging bestaat om de uitgaven te krap en de inkomsten te ruim te berekenen, zooals ook de opbrengst van andere belastingen te zien geeft.

De hierboven gereleveerde overwegingen laten het o.i. daarom niet toe om alleen op grond van de statistiek der motorrijtuigen-1935 te concluderen tot een terugdringing van het autobus- en vrachtautovervoer. Hoewel het aantal auto's teruggelopen is, zijn er aanwijzingen voor een verhoogde frequentie en het lijkt ons derhalve raadzaam om alvorens een definitief oordeel te vellen de volgende statistiek af te wachten. Het is zeer wel mogelijk, dat deze slechts een vertraging van de ontwikkeling en geen inschrompeling van het autoverkeer te zien geeft.

J. P. B. TISSOT VAN PATOT.

HET PEIL DER LOONEN IN DE WEST-EUROPEESCHE LANDEN.

West-Europa bezat vóór den oorlog een soort monopolie voor de levering van industriële artikelen naar Azië, Afrika en Zuid-Amerika.

Nederland profiteerde op tweeërlei wijze van deze bevoorrechte positie. Het kon in de eerste plaats een deel van de levering van deze artikelen voor zich opeischen, terwijl het in de tweede plaats in staat was veredelde landbouwproducten te leveren aan sterk geïndustrialiseerde landen als Engeland en Duitschland.

In de laatste jaren hebben de West-Europese landen dit monopolie echter verloren en zijn zij op Aziatische, Afrikaansche en Amerikaansche markten voortdurend meer teruggedrongen. Zij zijn niet meer in staat groote hoeveelheden landbouwproducten te betalen met hetgeen de export van industriële producten heeft opgeleverd, en zij zijn daarom overgegaan tot een sterke bescherming van hun landbouw.

Nederland, dat zeer sterk is benadeeld door het verlies van den afzet van industriële producten, heeft bovendien nog groote schade geleden door de beschermende maatregelen, welke de West-Europese staten hebben genomen om de productie van land- en tuinbouwproducten in eigen land te bevorderen.

Ten deele kan men compensatie voor verloren export verkrijgen door zelf de producten voort te brengen, welke vroeger uit het buitenland werden verkregen. Wij kunnen in eigen land meer tarwe, meer veevoeder, meer industriële producten voort-

brengen en daardoor de invoer verminderen. Maar een klein land als Nederland, met een kleine oppervlakte cultuurgrond per inwoner en met weinig mineralen in den grond, is altijd genoodzaakt groote hoeveelheden grondstoffen in te voeren. Wij moeten hout, ijzer, koper, wol, katoen, olie, koffie, thee en talrijke artikelen in massa uit het buitenland betrekken en wij moeten deze grootendeels betalen met de opbrengst van onzen export naar het buitenland.

Om te kunnen exporteeren moet ons land met andere landen kunnen concurreeren. Of dit mogelijk is, hangt in hoofdzaak af van de vraag hoeveel loon en rente in Nederland noodig is om een bepaald product te vervaardigen in verhouding tot loon en rente in andere landen.

De verhouding van loon en rente in de verschillende bedrijfstakken is zeer ongelijk; maar als men de cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek nagaat, komt men tot de conclusie, dat zij gemiddeld ongeveer worden uitgegeven in een verhouding van 4 tot 1.

Het is dus wel duidelijk, dat bij de vraag of ons land met andere landen kan concurreeren het loonpeil een zeer groote rol speelt.

Nu heeft Nederland op dit oogenblik in heel Europa het hoogste loonpeil. Wanneer men het loon in Londen aanduidt met het cijfer 100, was het loon, blijkens een onderzoek, ingesteld door het Arbeidsbureau te Genève, te Kopenhagen in 1930 108, te Stockholm 88, Amsterdam 85, Berlijn 71, Parijs 56, Madrid 54, Milaan 49, Brussel 49, Praag 47, Weenen 45, Reval 44, Rome 42 en Warschau 40. In Engeland is in de periode van 1929 tot December 1934, volgens de cijfers van het Arbeidsbureau te Genève, het geldloon, uitgedrukt in Ponden, van 100 tot 95 gedaald; het Pond zelf daalde met ongeveer 40 pCt., zoodat het goudloon is gekomen van 100 tot 57 en dus gedaald is met 43 pCt. In Denemarken steeg het geldloon uitgedrukt in Ponden, van 100 tot 95 met 4 pCt. en daalde de muntwaarde met 50 pCt. In Zweden daalde het geldloon in Kronen uitgedrukt met 2 pCt. en daalde de waarde van de Zweedsche Kroon met 44 pCt. In Duitschland daalde het loon met 21 pCt., in België (vóór de devaluatie) met 17 pCt. en in Nederland met 16 pCt. In Frankrijk steeg het loon met 1 pCt.

