

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 18 MAART 1936

No. 1055

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 Ruijgeplaatweg.
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8403.

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.

BERICHT.

In dit nummer treft men enkele artikelen aan naar aanleiding van de Memorie van Antwoord over het vaste lasten ontwerp, die de vorige week is verschenen. Het nummer van de volgende week zal eveneens een aantal artikelen over dit vraagstuk bevatten.

INHOUD.

Blz.

HET ONTWERP VAN WET TOT VERLAGING VAN VASTE LASTEN 1936 EN DE HYPOTHEEKBANKEN door <i>Ch. Glasz</i>	196
Van zijn luister beroofd door <i>Prof. Dr. N. J. Polak</i>	198
De verlaging van huren en lasten door <i>Mr. A. G. Lubbers</i>	198
De gedwongen rente-verlaging in het Ontwerp van Wet ter verkrijging van verlaging van sommige vaste lasten en van huren door <i>Jhr. Mr. L. H. van Lennep</i>	199
De arresten inzake de Koninklijke en de Bataafsche door <i>John Gabriëls</i>	199
Het Oceaanoluchtverkeer door <i>Mr. L. H. Slotemaker</i>	201
Bevolkingsrubber en uitvoerrecht door <i>J. F. Haccoû</i>	203
De trampvaart door <i>C. Vermey</i>	204
AANTEKENINGEN:	
De kosten van de contingenteering	205
Duitsland en het grondstoffenprobleem	206
MAANDCIJFERS	206
STATISTIEKEN	207—210
Geldkoersen. — Wisselkoersen. — Bankstaten.	

17 MAART 1936.

Zoolang de politieke hemel nog niet is opgeklaard, blijft men op de geldmarkt een afwachtende houding aannemen. De rente voor drie-maands bankaccepten trok nog een weinig aan en is nu $1\frac{7}{16}$ pCt., echter zonder veel kooplust. Jaarspapier noteert $2\frac{3}{8}$ pCt. Zoolang te verwachten, blijft call-geld ruim aangeboden; het is op $\frac{1}{2}$ pCt. nauwelijks te plaatsen. Prologatie noteerde $1\frac{1}{2}$ à 2 pCt.

* * *

De wisselmarkt blijft nog steeds ongevoelig voor de gebeurtenissen, die zich rondom ons afspelen. De koersen zijn hier te lande practisch niet veranderd. Voor de vrije Marken valt een kleine verbetering tot 59.10 te constateeren; de verschillende soorten Sperrmarken overwegend aangeboden, tegen dalende prijzen. Ponden bleven zich de geheele week rond de $7.26\frac{1}{2}$ bewegen, terwijl Dollars ca. 1.46 waren. De \$/£ koers noteerde tenslotte $4.97\frac{1}{2}$. Fransche Francs onveranderd 9.70 à 9.70%. £/Fr. Frs. zijn een weinig teruggelopen 74.88, \$/Frs. eveneens lager $15.10\frac{1}{2}$. Belga's 24.81. Zwitsersche Frs. 48.—. Canadeesche Dollars gelijk met New-York.

De marges op de termijnmarkt zijn een weinig teruggelopen, zonder dat echter het aantal zaken toenam; ook hier onderneemt men niet meer, dan strikt noodzakelijk is. Eén- en drie-maands Ponden doen $\frac{7}{8}$ resp. $5\frac{1}{2}$ c. boven contant, Dollars $\frac{3}{16}$ resp. $1\frac{1}{8}$ c. Termijn Parijs is nog een weinig verder teruggelopen en noteert 8 resp. 25 p. onder kassa. Marken op 1- en 3-maanden 75 c. resp. f 3.— disagio.

De prijs voor gouden baren liep tot f 1.647,50 terug. Eagles waren op $2.49\frac{1}{2}$ gezocht. Sovereigns 12.27, Gouden Tientjes 10.15. Marken bankpapier 38, Marken zilver 42.

HET ONTWERP VAN WET TOT VERLAGING VAN VASTE LASTEN 1936 EN DE HYPOTHEEKBANKEN.

Teneinde te trachten de beteekenis voor de hypotheekbanken van het bovengenoemde thans gewijzigde Wetsontwerp te bepalen, dienen wij eerst in zijne lijnen — daarmede uiteraard sterk generaliseerende — aan te geven voor welke hoofdproblemen de hier te lande werkzame hypotheekbanken zich thans geplaatst vinden. Deze problemen hangen ten nauwste samen met de ontwikkeling van de hypotheekbanken — hierna korthedshalve banken te noemen — na 1922, aangezien het meerendeel van de huidige posten der banken tot stand kwam na 1922 — wij hebben dit vroeger elders aangetoond¹⁾ — zoodat het grootste gedeelte der thans loopende hypotheeken is afgesloten op basis van waardeeringen der betrokken onderpanden, die tusschen 1922 en 1935 zijn geschied.

De ontwikkeling van het hypotheekbankwezen in deze jaren vertoont een geheel ander beeld dan in de jaren vóór 1922. In de zestig jaren vóór 1922 ziet men een geleidelijke groei, waarin twee onderbrekingen, nl. de crisis van 1906—'08 en de oorlog, niet van overwegend belang blijken te zijn. Na 1922 is evenwel een snelle ontwikkeling van het bedrijf waar te nemen. Het geplaatste bedrag aan hypotheeken der banken, die thans bij de Vereniging van Directeuren van Hypotheekbanken zijn aangesloten, bedroeg einde 1921 in totaal f 623 millioen, einde 1931 reeds f 1037 millioen; daarna is het totaal wat teruggegaan (het nauwkeurig cijfer per ultimo 1935 is nog niet bekend, doch blijkens de Memorie van Antwoord op het onderhavige wetsontwerp is het nog ruim f 1 milliard).

Deze ongeëvenaarde groei valt samen met de toenemende concurrentie op de markt voor eerste hypotheeken (korthedshalve hierna hypotheekmarkt te noemen) als gevolg van de omstandigheid, dat andere categorieën geldgevers dan hypotheekbanken, nl. de particuliere geldgevers, de levensverzekeringsschappijen, spaarbanken, fondsen, diaconieën e.d. meer en meer zelfstandig op de hypotheekmarkt komen.

De concurrentie tusschen deze categorieën geldgevers heeft tot een schifting van de hypotheekmarkt geleid, die — wij wezen er reeds op dat wij moesten generaliseeren — aan de hypotheekbanken als duurste geldgeverscategorie heeft toegevoerd die posten, ten aanzien waarvan andere geldgevers een zekere schroom betoonden, nl.:

1e. De groote posten. Teneinde de ontwikkeling hiervan in de latere jaren met een enkel cijfer te illustreeren, vermelden wij dat geplaatst waren:

In posten:	In millioenen Guildens	
	31 Dec. 1921	31 Dec. 1932
boven f 100.000	86	233
tusschen f 50.000 en f 100.000 ..	104	214
onder f 50.000	446	597
	636	1044

(Deze cijfers betreffen alle, in Nederland werkzame, hypotheekbanken; ook dus die welke niet bij de Directeurenvereniging zijn aangesloten).

2e. De posten, waarbij de eigenaar van het onderpand zich met een laag pCt. van de geschatte waarde niet tevreden was.

3e. De posten, waarbij als onderpand erfpachtrecht werd aangeboden. In Amsterdam werd, om een voorbeeld te noemen, in twaalf jaar tijds, nl. van 1923 tot en met 1934 door hypotheekbanken voor niet minder dan negenog f 200 millioen geplaatst op onderpand van erfpachtrechten (door andere geldgevers dan hypotheekbanken gedurende dit tijdvak slechts van f 61 millioen)²⁾.

¹⁾ In de 15e publicatie van het Nederlandsch Economisch Instituut: „Hypotheekbanken en Woningmarkt in Nederland”. (Haarlem; de Erven F. Bohn N.V. 1935).

²⁾ Volledigheidshalve moeten wij er nog op wijzen, dat er meerdere posten zijn die onder meer dan één der hierboven genoemde onderscheidingen vallen. Erfpachtposten zijn dikwijls groote posten, enz.

De consequenties van deze schifting van de hypotheekmarkt zijn:

1e. dat de banken eerder en in sterkere mate dan de andere hypothecaire geldgevers de nadeelige gevolgen van de minder gunstige resultaten der woning-exploitaties ervaren, voorzover zij bij hare credietverleeningen concilianter moesten zijn dan andere geldgevers.

2e. Dat in het meerendeel der gevallen voor de banken de gelegenheid om zich van de zwakkere posten te ontdoen door executie van het verbonden onderpand, zich niet voordoet, daar noch voor de groote posten, noch voor de erfpacht-onderpanden een dergelijke markt bestaat, dat verkoop bij executie veel kans op redelijk succes biedt, terwijl er ook onder de kleinere posten velen zijn, waarvan de onderpanden dermate bezwaard zijn, dat bij executie in een teruglopende markt een redelijke opbrengst in verhouding tot het bedrag als eerste hypotheek genomen, niet te verwachten is.

Er is dus als het ware een inniger band tusschen de banken en hare onderpanden ontstaan, die medebrengt, dat in steeds toenemende mate voor de banken de keuze harer onderpanden een min of meer onherroepelijke geworden is. Dit wil dus zeggen, dat zoolang de schuldenaar de rente (en liefst zoo mogelijk de periodieke aflossing) nog betaalt, de banken daarmede genoegen nemen en zij zich niet te veel zorgen zullen maken over de vraag in hoeverre er mogelijk wanverhoudingen bestaan tusschen de waarde der verbonden onderpanden en de bedragen, die zij onder verband hiervan hebben verstrekt. Niet uit zorgeloosheid, maar eenvoudig omdat meestentijds de middelen van een dergelijke eventueel te constateeren wanverhouding te verbeteren, bij den debiteur zullen onthouding. Wel tracht natuurlijk een debiteur bankdirectie in dezen te bereiken wat haar mogelijk is, maar de kans op succes bij een dergelijk pogen wordt bij de achteruitgaande welvaart harer debiteuren steeds geringer.³⁾

Wij kunnen dus vaststellen, dat de problemen der hypotheekbanken kunnen worden onderscheiden in *problemen op korten termijn* en *problemen op langen termijn*. Het betreffende wetsontwerp nu houdt zich ten aanzien van de banken uitsluitend met het hoofdprobleem op korten termijn bezig, nl. de dekking der pandbriefrente door de inkomsten.

Zou men de beteekenis van het Wetsontwerp voor het hypotheekbankwezen met een enkel woord willen aanduiden, dan wil het ons voorkomen, dat dit het beste geschiedt door de qualificatie „*tijdelijke conservatie*”. Want al draagt de verlaging der pandbriefrente tot maximaal 4 pCt. en de hypotheekrente tot maximaal 4¾ pCt. krachtens artikel 29 van het Wetsontwerp ook een blijvend karakter⁴⁾, toch blijkt uit hetgeen wij hierboven summier uiteenzetten, dat het resultaat der wettelijke regeling niet anders kan zijn dan het vlot houden van een aantal banken, die anders wellicht binnen afzienbaren tijd haar hoofdprobleem op korten termijn niet meer zouden kunnen oplossen. Meestal waren ook dit de banken, die haar pandbrieven niet konden converteeren en deze conversie wordt thans in één slag op zeer voordeelige wijze — d.w.z. met weinig kosten — voor hen tot stand gebracht.

Wij zien evenwel geenszins over het hoofd, dat niet

³⁾ Het tot hertoe vermelde is een zeer summier uiteenzetting van enkele hoofdpunten, die door den schrijver uitvoeriger zijn uitgewerkt in het derde hoofdstuk van zijn studie, in noot 1 vermeld. Aangezien evenwel van den lezer geen bekendheid met deze studie mag worden verondersteld, moest hier een vermelding geschieden der hoofdpunten, die hier ter plaatse dan ook niet uitgewerkt zijn.

⁴⁾ Het is o.i. een zeer gelukkige omstandigheid dat de wetgever de *in de toekomst* te bedingen hypotheekrenten (dit in tegenstelling met het oorspronkelijk ontwerp) zoolvel als de pandbriefrenten geheel vrijlaat.

alleen de „grensbanken” profijt hebben van deze wettelijke regeling, doch dat eveneens de sterker staande banken belangrijke voordeelen uit deze wet zullen kunnen behalen en dat deze banken dus als het ware nog meer vlot worden gemaakt dan zij reeds uit eigen kracht waren. Allereerst zullen de lasten harer hypotheecaire debiteuren meermalen niet onbelangrijk worden verlicht door verlaging der vaste overheidslasten, terwijl het aantal gevallen, waarin de zwakke erfpacht-debiteuren door een beroep te doen op artikel 25, een grooter of kleiner deel van de huurverlaging, welke zij hunne huurders hebben moeten toestaan, op de Gemeenten zullen kunnen afwentelen, wel legio zal zijn. De belangentegenstellingen tusschen de Gemeenten als eigenaressen van erfpachtgronden en de hypotheekbanken zullen in de komende jaren voor de huurkamers, die de erfpachtaangelegenheden behandelen, wel duidelijk tot uitdrukking komen!

Van de gedwongen huurprijzverlagingen (art. 9 tot en met 20 der Wet) verwachten wij voor de hypotheekbanken weinig nadeel. In de M. v. A. lezen wij immers op blz. 21: „De werking van de Wet wordt gericht op de woningen waaraan thans de grootste behoefte bestaat en waarvan de voorraad niet groot genoeg is.” Dit verschijnsel doet zich nu juist voor bij de z.g. „goedkoope” woningen, een categorie waarvoor de banken altijd weinig belangstelling hebben getoond. De banken zijn meer geïnteresseerd in de z.g. middenstandswoningen in de drie groote wooncentra Amsterdam, 's-Gravenhage en Rotterdam en in die categorie is veel meer sprake van een te veel dan van een tekort, zoodat het niet waarschijnlijk lijkt, dat de Kroon de wet op de middenstandswoningen van toepassing zal verklaren.⁵⁾

Over het geheel genomen meenen wij, dat er voor de hypotheekbanken alle aanleiding is de Regeering dankbaar te zijn voor de wijze, waarop Zij hier heeft getracht de lasten der bankdebiteuren te verlichten, alsmede voor de wijze, waarop dit wetsontwerp de uiterst netelige aangelegenheid van de tijdelijke conservatie van die hypotheekbanken, die deze steun niet kunnen ontberen, heeft behandeld. Zij, die de schade aan het crediet der hypotheekbanken door het ahangig maken van dit wetsontwerp in Juli van het vorige jaar toegebracht, aanzienlijk achten, dienen te bedenken, dat het zeer moeilijk vast te stellen is waar uiteindelijk de oorzaak van het mindere aanzien van de pandbrieven als beleggingsobject, hetwelk zich gedurende 1935 heeft gedemonstreerd, moet worden gezocht. Terwijl bovendien niet over het hoofd mag worden gezien, dat indien dit wetsontwerp het Staatsblad niet bereikt, men er toch op bedacht zal moeten zijn, dat zwakkere banken een beroep zullen doen op de z.g. „Schuldbrievenwet 1934”, wat na de ervaring die het hypotheekbankwezen met deze wet heeft gehad, toch wel niet zal worden gewenscht.

Het Wetsontwerp houdt zich, zooals wij reeds opmerkten, met de problemen op *langen termijn* van het hypotheekbankwezen niet bezig, doch wel wordt uiteraard door de tijdelijke conservatie ruimer gelegenheid tot oplossing dezer problemen gegeven.

De tijd van het op rustige doch evenzeer werkdadige wijze aanvatten der problemen op *langen termijn* van het hypotheekbankwezen is thans angebroken. Het verschuiven van de oplossing dezer problemen naar de toekomst door het voeren van een bedrijfs-politiek, die uitsluitend met de problemen op *korten termijn* rekt, kan niet langer worden aanvaard. Welke zijn deze problemen op *langen termijn*? Enkelen liggen als het ware voor de hand. Wij noemden reeds het probleem van de verhouding van de waarde der verbonden onderpanden en de bedragen, die onder verband hiervan zijn verstrekt. Het behoeft geen betoog, dat door velen dit probleem als het cardinale

⁵⁾ De Kroon bepaalt nl. zoo noodig voor iedere Gemeente onder welken huurprijz de wet zal gelden.

wordt beschouwd. Er is voorts een probleem van het aandeelhoudersobligo; moet bij de huidige omstandigheden al dan niet tot opvordering van het obligo, althans tot zekerheidstelling door aandeelhouders voor hun obligo-verplichtingen, worden overgegaan?

De politiek der dividenduitkeering en reserveering — inmiddels door de Vereeniging van Directeuren van Hypotheekbanken ter hand genomen — vraagt de aandacht; zijn de banken tegenover hare pandbrieft-houders verantwoord, indien zij met een onzekere toekomst voor oogen winst uitkeeren? Er is een probleem der zwakke banken, die een voortdurende bedreiging vormen voor het crediet van het geheele hypotheekbankwezen; moet fusie van deze met andere instellingen plaats vinden? Er is een probleem van de samenwerking der banken; de gevolgen van een onvoldoende samenwerking der banken in de jaren 1930—1934 zijn door ons elders beschreven.⁶⁾

De oplossing dezer problemen is niet een kwestie van korten duur, zij brengt bovendien groote moeilijkheden mee, daar op verschillende gebieden het materiaal, dat ons behulpzaam kan zijn bij het leeren kennen van den omvang der problemen, ten eenemale ontbreekt. Reeds bij de bestudeering van het probleem op korten termijn stuitte de Regeering op gebrek aan materiaal, waardoor de quantitative betekenis van de door haar te regelen vraagstukken haar niet duidelijk voor oogen stond.⁷⁾ Hier is nog zeer veel werk te doen!

Het zou buiten het bestek van dit artikel voeren aan te geven in hoeverre de Overheid bij de oplossing der problemen op *langen termijn* de behulpzame hand kan bieden of misschien het initiatief moet nemen. Het stemt inmiddels tot verheugenis, dat blijkens de M. v. A. de Regeering zich in principe van een taak te dien aanzien bewust is. De op blz. 17 in het vooruitzicht gestelde instelling van een Rijkstoezicht op hypotheekbanken geeft hiervan blijk, ook al vinden wij geen nadere aanduiding omtrent den omvang of de betekenis van dit toezicht.