De verhoudingscijfers van de loonen in de West-Europeesche hoofdsteden worden dan naar bovengenoemde maatstaf:

Londen 57, Kopenhagen 56, Stockholm 49, Berlijn 56, Parijs 57, Brussel (vóór de devaluatie) 41 en Amsterdam 73.

Het loon te Londen, Kopenhagen, Berlijn en Parijs is thans ongeveer gelijk. Het loon te Amsterdam is 28 pCt. hooger dan het loon te Londen, het loon te Stockholm is nog lager en het loon te Brussel veel lager dan te Londen, Kopenhagen, Berlijn en Parijs.

Bovenstaande cijfers kunnen er natuurlijk geen aanspraak op maken de verhouding van het loonpeil in de verschillende landen zuiver weer te geven; maar zij zijn m.i. wel in staat duidelijk te maken, dat het Nederlandsche loonpeil belangrijk ligt boven dat in de naburige landen.

De productiviteit van den arbeid wordt voor een belangrijk deel beheerscht door de oppervlakte cultuurgrond, die per inwoner beschikbaar is en door het voorkomen van de mineralen, die in den bodem worden gevonden.

Een volk met weinig cultuurgrond per inwoner en met weinig mineralen kan zich de luxe niet permitteeren een hooger loonpeil te hebben dan andere, meer bevoorrechte volken. In verband met deze voor ons volk nadeelige omstandigheden was de loonstandaard vóór den oorlog in Nederland dan ook lager dan in Duitschland en Engeland. Nu de verhoudingen voor Duitschland zooveel slechter zijn geworden, behoeft het loonpeil in Nederland zeker niet lager te zijn dan dat in Duitschland; maar wel

moet het lager zijn dan in Engeland. Als bij ons de loonen zeer aanzienlijk hooger zijn dan in Engeland en in alle andere ons omringende landen dan kunnen wij niet concurreeren. Wij moeten arbeid exporteeren om grondstoffen te kunnen invoeren; maar als onze arbeid duurder is dan die van alle andere volken, dan koopt men onzen arbeid niet.

Een der methoden, die men kan gebruiken om het peil der loonen te verlagen, is een devaluatie van de munt. Alle ons omringende landen hebben dit middel, het een vroeger en het ander later, toegepast en de voor onze concurrentiemogelijkheid slechte toestand is uitsluitend te wijten aan de verlaging van loonen en renten, die men door devaluatie in het buitenland heeft verkregen. Een andere methode bestaat hierin, dat men in de verschillende bedrijven de loonen rechtstreeks naar beneden brengt.

Bij toepassing van de eerste methode dalen alle loonen gelijktijdig, terwijl ook de rente evenredig met het loon daalt. Daardoor dalen de kosten van het levensonderhoud, die ook grootendeels worden beïnvloed door de factoren rente en loon. Bij toepassing van de tweede methode daalt het loon slechts in die bedrijven, waar de omstandigheden dit mogelijk maken. Rechtvaardigheidsoverwegingen spelen daarbij meestal slechts een ondergeschikte rol, terwijl daarentegen de sterkte van de werkgevers- en werknemersorganisaties, en het belang, dat de werkgever bij loonsverlaging heeft, als belangrijke factoren moeten worden beschouwd. In de beschutte bedrijven, waar het loon thans reeds het hoogst is, bestaat er voor de werkgevers veel minder aanleiding een loonsverlaging te forceeren dan in de onbeschutte bedrijven. In verband hiermee zijn dan ook in Nederland de loonen in de onbeschutte bedrijven het sterkst achteruitgegaan.

Bij de keuze van de wegen, die beide naar loonsverlaging leiden, moet m.i. in de allereerste plaats rekening gehouden worden met het belang van den arbeider. En nu wijzen de cijfers van het Internationaal Arbeidsbureau te Genève met groote duidelijkheid aan, dat de methode, die door Minister Dr. Colijn de slinksche methode wordt genoemd, verre te prefereeren is boven de rechtstreeksche methode. Het Bureau te Genève gaat niet alleen de geldloonen na, maar ook de werkelijke loonen, waarbij het rekening houdt met de kosten van het levensonderhoud. En dan blijkt uit de cijfers, dat het werkelijke loon, dat is dus hetgeen de arbeider van zijn loon krijgen kan, in de periode van 1929 tot Dec. 1934 in alle West-Europeesche landen is gestegen. Deze stijging bedroeg in Engeland 8 pCt., in Denemarken 7 pCt., in Zweden 8 pCt., in Duitschland 2 pCt., in Frankrijk 12 pCt., in België (vóór de devaluatie) 6 pCt. en in Nederland 4 pCt.

Het werkelijke loon is dus in Nederland minder gestegen dan in Engeland, Denemarken en Zweden, terwijl de daling in het goudloon in Nederland slechts het derde deel bedraagt van de daling van het goudloon in Engeland en de Scandinavische landen. Om te kunnen concurreeren zal het loon van den arbeider bij ons nog twee keer zooveel verlaagd moeten worden als thans reeds is geschied, terwijl geen loonsverlaging meer noodig geweest zou zijn als Nederland het voorbeeld van Engeland en de Scandinavische landen had gevolgd.

Dr. J. OORTWIJN BOTJES.

AANTEKENINGEN.

De Amsterdamsche forensen.

Aan de Eerste Kamer heeft de heer Kropman eenige cijfers overgelegd, waaruit blijkt, in welke mate de forensen een onderdeel vormen van de economische samenleving van Amsterdam en hoezeer de forensen in het algemeen de meest draagkrachtigen van de burgers zijn. Hij wees erop, dat er in Amsterdam sedert jaren een vestigingsoverschot van

lagere inkomens en een vertrekoverschot van de hogere inkomens is, en dat dit de laatste jaren ook voor inkomens van f 1100 tot f 2100 geldt.

Vestigingsoverschot van aangeglagenen in de inkomensgroep.

	- f 1000	f 1100 - 2100	f 2200 - 5000	f 5100 - 21000	f 2100 en hooger	- f 2100	f 2200 en hooger
1923/24	1243	912	- 147	- 100	- 1	2155	- 248
1924/25	161	322	- 483	- 202	- 15	483	- 700
1925/26	- 443	274	- 556	- 205	- 28	- 169	- 789
1926/27	145	481	- 604	- 246	- 41	626	- 891
1927/28	368	566	- 492	- 157	- 22	934	- 671
1928/29	65	210	- 323	- 60	- 13	275	- 396
1929/30	749	989	- 256	- 63	- 25	1738	- 344
1930/31	1020	51	- 202	- 80	- 13	1071	- 295
1931/32	1107	- 305	- 409	- 115	- 66	802	- 590
1932/33	488	- 230	- 532	- 118	- 30	258	- 680

Uit de laatste twee kolommen blijkt, dat de vestiging van de lagere inkomens afneemt en dat het vertrek der hogere inkomens toeneemt.

Uit de gegevens over het laatste jaar, waarin de plaatselijke inkomstenbelasting en de daaraan verbonden forensenbelasting in Amsterdam is geheven, dit is over 1930—1931, blijkt, dat het aantal belastingbetalende forensen toen reeds meer dan 11.000 bedroeg, en hun aandeel in de gemeentebelasting bijna f 4.000.000; dat het gemiddeld inkomen van de belastingbetalende ingezetenen rond f 2536 bedroeg, tegen dat van de forensen rond f 7105.

1930—1931.

Ingezetenen			Forensen		
Aantal aanslagen	Zuiver inkomen	Belasting	Aantal aanslagen	Zuiver inkomen	Belasting
249.310	632.317.000	28.574.000	11.230	79.784.000	3.934.000

De heer Kropman wijst er op, dat het aantal forensen voor Amsterdam tegenwoordig minstens 12.000 à 13.000 is. Als men hierbij telt het aantal gezinsleden en bovendien de personen, die in de forensengemeenten een bestaan vinden in de verzorging dezer gezinnen, dan kan het aantal personen, dat afhankelijk is van de Amsterdamsche bestaansbronnen, doch elders woont, gerust op 100.000 worden geschat.