Dat met het aangeven van enkele problemen op *langen termijn* deze niet allen genoemd zijn, behoeft wel geen betoog. Het is vooral ook de betekenis die de gang van zaken van de hypotheekbanken voor de algemeene binnenlandsche conjunctuur heeft — dus niet alleen voor de bouwnijverheid waarheen zij haar middelen richt —, die nog nimmer is vastgesteld. Onderzoekingen in Duitschland en Amerika gedaan geven evenwel sterke aanwijzingen, dat het credietwezen, dat de financiering van vaste goederen dient, in het economisch bestel een plaats inneemt, die voor de beïnvloeding van de conjunctuur strategisch uiterst belangrijk is en dat dit credietwezen een bron van zeer groote onevenwichtigheid in het economisch leven kan zijn, indien het geheel zonder hoogere leiding zijn taak vervult.

Het is uiteraard niet mogelijk in het bestek van dit artikel hierover meer te zeggen, doch het staat o.i. wel vast, dat een nauwkeuriger kennis van de betekenis die de credietvoorziening voor de productie van vaste goederen voor het binnenlandsche conjunctuurverloop heeft, onontbeerlijk is. Een dergelijk onderzoek beperkt zich uiteraard niet tot de hypotheekbanken, daar immers, zooals reeds gezegd, ook andere geldgevers op de hypotheekmarkt komen. Dit laatste behoeft evenwel geen beletsel te zijn het onderzoek ter hand te nemen, te meer waar het verre van uitgesloten moet worden geacht dat de belanghebbenden hierdoor in ruime mate kennis zal geworden, die onontbeerlijk is om in de toekomst het hypotheecaire credietwezen in beheerschter banen te leiden ten voordeele van de geheele volkshuishouding. Het wezenlijk belang van dit laatste zal naar wij vertrouwen langzamerhand meer door de Regeering en de belanghebbenden worden erkend.

Ch. GLASZ.

⁶⁾ In de studie in noot 1 genoemd, blz. 26—30.

⁷⁾ Zie o.a. blz. 9 M. v. A.

VAN ZIJN LUISTER BEROOFD.

Het vaste-lasten-ontwerp maakte indertijd deel uit van een stel maatregelen bedoeld om de aanpassing te bevorderen of te forceren op die punten van het economisch leven, waar die aanpassing achterwege of ten achteren gebleven was. Aanvankelijk zouden dergelijke aanpassingsmaatregelen voor het economisch leven deel uitmaken van het grote aanpassingontwerp, dat tevens de bezuiniging in de overheidshuishouding zou hebben door te voeren. Later zijn beide gebieden gescheiden, is een „Bezuinigingswet” voor de overheidsdiensten tot stand gekomen en zijn enige andere ontwerpen ingediend, teneinde de aanpassing ook daar, waar de overheid niet domineert, tot stand te brengen.

Een van die ontwerpen, houdende bijzondere maatregelen ter verkrijging van verlaging van sommige vaste lasten en van huren, bedoelde een algemene huurverlaging mogelijk te maken tot 80 pCt. van het huurpeil van 1931, behoudens beroep op de rechter voor individuele gevallen van stands- of inrichtingsverbetering en dergelijke. Zulk een huurverlaging zou belangrijke aanpassingsgevolgen kunnen hebben. Huur is een aanzienlijke factor voor de kosten van het levensonderhoud. Daling van deze kosten zou enerzijds verlichting en bevrediging brengen voor degenen, wier inkomen reeds onder de aanpassingswals was geweest, anderzijds de aanpassing van inkomsten van hen, die zich nog beschut op hoog peil bevonden, hebben mogelijk gemaakt. Ook de kosten van de werkloosheid zouden door deze huurverlaging verminderd zijn, daar de huurbijslagbons minder uitgaven zouden vereisen. Huurverlaging van arbeiderswoningen zou dus gunstig gewerkt hebben op de productiekosten en op de sociale gezindheid in brede lagen der maatschappij. Huurverlaging van winkels zou bovendien de distributiekosten kunnen verminderen, wat evenzeer in de goede richting zou hebben gewerkt.

Teneinde deze huurverlaging niet geheel te brengen ten laste van de reeds zwaar door de crisis getroffen huiseigenaren, was in het ontwerp tevens voorzien verlaging van overheidslasten op onroerende goederen, van erfpachtcanons en van hypotheekrenten, welke laatste verlaging weer doorgegeven werd op de pandbriefrente. Al deze verlagingen dienden om de huurverlaging mogelijk te maken zonder al te grote gevaren voor de daarbij betrokkenen, en de huurverlaging zelve diende ter bevordering van de aanpassing van het peil van productiekosten en kosten van levensonderhoud.

Na een Voorlopig Verslag, dat zeer vele bezwaren tegen het wetsontwerp te berde bracht, is thans bij Memorie van Antwoord een reeks wijzigingen ingediend. Van deze wijzigingen vragen vooral die betreffende de huurverlaging onze aandacht. Deze materie toch is in het gewijzigde ontwerp geheel anders behandeld dan in het oorspronkelijke. Zij is, zoals de Regering het noemt, geïndividualiseerd, d.w.z. dat niet langer als *norm* geldt de verlaging van de huur tot 80 pCt. van het peil van 1931, maar dat deze 80 pCt. thans als *limiet* wordt aangenomen, waartoe slechts die huren uiterlijk kunnen worden teruggebracht, waarvan de huurder aantoonde, dat hij tengevolge van de tijdsomstandigheden niet meer in staat is ze ten volle te betalen. Deze individualisering heeft tengevolge, dat huurverlaging bij de rechter slechts kan worden ingeroepen door hen, die contracten hebben lopen en die grote moeite ondervinden bij het nakomen van deze contracten. Wie zullen dat zijn? Niet de werklozen, die door de bijslagbons in staat worden gesteld de „overeenkomsten” na te komen; niet de werkenden in beschutte bedrijven, die nog inkomens genieten, waarop de aanpassing nog weinig invloed heeft gehad; niet de arbeiders in onbeschutte bedrijven, die door de daling hunner inkomsten verplicht zijn hun woningen te verlaten en goedkopere woningen op te zoeken, welke door de sterke vraag naar de goedkoopste woningen de huurverlaging niet of in

geringe mate hebben meegemaakt; ook niet de winkelier, die nog behoorlijk verdient en wiens kosten over het algemeen de maatstaf vormen voor de prijsstelling. Al deze categorieën, door wie de voorgeschreven huurddaling tot aanpassing van productiekosten en van kosten van levensonderhoud zou moeten leiden, worden door de wijzigingsvoorstellen uitgeschakeld. Ook op nieuwe verhuringen zal de wet na deze wijziging geen vat hebben.

Het aanpassingelement is er dus uitgenomen. Er blijft slechts een verlichting voor hen, die van de crisissomstandigheden te lijden hebben.

Zeer zeker kan zulks met enige sympathie worden begroet, maar toch mag men zich afvragen of de ernstige achteruitgang van ons gehele economisch leven niet iets meer verlangt dan barmhartigheid tegenover enkelen. Wij hebben zo vaak vernomen, dat aanpassing noodzakelijk is en *voor allen* redding kan brengen. Is het dan geen pover resultaat van het overleg tussen Regering en Staten-Generaal, dat de Regering tegenover de Tweede Kamer, die op verder gaande aanpassing aandrong, ten slotte alles, wat er nog in de richting van aanpassing in het wetsontwerp te vinden was, terug neemt?

Bovendien dringt de vraag zich op, waartoe thans de algemene renteverlaging dient, die in het ontwerp is gebleven. Wanneer de renteverlaging mee moest werken om de aanpassing zonder te grote schokken en zonder te groot leed voor de betrokken personen te doen plaats vinden, dan was zij gemotiveerd, maar wanneer nu de huurverlaging beperkt is tot individuele verlichting van lasten, blijft er dan nog een grond bestaan voor niet-„geïndividualiseerde”, algemene renteverlaging?

Door deze herschepping van het aanpassingsontwerp in tegemoetkoming aan enkele klagende groepen is dit voorstel van wet van zijn luister beroofd.

P.

DE VERLAGING VAN HUREN EN LASTEN.

De lang verbeide Memorie van Antwoord is verschenen.

Zij getuigt van een loffelijk streven naar „aanpassing”. Zij het dan ook minder aan de toenemende nooden van den huiseigenaar, dan wel aan de zeer uiteenlopende opvattingen, die in het Voorlopig Verslag naar voren zijn gebracht. Met uitzondering van devaluïsten en voorstanders van aantasting der hoofdsommen, heeft „elck wat wils” gekregen. En wel in die mate, dat er van den eigenlijken opzet, een werkelijke verlaging van huren en lasten, bitter weinig is overgebleven. Zóó weinig, dat men veilig ook den naam van de voorgestelde wet zou kunnen wijzigen. Men zou deze thans ook kunnen aanduiden als „De wet tot verlaging van sommige hypotheekrenten”. Een cynicus zou er aan kunnen toevoegen „en tot saneering van vele hypotheekbanken”. Wat er verder is overgebleven of bijgekomen, is niet veel meer dan breed uitgekamde franje. De verlaging van andere vaste lasten dan de hypotheekrente en van de huren is wat de Regeering met een fraai woord noemt geïndividualiseerd. Juister ware wellicht te zeggen „gesteriliseerd”.