Op grond van deze cijfers bepleit de heer Kropman weder invoering van de belasting der werkforensen.

De taak van den nieuwen Federal Reserve Board.

De Banking Act van 1935 legde Roosevelt de verplichting op vóór 1 Februari 1936 een nieuwen Federal Reserve Board te benoemen. Daarbij werd tevens bepaald, dat de twee leden ex officio, t.w. de Secretary of the Treasury en de Comptroller of the Currency, van den nieuwen Board geen deel meer mochten uitmaken en dat de nieuwe leden in tegenstelling tot de tot dusver bestaan hebbende regeling voor een bepaalden langen termijn moesten worden benoemd. Deze ingrijpende reorganisatie in een tijd van zich opstapelende moeilijkheden van ongekenden aard en omvang geeft H. Parker Willis aanleiding tot een belangwekkende beschouwing van de problemen en de taak, waarvoor de onlangs benoemde nieuwe Board zich gesteld ziet („The Commercial and Financial Chronicle”, 1 Febr. 1936).

Als eerste plicht van de nieuwe „Governors” ziet de schrijver: de banken te bevrijden uit hun ondergeschiktheid aan het Treasury Department, en hen aan te sporen tot een veiliger politiek en een grootter liquiditeit.

Grond tot ongerustheid vormen voor hem de ruim \$ 3.000.000.000 aan z.g. „excess reserves”, waarvan bijna de helft in New-York te vinden is, iets minder dan $\frac{1}{2}$ in de andere „reserve cities” en ongeveer

$\frac{1}{2}$ in de „country”. Sommigen beschouwen deze „reserves” als het gevolg van den grooten goudimport; anderen weer als het resultaat van de opbrengsten van door member-banks gekochte regeeringsobligaties.

In elk geval is men het erover eens, dat het een abnormaal verschijnsel is en dat deze dekkings-reserves een fonds voor credietverleening beteekenen, geheel buiten het bereik der normale crediet-contrôle. De nu aftredende Board heeft vrijwel niets gedaan om het gevaar hiervan te verminderen. Bedacht dient hierbij echter te worden, dat de wet van Januari 1934 eenige van zijn belangrijkste bevoegdheden aan het Treasury Dept. overdroeg, waardoor de verantwoordelijkheid voor de monetaire politiek tussehen Board en Treasury verdeeld werd en het publiek eigenlijk geen van beide meer voor een verkeerd beleid aansprakelijk kon stellen.

Noodzakelijk is dus in de eerste plaats, dat de banken zich van het Departement van de Schatkist losmaken en een veiliger positie nastreven. Een politiek van goedkoop geld kan het monetaire herstel niet brengen. De bestaande euvelen zijn juist voornamelijk te wijten aan een ongezonde opdrijving van ten deele thans bevroren crediet.

De Board, aldus Parker Willis, welke nu aan het hoofd staat van een systeem van banken op *particulieren* grondslag en die als zoodanig belast is met de zorg voor hun belangen, dient om te beginnen een eind te maken aan de verschillende officieele of semi-officieele overheidsinstellingen, welke zich op terrein bewegen, dat aan de banken behoort. Tevens moet hij de eisch stellen, dat de Regeering zich terugtrekt uit de om en bij 6000 banken, waarvan zij een aanzienlijke hoeveelheid aandelen bezit. Vele banken immers zijn langs dezen weg tot louter onderafdeelingen van de Refico geworden. Tenslotte moet de Board zijn invloed ertoe aanwenden, dat de Depositors' Insurance Corp., aan welke de veiligheid van talloze deposito's is toevertrouwd, op solieder basis komt te staan. Momenteel is de toestand zoo, dat zij haar activa meerendeels belegd heeft in Regeeringsobligaties, welke bij de huidige financieele politiek geen al te groote zekerheid meer geven.

De Board moet verder trachten het hem toekomende terrein te herwinnen. Sedert Roosevelt's ambtsaanvaarding, en vooral sedert de wet van Januari 1934, bestaat er, zooals reeds opgemerkt, practisch een verdeeling van bevoegdheden tussehen de Board en de Schatkist, waarvan de laatste o.m. de geheele contrôle van de monetaire verhoudingen met het buitenland in handen heeft. Van deze taak nu heeft het Treasury Dept. weinig of niets terecht gebracht. Den goudinvoer heeft hij bevorderd, en hij heeft een enormen voorraad zilver aangekocht. Doch niets is gedaan voor een betere verstandhouding met het buitenland en voor stabilisatie van den wisselkoers. Het hernemen van de leiding van de buitenlandsche geldpolitiek door den Board is een conditio sine qua non voor het herstel van een gezonde bankorganisatie. Zijn eerste werk zal dan moeten zijn het totstandbrengen van een stabilisatie-overeenkomst met andere landen.