Ik zal thans op de principieele zijde van de zaak niet verder ingaan. De voorspelling, waaraan ik mij destijds waagde¹⁾ is tot nu toe door de feiten volkomen gestaafd. Het vertrouwen is door de indiening van het ontwerp zoo grondig geschokt, dat een absolute stagnatie van het hypotheecaire crediet en van den handel in onroerend goed het gevolg is geweest. Dat de thans aangebrachte wijzigingen hierin verbetering zullen brengen, kunnen wij slechts hopen. Als eenig lichtpunt zie ik, dat de bepaling, waarbij de te bedingen hypotheek- en pandbriefrente ook voor de toekomst werd gefixeerd, geschrapt is. Dit kan aan herstel van eenigszins normale toestanden slechts

¹⁾ Zie E.-S.B. van 24 Juli 1935.

bevorderlijk zijn. En dan... zelfs de slechtste wet zal beter zijn dan de onzekerheid, die de Regeering zoo lang heeft doen voortduren.

Voor het overige slechts enkele opmerkingen.

1. De Regeering is gezwicht voor den aandrang van hen, die hebben gepleit voor een onderscheid in rente voor eerste en verdere hypotheeken. Dit onderscheid wordt terecht hiermede gemotiveerd, dat in dit renteverskil een premie zit voor het meerdere risico, dat tweede en verdere hypotheekhouders loopen. Er zijn echter ook banken, die zich speciaal toeleggen op het verstrekken van tweede hypotheeken. De door haar uitgegeven obligaties zijn van een hooger rentetype dan die van gewone hypotheekbanken. Ook dit renteverskil vindt zijn motiveering hierin, dat de houders van dit soort obligaties meer risico loopen dan de houders van gewone pandbrieven. Desondanks worden zij thans met de laatsten over één kam geschoren en aldus wordt voor dit soort banken een marge tussohen te ontvangen en te betalen rente gecreëerd van niet minder dan 1½ pCt.

Het komt me voor, dat ook hier een zekere differentiatie gewenscht ware en billijk.

2. In het systeem van het gewijzigd ontwerp is de huurverlaging eigenlijk verworden tot een soort premie voor hen, die een huis hebben gehuurd of zullen huren, wetende, dat de huur hun financieele draagkracht te boven gaat. Niets zal iemand, die een huis heeft gehuurd, beletten om den volgenden dag naar den Kantonrechter te huppelen met de klacht, dat hij de huur niet zal kunnen betalen.

Aldus de funeste grondslag van het systeem. Van eerbied voor gemaakte contracten gesproken. Dat de resultaten den klagenden huurders niet mee zullen vallen, zal meer een gevolg zijn van de weinig gelukkige wijze, waarop de details zijn uitgewerkt. Want wat zien wij?

De huurder, die voor verlaging in aanmerking wil komen, zal moeten aantonen, dat hij tengevolge van de tijdsomstandigheden niet in staat is de bedongen huur te voldoen. Maar tevens, dat hij desondanks, die te hooge huur behoorlijk heeft betaald. Nu dient men er op te rekenen, dat vooral in den aanvang de Kantonrechters met verzoeken zullen worden overstelpt, zoodat de afhandeling waarschijnlijk maanden op zich zal laten wachten. Inmiddels zal de patiënt, die beweert niet te kunnen betalen, moeten doorgaan zijn huur „behoorlijk te voldoen”. Is zijn verzoek gemotiveerd, dan zal hij daartoe als regel wel niet in staat zijn, terwijl als hij er wel toe in staat is, de eigenaar dit terecht zal kunnen uitspelen als een sterke aanwijzing, dat het verzoek niet gemotiveerd was. Ik vrees, dat wel vele huurders zullen worden geroepen, doch slechts weinigen uitverkoren. Zoude het daarom geen overweging verdienen een beroep op den Kantonrechter alleen toe te kennen aan hen, die nog aan oude langjarige contracten vastzitten?

3. De bepalingen, voorgesteld ten aanzien van een mogelijke verlaging van den erfpachtsanon zijn vrijwel identiek aan die, voorgesteld ten aanzien van huur. Dat er een wezenlijk verschil bestaat, juridisch en economisch, tussohen de positie van een erfpachter en die van een huurder, is uit het oog verloren.

Zoo is de individualiseering, waarnaar is gestreefd, volkomen in strijd met het zakelijk karakter van het erfpachtsrecht. De canon drukt op het bezit van den erfpachter als een zakelijke last. Eerst indien deze druk blijvend werd verminderd, zoodat de vermindering ook ten gunste van toekomstige koopers zou werken, zou men kunnen spreken van een daadwerkelijke aanpassing. Immers eerst dan zal de erfpachter daadwerkelijk kunnen profiteren. Nu is dat niet het geval, want zoodra het erfpachtsperceel aan een derde wordt verkocht, kan deze praktisch geen verlaging meer eischen. De verkoopsmogelijkheid — en daarop toch is het oog van vele exploitanten gericht — zal dan ook door de voorgestelde regeling in geen enkel opzicht verbeterd worden. Een gedwongen ver-

minderung der huur zal aldus de verkoops waarde van het perceel blijvend drukken, zonder dat daartegenover een blijvende compensatie wordt gevonden in de verlaging van den canon. Het zakelijk karakter van het erfpachtsrecht brengt naar het mij voorkomt met zich, dat een verlaging van den canon wordt gekoppeld niet aan de financieele positie van den erfpachter, doch aan de exploitatiemogelijkheid van het betrokken perceel.

4. Tenslotte een opmerking van redactioneelen aard.

Artikel 22 lid 1 verwijst naar artikel 10. Ik neem aan, dat is bedoeld te verwijzen naar artikel 9. Zou verlaging van den canon alleen mogelijk zijn voor perceelen, waarop artikel 10 toepasselijk is, dan zou een groot aantal perceelen, en waarschijnlijk juist die, waarvan de huren het meest zijn gedaald, van verlaging zijn uitgesloten. Verlaging van canon toch, zou dan alleen mogelijk zijn voor volkswoningen en winkelhuizen.

Mr. A. G. LUBBERS.

DE GEDWONGEN RENTE-VERLAGING IN HET ONTWERP VAN WET TER VERKRIJGING VAN VERLAGING VAN SOMMIGE VASTE LASTEN EN VAN HUREN.

Het gewijzigde ontwerp van de in hoofde genoemde wet brengt ten aanzien van de gedwongen renteverlaging ettelijke verbeteringen, die dankbaar aanvaard mogen worden; zoo de differentiatie in rente tussohen de eerste hypotheeken en die van lagere rang, de beperking van de renteverlaging tot reeds gesloten contracten, een technisch en principieel juistere regeling van de wijziging in de periodieke aflossingen van pandbrieven (de wijziging betreft nu ook leeningen, welker rente niet is teruggebracht, en een veranderd aflossingsplan moet door den President van de Arrondissementsrechtbank worden goedgekeurd).

Dit neemt natuurlijk niet weg, dat de principieele bezwaren tegen de grondbeginselen van de wet, die ik in het nummer van 17 Juli heb ontwikkeld, onverzwakt blijven bestaan. De verdediging van het standpunt der Regeering in de Memorie van Antwoord brengt geen nieuwe argumenten naar voren. Tot voorzichtigheid moet de omstandigheid manen, dat vele leden van de Tweede Kamer verder willen gaan, met name de hoofdsommen willen aantasten. In wezen is er geen verschil tussohen hun standpunt en dat der Regeering; in beide gevallen wordt eene wijziging in een privaatrechtelijk contract ten gunste van een der partijen gebracht. Maar ja, aantasting van de hoofdsommen doet de vergelijking met devaluatie boven komen.

Het zal interessant zijn na te gaan hoe in de komende jaren het hypothecair crediet in Nederland zich zal ontwikkelen. Zal men er op vertrouwen, dat eene aantasting der rechten niet herhaald zal worden, of zal men uit vrees daarvoor andere beleggingsobjecten zoeken? Het is waar, ook daar zal de Regeering kunnen ingrijpen; in strijd met de Grondwet wordt reeds couponbelasting van de oude staatschuld geheven; waarom zou niet op dien weg worden voortgegaan? Het is een troost, dat in de Memorie van Antwoord de Regeering zich tegen aantasting van rente of hoofdsom der gemeentelijke schulden verzet.

L. H. VAN LENNEP.

DE ARRESTEN INZAKE DE KONINKLIJKE EN DE BATAAFSCHE.