Sinds zijn ontstaan heeft de Board voortdurend geleden aan zijn karakter van nood-instelling, hetwelk hem in den beginne werd verleend. Dit verhinderde hem te komen tot het uitwerken van een behoorlijke monetaire theorie en een daarbij aansluitende politiek; o.a. ten aanzien van het discontopeil: de vraag, wanneer het hoog en wanneer het laag moet zijn, of het voor het heele land gelijk, dan wel gedifferentieerd naar de afzonderlijke staten moet zijn. Nu de nieuwbenoemde „Governors” een vaste aanstelling voor langen tijd hebben gekregen, hebben zij het meer dan tevoren in hun hand een stelselmatische geldpolitiek te ontwikkelen. Hier ligt een belangrijk deel van hun taak. Dit beteekent evenwel geenszins, dat zij op grond van een star dogmatisme

in tijden van nood elke hulp aan de schatkist moeten weigeren.

In nauw verband hiermede dringt zich dan onmiddellijk de vraag op, in hoeverre men de Reserve Banks kan toestaan hun portefeuille te vullen met „lang” papier. Sommigen willen hierin tamelijk ver gaan, anderen wijzen op de groote moeilijkheden, die de enorme beleggingen in overheidsobligaties aan de banken berokkend hebben. Wanneer men de mogelijkheid daartoe echter wil openlaten, dient daaruit de consequentie te worden getrokken in den vorm van aaneenverbinding van de bestaande bankwetgeving.

Nauw verband met den eisch tot uitwerking van vaste richtlijnen op het gebied der monetaire politiek is de noodzaak door gebruikmaking van nieuwe methoden het Reserve System voor de member-banks aantrekkelijker te maken. Er heerscht een toenemende scepsis omtrent de waarde van het „membership”. De verhouding van de Reserve Banks tot de member-banks is niet als zij wel wezen kan en de door de eerste verleende diensten zijn geringer dan ergens elders. De door de Reserve Banks gemaakte regeling van de acceptenmarkt, hun weigering om accepten te verhandelen op een voor de member-banks voordelige wijze, hun afwijzing van het vestigen van filialen in het buitenland (wat in het bijzonder de buitenlandsche relaties der kleinere banken ten goede zou komen), het falen van hun pogingen om hun bevoegdheid tot het voeren eener open-marktpolitiek te benutten tot bevordering van de verhandelbaarheid van handelspapier — het zijn even zoovele bewijzen van de weinige toeschietelijkheid der Reserve Banks. Hierin moet verandering komen, willen zij hun bestaansrecht boven verdenking stellen.

Het is een zware taak, zoo eindigt Parker Willis, waarvoor de Board nu staat, doch de gelegenheid is gunstig. De ervaring zal moeten leeren in hoeverre hij voor die taak zal zijn opgewassen.

De zichtbare suikervorraden in de wereld.

De zichtbare voorraden per 1 Febr. zijn volgens C. Czarnikow:

	1936 tons	1935 tons	1934 tons
Duitsland	1.280.000	1.242.000	1.130.000
Tsjecho-Slowakije	413.000	462.000	418.000
Frankrijk	864.000	891.000	651.000
Nederland	278.000	312.000	353.000
België	200.000	212.000	173.000
Hongarije	100.000	100.000	115.000
Polen	386.000	370.000	359.000
U.K. Geimp. suiker	321.000	302.000	508.000
„ Binnenl. „	185.000	205.000	172.000
Europa	4.007.000	4.098.000	3.879.000
V.S. Alle havens	182.000	555.000	271.000
Cubaansche havens	184.000	304.000	390.000
Cuba binnenland	377.000	546.000	487.000
Java	1.079.000	1.868.000	2.708.000
Totaal	5.829.000	7.369.000	7.735.000

ONTVANGEN BOEKEN.