De twee arresten, door den Hoogen Raad op Vrijdag 13 dezer gewezen in de goudclausule-proces ten tegen de Vereeniging voor den Effectenhandel tegen de Koninklijke en de Bataafsche Petroleum-Maatschappijen, waarbij de Vereeniging tegenover de Koninklijke in het gelijk werd gesteld, doch aan den anderen kant haar proces tegen de Bataafsche verloor, hebben bij menigeen de vraag doen rijzen, hoe zulks mogelijk is. Het ging, naar de opvatting van het publiek toch in wezen om één en dezelfde zaak,

nl. of debiteuren, welke zich tot het verrichten van hun betalingen in of op den grondslag van goud hebben verplicht, daarvan op grond van een buitenlandse wet kunnen worden bevrijd en of de Nederlandsche rechter deze wet al dan niet erkent, m.a.w. of zij hier te lande eventueel toch tot betaling op goudbasis kunnen worden gedwongen. En nu zien wij op een en denzelfden dag ons hoogste rechtscollege den eenen weigerachtigen debiteur (ten minste wat het bedrag der betaling betreft) in het gelijk stellen, terwijl de andere te hooren krijgt, dat in Nederland bedoelde buitenlandsche wet, waarop hij zich beroept, geen toepassing kan vinden.

De schijnbare tegenstrijdigheid, welke beide arresten ten opzichte van elkander opleveren, heeft reeds aanleiding gegeven tot de vraag, of een commissiennair in effecten, alvorens tot het adviseeren van aankoop van een obligatie met goudclausule over te gaan, niet beter doet met eerst juridisch advies in te winnen! Een vraag, die zich ongetwijfeld opdringt en o.i. voor menige obligatie niet ten onrechte wordt gesteld. Want, nu beide arresten gewezen zijn, weet the man in the street nog niet, wanneer de goudclausule wel, en wanneer zij in Nederland niet effectief gemaakt kan worden. Een verduidelijking van het door den Hoogen Raad ingenomen standpunt is dus alleszins gewenscht. Vooropgesteld zij, dat het hier een zeer ingewikkeld vraagstuk betreft, dat door de betrokken partijen bij de behandeling voor den rechter zeker niet vereenvoudigd wordt! Voor een dieper op de zaak ingaande beschouwing ontbreekt ons ten eenenmale de ruimte; wij zullen ons moeten beperken tot het geven van een bespreking van de, in het onderhavige geval, voornaamste punten.

* * *

Laat ons beginnen met het voornaamste verschil vast te stellen, dat tusschen beide, tot de processen geleid hebbende leeningen, bestaat. De Koninklijke heeft een leening uitgegeven in Dollars, waarbij tevens werd bepaald, dat de houders der obligaties gerechtigd zijn, het hun toekomende te ontvangen in Gulden te Amsterdam, Zwitsersche Francs in Zwitserland, Zweedsche Kronen te Stockholm, enz., te hunner keuze, waarbij, ter vaststelling van het, in resp. Gulden, Zwitsersche Francs, Zweedsche Kronen enz., te ontvangen bedrag, dit zou worden bepaald naar den stand van den koers van zichtwissels op New-York. Hier bestond dus in de eerste plaats een verplichting voor de debitrice om een bedrag in gouden Dollars te betalen en tevens een verplichting om te Amsterdam, dan wel een der andere met name genoemde plaatsen in de daar geldende landsmunt een overeenkomstig bedrag te betalen.

Een dergelijke samengestelde verplichting bestaat echter, volgens de tekst van de leeningovereenkomst, voor de door de Bataafsche uitgegeven leening niet. Deze leeningovereenkomst bepaalt slechts, dat betaling te New-York moet plaats vinden in gouden Dollars. Beide overeenkomsten bevatten het beding „gouden Dollars van een bepaald gewicht en gehalte”. Zoolang nu te New-York gouden Dollars verkrijgbaar waren en betaling daarin geoorloofd was, bestond er voor moeilijkheden niet de geringste aanleiding. Het was zelfs den obligatiehouders volkomen onverschillig, of zij wel gouden Dollars kregen; bij betaling in papieren Dollars, of crediteeren in rekening-courant dan wel bij betaling met een chèque in rekening zij immers ook dezelfde waarde in handen. Zoolang men de tegenwaarde van de overeengekomen hoeveelheid gouden \$ inde, was men tevreden; het goudbeding letterlijk toepassen werd door niemand verlangd.

Deze toestand veranderde echter geheel en al, toen President Roosevelt in de bestaande muntwetgeving der Vereenigde Staten ingreep en de befaamde Joint Resolution van 5 Juni 1933 werd uitgevaardigd. Hierbij werd voorgeschreven, dat alle in U.S. \$ luidende verplichtingen konden worden gekweten door betaling „dollar for dollar” en dat alle daarmede

strijdige bedingen nietig waren. Te voren was reeds betaling *in goud* verboden, d.w.z. er was een voor iedereen geldende plicht om gouden Dollars bij de daartoe aangewezen instanties in te leveren, waarvoor men voor het nominale bedrag papieren Dollars in ruil ontving. De Dollar werd losgemaakt van het goud; later koppelde men hem er wel weer aan, doch op een lager peil. De in de Vereenigde Staten gedane pogingen, om deze wet ongeldig te doen verklaren, leden schipbreuk; het Hoogerechtshof heeft de geldigheid dezer wetgeving in Februari 1935 bevestigd. Op grond hiervan is het dus onmogelijk van debiteuren betaling op goudbasis op het gebied der Vereenigde Staten te verlangen. En dit was juist hetgeen, waartoe zich de Bataafsche had verplicht. De Koninklijke weliswaar ook, doch deze had bovendien op zich genomen om coupon- en obligatiehouders in de gelegenheid te stellen de tegenwaarde daarvan o.a. ook te Amsterdam te ontvangen.

Wij hebben uitdrukkelijk gezegd, dat men rente en aflossing te Amsterdam kan ontvangen, niet dat de Koninklijke ook daar betaalt. Voor menigeen zal het verschil niet duidelijk zijn, wij willen volstaan met de opmerking, dat de advocaten der Koninklijke wel degelijk een verschil hebben willen aantonen tusschen beide begrippen; dit is de kwestie „payable-collectible”, waarover veel gezegd en geschreven is, doch die wij hier verder buiten beschouwing willen laten, hoewel de Hooge Raad ook hierover zijn meening heeft gegeven.

De Hooge Raad heeft nu als zijn meening te kennen gegeven, dat de clausule gouden Dollars te zeker gewicht en gehalte (goudgeldclausule) inhoudt dat, indien deze munten niet verkrijgbaar zijn, een met bedoeld aantal gouden Dollars in waarde overeenkomend bedrag aan ander geld moet worden betaald, m.a.w. dat de goudgeldclausule een goudwaardebeding tevens inhoudt. Terloops zij opgemerkt, dat het Amerikaansche Hoogerechtshof dezelfde opvatting huldigt. Te Amsterdam moet dan ook de tegenwaarde van het verschuldigde aantal gouden Dollars worden betaald (geval Koninklijke). Weliswaar verbiedt de Amerikaansche wet zulks, doch volgens de Hooge Raad geldt zulks alleen voor Amerika en, hoewel partijen uitdrukkelijk zijn overeengekomen, dat voor het leeningcontract de Amerikaansche wet geldt en deze dus deel van de overeenkomst uitmaakt, is deze wet niet van toepassing op betaling in Nederland, omdat zij met de Nederlandsche openbare orde strijdt. De Nederlandsche rechter kan dus deze Amerikaansche wet niet toepassen op betalingen in Nederland te verrichten.

De Bataafsche kan echter niet verplicht worden om in Nederland te betalen, daar uitsluitend betaling te New-York was overeengekomen. En de Nederlandsche rechter kan niet dwingen om in Amerika, in strijd met de Amerikaansche wet meer te betalen dan volgens die wet verplicht is. De leening van de Koninklijke is, daar zij in verschillende landen betaalbaar is, een internationale overeenkomst; die der Bataafsche wordt uitsluitend door Amerikaansch recht beheerscht en is ook uitsluitend daar te lande betaalbaar. Laatste genoemde overeenkomst is dan ook alleen in Amerika uitvoerbaar.

In onze bespreking hebben wij slechts enkele overwegingen besproken, welke bij de behandeling der processen der Koninklijke en Bataafsche gelden. Vrijwel iedere leeningovereenkomst is anders geredigeerd, zoodat, ingeval er in rechten over moet worden beslist, andere overwegingen kunnen gelden. Moge hieruit duidelijk zijn geworden, dat het steeds aanbeveling verdient niet slechts op vage aanduidingen als „goudleening” e.d. af te gaan, doch wel degelijk te onderzoeken, wat de inhoud der overeenkomst is. Absolute zekerheid zal ook dan lang niet altijd worden verkregen, doch de mogelijkheid van teleurstelling wordt in ieder geval verminderd.

JOHN GABRIËLS.

HET OCEAANLUCHTVERKEER.

Ofschoon reeds thans het burgerluchtverkeer zijn intrede heeft gedaan in alle 5 continenten en 4 daarvan met elkander verbonden heeft, kan van een wereldluchtverkeer eerst gesproken worden, wanneer regelmatig over den Noord-Atlantischen Oceaan gevlogen wordt, daar dan alle werelddelen door luchtlijnen met elkaar verbonden zullen zijn. Het jaar 1936 zal vermoedelijk voor het ontstaan van dit wereldluchtverkeer beslissend zijn.

Het vliegen over den Oceaan heeft een geheel nieuw karakter. Het betreft hier nl. vliegen over groote trajecten zonder tusschenlanding en niet een aantal aaneengeregen korte trajecten, deels over land, deels over water, zooals de Amsterdam—Batavia route en de lijn naar Kaapstad. Dit bijzonder karakter brengt zijn eigen moeilijkheden op technisch gebied mede. Men moet nl. over een dusdanig geconstrueerd luchtvaartuig kunnen beschikken, dat boven de noodzakelijke lading, zooals een groote hoeveelheid brandstof, nog een redelijke hoeveelheid nuttige lading aan post, later ook aan passagiers, kan worden medegeonnen. Waar zulks in verband met het betrekkelijk kortere zeetraject mogelijk was, is dit al geschied.

Over den Zuid-Atlantischen Oceaan vindt reeds een geregeld luchtverkeer plaats. Allereerst hebben wij hier den dienst Frankrijk—Zuid-Amerika van de Air France, waarvan het zeetraject tusschen Dakar en Natal ligt. Deze postdienst wordt éénmaal in de week uitgevoerd met 4-motorige watervliegtuigen van verschillende typen. De Fransche luchtvaartmaatschappij was de eerste, die zich op het luchtverkeer naar Zuid-Amerika wierp en verriichte bewonderenswaardige pioniersarbeid. Daarnaast bestaat de eveneens wekelijksche postdienst van de Deutsche Lufthansa: Stuttgart—Marseille—Sevilla—Bathurst—Natal—Rio de Janeiro. Tot Sevilla wordt het zeer snelle Heinkel postvliegtuig gebruikt. Daarna bedient men zich tot Bathurst van een Junkers Ju 52, terwijl het Oceaantraject wordt geëxploiteerd met 4 Dornier Wal motoren van 10 ton, die een actieradius hebben van 2650 km en evenals de Fransche vliegtuigen een kruissnelheid hebben van ongeveer 185 km; het traject in Zuid-Amerika wordt geëxploiteerd door het Condor-Syndicaat, een zuster-maatschappij der D.L.H. De Deutsche Lufthansa bevliegt het zeetraject op bijzondere wijze. Men heeft nl. 2 vrachtschepen, de „Schwabenland” en de „Westfalen”, ingericht voor het catapulteren der Dorniers. De „Schwabenland” lanceert het vliegtuig bij Bathurst; de „Westfalen” ligt bij de eilandengroep Fernando de Noronha. Met dit systeem heeft de Deutsche Lufthansa veel succes gehad; een nieuw schip staat thans op stapel. De post wordt in 3½ dag van Stuttgart naar Buenos Aires vervoerd en bedraagt gemiddeld 225 kg per week in beide richtingen.

Naast de vliegtuigen van de Deutsche Lufthansa heeft de „Graf Zeppelin” zeer regelmatig over den Zuid-Atlantischen Oceaan gevlogen. Dit in 1928 gebouwde luochtschip maakte in 1934 12 reizen naar Zuid-Amerika, terwijl in 1935 éénmaal per 2 weken werd gevlogen. In totaal stak dit schip reeds meer dan 100 maal den Oceaan over, waaronder éénmaal den Pacific en 7 maal den Atlantischen Oceaan. De „Graf Zeppelin” vervoerde, behalve post, ook passagiers. De bezetting per vlucht naar Zuid-Amerika lag tusschen de 10 en 30 passagiers, met een gemiddelde van 20; het passagierstarief Friedrichshafen—Rio de Janeiro bedroeg in 1935 R.M. 1500.

Sinds kort heeft ook een regelmatig luchtverkeer plaats over den Stillen Oceaan. De grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, de Pan American Airways, heeft nl. een dienst geopend, voorloopig alleen voor het vervoer van post (doch zoo spoedig mogelijk ook voor passagiers), van San Francisco naar de Philippijnen. Het traject is als volgt:

San Francisco—Honolulu: 3880 km.

Honolulu—Midway: 2220 km.

Midway—Wake: 2510 km.

Wake—Guam: 2510 km.

Guam—Manilla: 2540 km.

De route wordt in 5 dagen afgelegd met groote 4-motorige vliegbooten, de z.g. Clipper-booten; de frequentie is voorloopig eenmaal in de twee weken. Hoewel in deze vijf dagen een enorme afstand wordt overbrugd, staat hiertegenover, dat de natuur op gunstige plaatsen voor eilanden heeft gezorgd; bovendien zijn deze eilanden of Amerikaansch bezit, of staan zij onder Amerikaanschen invloed. Tot Manilla deden zich geen politieke moeilijkheden voor. Bezwaren van dien aard zijn er nog wel wat betreft het verlengen van de lijn naar Hongkong.

De exploitatie van deze lijn is kostbaar; aan de inrichting van de route is zeer veel zorg besteed. Zoo is in Maart 1935 een vrachtboot met aan boord 150 technici en 6000 ton materiaal langs de route geveren. Op Midway, waar slechts een kabelstation aanwezig was, en op Guam, dat geheel onbewoond was, zijn thans zeer behoorlijke nederzettingen verzezen; de geheele grondorganisatie werd in vier maanden voltooid; het vrachtschip kon nl. reeds in Augustus te San-Francisco terugkeeren. Aan een en ander werd een bedrag van \$ 2.000.000 ten koste gelegd.

Onlangs is in deze kolommen reeds gewezen op de wenschelijkheid om thans zoo spoedig mogelijk een verbinding door de lucht te scheppen tusschen Java en de Philippijnen, hetgeen dan een verlengstuk zou zijn van de eenige weken geleden geopende lijn der Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaartmaatschappij: Batavia—Bandjermasin—Balik Papan, welke dienst weldra tot Tarakan zal worden doorgetrokken.¹⁾ Zou dit geschieden, dan zal men van Nederlandsch Oost-Indië in 6 dagen Amerika kunnen bereiken; reeds nu kunnen de op Borneo gevestigde Nederlanders door aansluiting te Batavia op den K.L.M.-dienst in een week naar Amsterdam vliegen.

Wat nu betreft het vliegen over den Noord-Atlantischen Oceaan, hieraan is reeds sinds langen tijd belangstelling geschonken. Verschillende beroemde vluchten, o.a. die van Lindbergh, hebben de aandacht op de mogelijkheid van dit verkeer gevestigd. De moeilijkheden lagen tot nu toe in de eerste plaats op technisch en meteorologisch gebied. Men heeft van deze problemen een grondige studie gemaakt; een groote hoeveelheid gegevens op meteorologisch gebied is verzameld. De techniek is in de laatste jaren sterk vooruitgegaan en ook zijn verschillende projecten ontwikkeld, die, hoewel zij niet allen in de naaste toekomst toepassing zullen vinden, toch een steun kunnen zijn voor de verdere ontwikkeling van een geregeld luchtverkeer over den Oceaan. In de eerste plaats noemen wij hier het project van de z.g. seadromes, een reeks van kunstmatige eilanden in den Oceaan verankerd, waarop vliegtuigen kunnen tusschenlanden en ravitailleeren. Men heeft een project gemaakt, waarbij 5 van die 67.000 ton zware eilanden worden verankerd. Het plan heeft echter nog veel moeilijkheden van politieke, economischen en niet het minst financiële aard. Een ruwe berekening heeft aangetoond, dat indien gemiddeld van 40 passagiers per dag rechten zouden kunnen worden gegeven, de mogelijkheid van rentabiliteit bestaat.

Naast dit project bestaat de mogelijkheid van het in de lucht bijvullen van benzine, en tenslotte dient hier gememoreerd het z.g. Mayo-systeem, hetwelk bestaat uit 2 afzonderlijke watervliegtuigen aan elkaar bevestigd, waarvan het bovenste (kleinere) vliegtuig een hogere vleugelbelasting heeft dan het onderste. De 2 vliegtuigen starten aan elkaar vastgekoppeld met de gezamenlijke kracht van alle 8 motoren. Zodra de gewenschte hoogte is bereikt, wordt het bovenste vliegtuig losgemaakt met behulp van een patent van Major Mayo; het vervolgt dan alleen de reis over den Oceaan. De verwachting is, dat dit de moei-

¹⁾ Zie E.-S.B. van 19 Februari 1936.

lijkheden van het lange-afstandsverkeer zal opheffen, daar hiermede bereikt worden een grooter laadvermogen met minder motorvermogen en dus lagere kosten. Het ligt in de bedoeling van de Engelsche maatschappij Imperial Airways dit systeem toe te passen en het schijnt niet onmogelijk, dat later in het voorjaar proefnemingen zullen plaats hebben.

Naast de vele bijzondere vluchten over den Noord-Atlantischen Oceaan, welke wij hier niet verder zullen memoreeren, wordt sinds 1929 ook het systeem toegepast van catapultvliegtuigen. De Fransen zijn hiermede begonnen door midden in zee vanuit de „Ile de France” vliegtuigen te lanceren; het systeem is daarna overgenomen door de „Bremen” en de „Europa”. Soms wordt reeds op een afstand van 1500 km uit de kust gestart en dusdoende kan een tijdswinst van 40 à 45 uren worden verkregen. De lading bestaat uit post, waarvoor extra porto wordt geheven.