Zwecksparen und Zwecksparunternehmen. Entwicklung und Stand des Zwecksparwesens door Dr. Waldemar Koch. (Berlijn 1935; Carl Heymanns

Verlag. 482 pag. Prijs R.M. 16.—, in linnen R.M. 17.50).

De kern van „Zwecksparen” is te vinden in het collectieve. Men spaart gemeenschappelijk, zooals de naam aangeeft, voor een bepaald doel. Het meest voorkomend is wel het bouwsparen. Dit instituut, zijn oorsprong vindend in de Angelsaksische landen, heeft in Duitschland op groote schaal navolging gevonden en is reeds veelvuldig in de literatuur behandeld. Het principe is evenwel ook elders toegepast, zooals voor het verkrijgen van een som gelds voor een uitzet, meubelen, een studie, de betaling van een schuld, het aflossen van een hypotheek e.a. Het komt steeds neer op het gedurende een zekeren tijd gezamenlijk sparen, waarna de verschillende deelnemers achtereenvolgens het gewenschte bedrag als leening tegen zekerheidsstelling ontvangen. De tijdwinst is het voornameste voordeel, alleen degene, die het laatst een uitkeering krijgt, had in dezelfde tijd hetzelfde alleen kunnen bereiken. In verschillende landen zijn wettelijke regelingen tot stand gekomen t.a.v. deze instituten. Het is de verdienste van dit werk, dat het deze regelingen, de uitkeeringsmethoden, de wachttijd, enz. kortom alles, wat op „Zweckspar”-ondernemingen betrekking heeft, grondig en duidelijk behandelt.

Personeelsselectie en Psychotechniek door Dr. R. A.

Biegel. (Leiden 1936; Uitgave van de Handelswetenschappelijke Bibliotheek. Prijs f 2.60).

Dit boekje geeft in het kort een overzicht van de redenen, welke bedrijfsleiders ertoe hebben gebracht psychotechniek bij de selectie van personeel in te voeren. De verschillende principes, waarvan kan worden uitgegaan en de onderzoeksmethoden, welke daaruit voortvloeien, worden uiteengezet. Ook worden eenige punten behandeld, bij de leiding en opleiding van nieuw personeel van belang.

Emigratie. Biedt Indië uitkomst? door Mr. J. Kalma.

(Rotterdam 1936; Nijgh & van Ditmar N.V. Prijs f 1.50).

Het werkje zoekt een antwoord op de vraag, of op Sumatra (andere gebieden worden slechts terloops beschouwd) door vakkundige Nederlandsche landbouwers in hun eigen onderhoud kan worden voorzien, wanneer hun daar op billijke voorwaarden gronden ter beschikking worden gesteld. Een dergelijk onderzoek, geschreven door een oudhoofd van de administratie van het beschreven in Ned.-Indië, verdient in dezen tijd van groote werkloosheid en koloniale begeerten alle aandacht. Zonder de moeilijkheden weg te cijferen bepleit schrijver een proefkolonisatie op Sumatra, wat zich hiertoe het best zal leenen.

Het Plan van de Arbeid. Verklaring en critiek. Het

600 miljoenenplan. De excessen der vrije concurrentie. De verlaging van de vaste lasten door Drs. J. en Drs. A. M. Groot. (Amsterdam z.j.; Van Holkema & Warendorf N.V. Prijs f 0.75; per afzonderlijke brochure f 0.25).

Hoewel volgens schrijvers het Plan op verschillende plaatsen aanduidingen geeft, welke in de goede richting wijzen t.a.v. maatregelen, welke moeten worden genomen om aan de gevaren van het voortwoekerend prijsbederf, door het stelsel van de vrije concurrentie in het leven geroepen, het hoofd te bieden, zijn deze aanduidingen onvoldoende uitgewerkt om tot toepassing van de in het Plan gedane voorstellen te adviseeren. Het is onjuist te trachten, in één slag de vraagstukken van conjunctuurbeheersching, ordening en rationalisatie te willen oplossen. Dat het Plan de problemen opnieuw stelt en onder de aandacht van de bevolking brengt, wordt van groote betekenis geacht.

T.a.v. de vaste lasten wordt geconcludeerd, dat de invloed van de verlaging van de vaste lasten op de toename van de consumptie sterk wordt overschat.

Aanvoeren in tons van 1000 kg.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	1/7 Maart 1936	Sedert 1 Jan. 1936	Overeenk. tijdvak 1935	1/7 Maart 1936	Sedert 1 Jan. 1936	Overeenk. tijdvak 1935	1936	1935
Tarwe	18.968	212.832	196.724	—	4.361	2.477	217.193	199.201
Rogge	2.712	45.050	41.883	—	—	250	45.050	42.133
Boekweit	223	3.241	5.615	—	100	—	3.341	5.615
Maïs	8.700	167.945	160.896	2.100	26.191	22.661	194.136	183.557
Gerst	1.237	58.691	69.135	835	4.393	7.285	63.084	76.420
Haver	200	10.612	21.842	—	—	460	10.612	22.302
Lijnzaad	—	35.787	14.028	7.717	43.378	121.124	79.165	135.152
Lijnkoek	2.500	17.737	1.939	—	—	—	17.737	1.939
Tarwemeel	607	4.807	3.810	142	805	1.145	5.613	4.955
Andere meelsoorten	422	5.866	7.727	—	566	794	6.432	8.521

VAN GROOTHANDELSPRIJZEN¹⁾

Table with columns for ZUIVEL EN EIERN (Boter, Kaas, Eieren) and METALEN (Koper, Lood, Tin, IJzer, Gieterij-IJzer, Zink, Goud, Zilver). Rows list months from 1925 to 1936 with prices in various units.

26 Sept. 1932 79 K.G. La Plata; van 26 Sept. 1932 tot 5 Febr. 1934 Manitoba No. 2³⁾ Tot Jan. 1928 Western; vanaf Jan. 1928 tot 16 Dec. 1929 American No. 2, van Jan. 1928 Malting; van Jan. 1928 tot 9 Febr. 1931 American No. 2, van 9 Febr. 1931

VAN GROOTHANDELSPRIJZEN.

Table with columns for BOUWMATERIALEN (Vuren hout, Steenen) and KOLONIALE PRODUCTEN (Cacao, Copra, Koffie, Rubber, Suiker, Thee). Rows list months from 1925 to 1936 with prices in various units.

N.B. Alle Pondennoteringen vanaf 21 Sept. '31 zijn op goudbasis omgerekend; de Dollarnoteringen vanaf 20 April '33 zijn in verhouding van de depreciatie van den Dollar t.o.v. den Gulden verlaagd.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 9 Maart 1936.

Activa.			
Binnenl. Wis- sels, Prom. enz. in disc.	Hfdbk. f 24.711.331,57 Bijbnk. „ 534.443,80 Ag. sch. „ 2.851.825,65	f	28.097.601,02
Papier o. h. Buitenl. in disconto	„		—
Idem eigen portef. Af: Verkocht maar voor debk. nog niet afgel.	f 1.617.750,—		1.617.750,—
Beleeningen incl. vrsch. in rek.-crt. op onderp.	Hfdbk. f 85.617.930,70 ¹⁾ Bijbnk. „ 4.652.433,56 Ag. sch. „ 35.338.195,05	f	125.608.559,31
Op Effecten	f 121.871.710,85 ¹⁾		
Op Goederen en Spec.	„ 3.736.848,46		125.608.559,31 ¹⁾
Voorschotten a. h. Rijk	„		—
Munt, Goud	„ f 132.600.240,—		
Muntmat., Goud	„ 547.668.199,64		
	f 680.268.439,64		
Munt, Zilver, enz.	„ 19.680.624,58		
Muntmat., Zilver	„		699.949.064,22 ²⁾
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds	„		39.582.321,46
Gebouwen en Meub. der Bank	„		4.600.000,—
Diverse rekeningen	„		10.048.857,85
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221)	„		15.486.148,55
	f		924.990.302,41

Passiva.			
Kapitaal	f		20.000.000,—
Reservefonds	„		4.049.884,01
Bijzondere reserve	„		5.675.000,—
Pensioenfonds	„		9.931.685,93
Bankbiljetten in omloop	„		769.117.205,—
Bankassigatiën in omloop	„		36.288,13
Rek.-Cour. saldo's: Het Rijk	f 55.956.140,11		
Anderen	„ 52.698.841,76		108.654.981,87
Diverse rekeningen	„		7.525.257,47
	f		924.990.302,41
Beschikbaar metaalsaldo	f		349.882.150,52
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is	„		874.705.376,—
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht	„		—

1) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99)..... j 71.153.775,—
2) Waarvan in het buitenland..... „ 68.735.108,64