Voor een commercieel luchtverkeer over den Atlantischen Oceaan bestaat op het oogenblik een zeer groote belangstelling. Gegadigden zijn: de Engelsche maatschappij Imperial Airways, de Amerikaanse maatschappij Pan American Airways, de Deutsche Lufthansa, de Zeppelin Reederei, de Air France, de K.L.M., en vermoedelijk ook de Italiaansche luchtvaartmaatschappij.

Gezien het feit, dat op geen traject ter wereld zulk een groot verkeer van passagiers en post bestaat als tusschen de Vereenigde Staten en Europa, koestert men gunstige toekomstverwachtingen ten aanzien van een luchtverkeer op dit traject. De luchtweg heeft in de eerste plaats de eigenschap recht te zijn en daarom ontstaan bij het verkeer boven land vele voordeelen ten aanzien van de andere middelen van vervoer. Dit spreekt niet zoozeer bij het zeeverkeer: daar volgt de scheepvaart ook den rechten weg. Zelfs zou men den Zuidelijken luchtweg via de Azoren en Bermuda een omweg kunnen noemen, al dient men zich hiervan geen overdreven voorstelling te maken: New-York ligt op dezelfde breedte als Madrid. In het verkeer over de Oceanen spreekt meer een andere eigenschap der luchtvaart: de snelheid. Terwijl de snelheid der mailschepen practisch begrensd is (die der snelste bedraagt pl.m. 52 km per uur), is die der luchtvaartuigen — althans die der vliegtuigen — vrijwel onbeperkt. Op vele overland-lijnen (met name in de Vereenigde Staten) vliegt men nu reeds met een kruissnelheid van tegen de 300 km per uur. Ongewijfeld zal de toekomst — vooral wanneer een geregeld luchtverkeer door de stratosfeer mogelijk zal zijn geworden — veel grootere snelheden brengen.

Het zwaartepunt in de ontwikkeling van het Oceaanverkeer zal voorloopig niet zoozeer op technisch, dan wel op politiek gebied blijken te liggen, daar het voor een goede en snelle ontwikkeling der luchtvaart noodzakelijke beginsel van vrijheid van luchtverkeer in het algemeen nog geen toepassing vindt.

In December 1935 zijn belangrijke onderhandelingen gevoerd tusschen de Imperial Airways en de Pan American Airways. Deze besprekingen hadden plaats in New-York, en hierbij waren ook vertegenwoordigers van Canada en Ierland aanwezig.

Nu zijn over den Atlantischen Oceaan 3 routes mogelijk:

In de eerste plaats de Noordelijke route via IJsland, Groenland en New-Foundland, welke route indertijd op de heenreis door het eskader van Balbo werd gevlogen. Zij heeft het voordeel van korte zee-trajecten, doch het nadeel van een zeer bezwaarlijke exploitatie gedurende de wintermaanden; men kan eigenlijk wel aannemen, dat dit traject zeker niet het geheele jaar bruikbaar zal zijn. Het spreekt echter wel vanzelf, dat vooral Canada gaarne zou zien, dat zooveel mogelijk langs deze route wordt gevlogen.

Daarnaast bestaat de directe route Ierland—New-Foundland. Het traject is 3100 km lang, en, daar men steeds over zee vliegt, zijn de politieke moeilijkheden ook minder. Bovendien is de tijdswinst ten opzichte

van het bestaande scheepvaartverkeer hier het grootst. De moeilijkheid is hier echter gelegen in het beveligen van het lange traject zonder tusschenlanding, terwijl de weersomstandigheden ook niet zoo gunstig zijn als op de derde route, via de Azoren en Bermuda. Op dit traject zijn de weersomstandigheden in het algemeen gunstig, doch ook hier is een lang zee-traject: de afstand Lissabon—Azoren bedraagt 1650 km; Azoren—Bermuda 3200 km; Bermuda—New-York 1250 km.

Politiek levert de Zuidelijke route vrij veel moeilijkheden op. De zeggenschap over de Azoren berust bij Portugal. Frankrijk had aanvankelijk een monopolie bedongen ten aanzien van het maken van een tusschenlanding op de Azoren, doch heeft hiervan in 1934 afgezien. Het is overigens de vraag, of dit monopolie mogelijk zou zijn in verband met de bepalingen van het Luchtvaartverdrag van Parijs van 1919, hetwelk het geven van dergelijke exclusieve rechten verbiedt. Frankrijk en Portugal hebben beiden dit Verdrag geratificeerd.

Wat nu de besprekingen tusschen de Amerikaanse en Engelsche luchtvaartmaatschappijen betreft, men schijnt te zijn overeengekomen dit jaar proefvluchten uit te voeren, spoedig gevolgd door een proefdienst, die uiteindelijk een minstens 2 maal wekelijkschen dienst voor passagiers en post ten doel heeft. Een zeer gelukkig verschijnsel bij deze afspraak is, dat geen monopolies zijn uitgegeven (Amerika is niet toegetreden tot bovengenoemd Luchtvaartverdrag), doch dat alleen is gesproken van wederkerige rechten. Mr. Walton Moore, assistant-secretary of State der Vereenigde Staten, heeft uitdrukkelijk verklaard, dat indien eenig ander land een transatlantischen dienst zou willen openen, Amerika tot medewerking bereid zou zijn. Hetzelfde werd ook medegedeeld door den heer Eugène Vidal, Directeur van het Amerikaansche Bureau of Air Commerce.

Wanneer de bovengenoemde plannen zullen worden uitgevoerd, is op het oogenblik nog niet te zeggen; dit hangt nauw samen met het gereed komen van de voor deze route bestemde vliegtuigen. Imperial Airways heeft, zooals hierboven reeds werd vermeld, het oog gevestigd op het Mayo-systeem, doch daarnaast heeft zij een groot aantal vliegbooten van 17½ ton op stapel staan, waaromtrent nog niet veel bekend is. Of deze booten tijdig klaar zullen zijn, is nog de vraag; in het jaarverslag van Imperial Airways wordt op voorzichtige wijze op vertraging gezinspeeld. Men is van plan deze booten ook in te zetten op de route naar het Verre Oosten.

Amerika is in dit opzicht reeds veel verder; men beschikt daar over de Sikorsky en Glenn Martin „Clipper” booten, die in staat zijn het traject San Francisco—Honolulu zonder tusschenlanding te vliegen, welk traject 780 km langer is dan de directe route over den Atlantischen Oceaan. Terwijl dus wat het uitbrengen van schepen betreft Europa met de „Queen Mary”, de „Normandie”, de „Europa” en de „Bremen” aan de spits staat, heeft Amerika op het gebied van Oceaanvliegtuigen de overhand.

Naast de reeds ontwikkelde vliegtuigen bestaan er uitgewerkte projecten van een Glenn Martin vliegboot van 50 ton voor het vervoer van passagiers, post en vracht, met een actieradius van 5500 km. Voor dit vliegtuig zijn 4 ruwoliemotoren van 1500 pk ieder geprojecteerd, en men hoopt 50 passagiers te vervoeren tusschen Londen en New-York in een tijd van 25 à 30 uren. Men heeft een uitvoerige exploitatieberekening opgezet, waarbij men met een 2 maal wekelijkschen dienst in beide richtingen tot een passagierstarief komt van \$ 415, hetwelk bij aanmerkelijke opvoering der frequentie teruggebracht kan worden tot \$ 256.

Wat nu de anderen gegadigden betreft, vertegenwoordigers van de Fransche en Duitsche luchtvaart zijn ook reeds in Amerika geweest om besprekingen te voeren; omtrent de resultaten is nog niet zeer

veel bekend. Frankrijk had een belangrijke troef in handen met de door Latécoère vervaardigde 6-motorige vliegboot, de „Lieutenant de Vaisseau Paris”. Dit vliegtuig is echter onlangs in Amerika ten gevolge van een storm omgeslagen en gezonken en het zal nog wel eenigen tijd duren, voordat de herstellingen zijn verricht. Men mag echter aannemen, dat de Fransche luchtvaart zich voornamelijk zal concentreren op het verkeer op Zuid-Amerika.

De Deutsche Lufthansa zal in het eind van den a.s. zomer eenige proefvluchten maken met de Dornier Do 18 vliegboot, welke voorzien is van 2 ruw-olietmotoren en een kruissnelheid heeft van 200 à 220 km per uur. Het catapultschip „Westfalen” of wel het nieuwe schip zal hiervoor naar den Noord-Atlantischen Oceaan worden gedirigeerd. Aanvankelijk zal men zich concentreren op postvervoer, terwijl dan het passagiersvervoer voorloopig zal worden overgelaten aan het luchtschip. Naar verluidt zal tusschen de Lufthansa en de Pan American Airways samenwerking bestaan.

Duitschland beschikt over 2 luchtschepen, nl. de „Graf Zeppelin” en de nieuwe LZ 129, welk laatste schip begin Mei de eerste vlucht over den Noord-Atlantischen Oceaan zal maken. Het passagierstarief is gesteld op R.M. 1000 (Friedrichshafen of Frankfurt—Lakehurst); voor de eerste vlucht wordt een toeslag van R.M. 250 geheven. De kruissnelheid is evenwel in vergelijking met die der tegenwoordige vliegtuigen niet groot; zij zal vermoedelijk pl.m. 130 km bedragen. Tusschen de Deutsche Lufthansa en de Zeppelin Reederei is een samenwerking tot stand gekomen.