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikk. Metaal-saldo	Dek-kings perc.
	Munt	Muntmat.				
9 Mrt. '36	132600	547.668	769.117	108.691	349.882	80
2 „ '36	132600	547.668	783.530	99.229	348.569	79
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⁾
2 „ 1936	28.278	—	129.851	1.618	9.883
25 Juli 1914	67.947	—	61.666	20.188	509

1) Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikk. metaal-saldo
7 Mrt. '36 ²⁾	101.600		159.630	23.620	28.300
29 Feb. '36 ²⁾	101.790		155.540	22.270	30.660
8 Feb. 1936	80.038	21.303	158.965	20.883	29.402
1 „ 1936	80.029	22.002	154.421	22.204	31.381
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
7 Mrt. '36 ²⁾	2.060	79.000		13.670	55
29 Feb. '36 ²⁾	2.090	75.490		11.350	57
8 Feb. 1936	1.760	10.543	56.443	10.885	56
1 „ 1936	1.602	10.654	54.392	11.572	58
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

1) Sluitpost activa. 2) Cijfers telegrafisch ontvangen.

BANK VAN ENGELAND.

Data	Metaal	Bankbilj. in circulatie	Bankbilj. in Banking Departm.	Other Securities Disc. and Advances	Securities
4 Maart 1936	201.352	404.029	56.584	11.922	14.663
26 Febr. 1936	201.357	399.881	60.730	10.999	14.128
22 Juli 1914	40.164	29.317		33.633	

Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits		Reserve	Dek-kings-perc. 1)
			Bankers	Other Accounts		
4 Mrt. '36	83.440	7.931	104.522	36.639	57.323	38,4
26 Febr. '36	82.105	8.823	106.189	35.457	61.475	40,8
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
28 Feb. '36	65.789	694	6	11.062	1.303	5.405	3.200
21 „ '36	65.437	705	24	10.644	1.303	5.058	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.	Parti-culieren
28 Feb. '36	5.708	2.550	81.239	100	2.754	8.706
21 „ '36	5.708	2.754	79.717	95	2.784	9.348
23 Juli '14	—	—	5.912	401	—	943

1) Sluitpost activa.

DUITSCHER RIJKSBANK.

Data	Goud	Daarvan bij buitenl. circ. banken ¹⁾	Deviezen als goud-dekking geldende	Andere wissels en cheques	Beleeningen
29 Febr. 1936	71,7	20,3	5,4	4.025,7	72,4
22 „ 1936	73,6	22,2	5,4	3.521,8	44,5
30 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effec-ten	Diverse Activa ²⁾	Circu-latie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva
29 Febr. 1936	348,5	706,9	4.176,7	652,5	292,8
22 „ 1936	349,0	716,4	3.756,5	642,4	272,9
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	944,—	40,0

1) Onbelast. 2) W.o. Rentenbankscheine 29, 22 Febr. resp. 10, 27 mill.

NATIONALE BANK VAN BELGIË (in Belga's).

Data 1936	Goud		Binnen-en buitenlandsche wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfondsen	Voorschot aan den Staat	Overheids-fondsen	Circulatie	Rekg. Crt.	
	Munt en metaal	Munt en diverset						Schatkist	Partic.
5 Mrt. 3.333	64	1.181	92	160	40	4.102	34	726	
27 Febr. 3.359	66	1.201	84	160	40	4.072	23	806	

FEDERAL RESERVE BANKS.

Data	Goudvoorraad		„Other cash“ ²⁾	Wissels	
	Totaal bedrag	Goud-certifi-caten ¹⁾		In her-disc. v. d. member banks	In de open markt gekocht
19 Feb. '36	7.685,6	7.670,2	342,0	6,6	4,7
12 „ '36	7.677,1	7.661,2	337,3	8,0	4,7

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circula-tie	Totaal Depo-sito's	Gestort Kapitaal	Goud-Dek-kings-perc. ³⁾	Algem. Dek-kings-perc. ⁴⁾
19 Feb. '36	2.430,3	3.664,7	6.632,1	130,7	78,0	—
12 „ '36	2.430,2	3.656,1	6.629,7	130,7	77,9	—

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
12 Feb. '36	2	7.995	13.087	4.741	25.514	4.889
5 „ '36	3	7.977	13.046	4.825	25.541	4.892

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 betreffende valuta.