Wat de K.L.M. betreft, deelneming van deze maatschappij aan het Oceaan-verkeer werd reeds besproken met Colonel Lindbergh, toen deze 2 jaar geleden in Nederland vertoefde.

Omtrent het Noord-Atlantische verkeer hebben onlangs verdere besprekingen plaats gehad in Amerika met de Directie der Pan American Airways, terwijl natuurlijk ook contact wordt gehouden met andere maatschappijen, die in het Oceaan-verkeer geïnteresseerd zijn. Daarnaast zou een K.L.M.-luchtlijn over den Zuid-Atlantischen Oceaan de Nederlandsche belangen in West-Indië en Midden-Amerika kunnen bedienen. Een eerste stap in die richting werd gedaan, door het Fokker F. 18 vliegtuig de „Snip” in December 1934 een vlucht naar West-Indië te laten uitvoeren, waarbij het traject Porto Praia—Paramaribo, 3612 km, zonder tussenlanding werd afgelegd. Het spreekt wel vanzelf, dat een dergelijke vlucht een enorme voorbereiding vergt, vooral op meteorologisch en technisch gebied, en dat de aldus verkregen gegevens voor een latere exploitatie van groote waarde zijn.

De K.L.M. heeft de Amsterdam—Batavia verbinding tot stand gebracht en neemt aldus deel aan het wereldluchtverkeer. De exploitatie der K.L.M. moet dan ook niet in lokaal, doch in internationaal verband worden gezien en zij heeft inderdaad het voornemen, zoodra dit mogelijk is, mede te doen aan het Oceaan-verkeer.

L. H. SLOTEMAKER.

BEVOLKINGSRUBBER EN UITVOERRECHT.

(L'histoire se répète.)

Het voorloopig uitvoercijfer voor de bevolkingsrubber over Februari ad ruim 16.000 tons brengt de ontwikkeling gedurende 1935 wederom in herinnering. Hoewel voor 1936 het basis-quotum voor deze groep met 57.000 ton extra is verhoogd geworden en zoodoende, ondanks de hogere restrictie, de toegestane export toch nog met 12.084 tons een hoger cijfer aangeeft, is dit reeds in de tweede maand weer overschreden.

December 1935 gaf met 2.910 tons uitvoer een minimaal, Januari met 9.181 tons reeds weer een hoger

cijfer te zien, doch de productie bleek sterker te zijn toegenomen; immers, de voorraden bij de handelaars stegen van 4.268 tons per ult. November tot 8.050 per ult. Januari.

En thans komen deze voorraden, door de verhooging van het uitvoerrecht, ook in de exportcijfers tot uitdrukking. De techniek der heffing is door haar gebrekbaarheid mede schuld aan dien verhoogden uitvoer. Het nieuwe recht toch treedt voor alle rubber niet binnen zeer korten tijd, doch voor droge rubber eerst na 12, en voor remilled rubber eerst na 30 dagen in werking. Gedurende den tijd, die verloopt tusschen de periode, welke voor vervaardiging van het product noodig is, en het zoo juist genoemde aantal dagen worden zoodoende door den hooger prijs, welke kan worden gemaakt, de productie en uitvoer gestimuleerd. Ook profiteeren de handelaars, omdat het uitvoerrecht de prijsbeweging eerst later volgt, tijdelijk van de grootere marge, welke hun geboden wordt en reduceeren de voorraden.

Alleen gedurende deze spanne tijds dus krijgt ook de inlandsche tapper en niet uitsluitend de inlandsche gemeenschap het voordeel der prijsstijging, terwijl daarnaast de voorraadhoudende handel hier een extra belooning incasseert.

Juist deze periode van geleidelijke prijsstijging is dus voor de functie van het uitvoerrecht het gevaarlijkst, omdat dit de prijsbeweging met een tusschenruimte moet volgen en elke verhooging der rechten dan allereerst een tendens heeft om den export te stimuleeren. Niet omdat de rechtenverhooging thans tot intensiever tappen *dwingt* — het geval dat wij in E.-S.B. van 13 November 1935 beschreven —, doch omdat de tijdelijk hogere prijs tot vergrooting der productie *aanmoedigt*.

Werd het uitvoerrecht aangewend voor de restrictie zelf, dan zou hier een oplossing te vinden zijn, doch nu het uitsluitend voor de gemeenschappen wordt besteed, dreigt wederom de toestand van 1935 te ontstaan. Niemand kan zeggen, althans met eenige nauwkeurigheid, hoe de rubberprijs zich in de naaste toekomst zal bewegen, doch 1935 heeft ons aange-toond, dat de kleine schommelingen van het prijsniveau de grootste moeilijkheden voor een handhaving der restrictie hebben gebracht, en deze handhaving in feite toen mislukt is. Wel is voor 1936 het basisquotum 75.000 tons hooger, doch ook de restrictie drukt over het eerste halfjaar met 12½ pCt. zwaarder, zoodat per slot de toegestane uitvoer voor de eerste zes maanden van 1936 slechts 12.000 tons meer dan die voor het eerste halfjaar 1935 bedraagt. En juist in die eerste zes maanden van 1935 overschreed de uitvoer reeds met ruim 25.000 tons de voor export toegelaten hoeveelheid.

Wil men een herhaling voorkomen, dan komt het Gouvernement in een lastig parket. Volledige overgang tot individueele beperking, met alle onjuistheid daarvan, is niet mogelijk voor October a.s.; wel zal vermoedelijk deze nieuwe beperkingswijze geleidelijk meer uitgebreid worden en daardoor de mate der export-overschrijdingen meer beperkt, doch ondanks alle optimisme zal het nog wel even duren voordat men zoover is, dat voor groote gebieden het nieuwe stelsel is ingevoerd. In dien tusschentijd echter zal het Gouvernement wel ernstig moeten overwègen, of Het de toekomstige prijsbeweging in het uitvoerrecht moet „opvangen” — hetgeen een onmogelijkheid is en in feite zou neerkomen op een verdere „onteigening ten algemeenen nutte” — dan wel of Het de prijsbeweging moet volgen met het risico, Zijn internationale belofte niet te kunnen houden.

Voor zoover wij den toestand kunnen overzien, bestaat geen middenweg, welke een bevredigende oplossing biedt, omdat het hier slechts om kleinere prijsfluctuaties gaat, welke, indien het recht, als het verhoogd zou worden, ze achterhaalt, reeds weer verloren kunnen zijn gegaan.

J. F. H.

DE TRAMPVAART.

Het tweede rapport, d.w.z. het rapport uitgebracht over de werkzaamheden door „The Tramp Shipping Administrative Committee” gedurende de laatste zes maanden van 1935 verricht, bevat verschillende belangwekkende bijzonderheden, die de moeilijkheden, waaraan de reederijen, welke schepen uitsluitend in de algemeene vrachtafvaart emplooi vinden, in dezen crisistijd het hoofd moeten bieden, nog eens duidelijk belichten.

Het verslag herinnert eraan in hoe sterke mate de wereldhandel in en door de crisis in omvang is teruggelopen. Van 100 in 1929, daalde het indexcijfer in 1933 tot 75.5 pCt. In 1934 kon het eenigszins stijgen, nl. tot 77.5 pCt. en voor het afgelopen jaar bedraagt het indexcijfer 79 pCt., waaruit blijkt, dat voorloopig in 1933 het diepste punt gepasseerd werd en dat er een, zij het voorshands nog zeer gering, herstel heeft plaatsgevonden. Niettemin toont de wereldhandel, vergeleken met 1929, nog een achteruitgang van 21 pCt. Hiertegenover staat, dat de wereldtonnenmaat van 43.1 miljoen bruto register tons in 1913, reeds in 1929 tot 66.4 miljoen tons was gestegen. In 1931 bedroeg het totaal zelfs 68.7 miljoen tons, dat echter in het afgelopen jaar tot 63.7 miljoen tons verminderde. Tegenover een in vergelijking met 1913 nauwelijks toegenomen wereldhandel, staat derhalve een toeneming der wereld-handelsvloot met circa 47 pCt.

In werkelijkheid is de verhouding nog ongunstiger, daar de zooveel grooter snelheid der schepen, de veelvuldige toepassing van den verbrandingsmotor als voortstuwingswerktuig, waardoor de nuttige laadruimte aanzienlijk is toegenomen, de vluggere belading en lossing der schepen, kortom de zoozeer verbeterde techniek en belangrijk grooter „efficiency” den reisduur aanmerkelijk bekorten en een intensiever exploitatie mogelijk maken. Interessant zijn ook de navolgende, aan het rapport ontleende, vergelijkende cijfers. Tegenover iedere honderd eenheden aan beschikbaar vervoer, steeg de vervoerscapaciteit van 100 in 1929 tot 138 in 1933. Ook hier vond in 1934 een daling plaats tot 128 (1929 = 100) en tot 124 in 1935, maar het is niettemin duidelijk, dat er nog steeds een belangrijk surplus aan vervoerscapaciteit bestaat ondanks een vermindering der wereld-tonnenmaat met 5 miljoen bruto register tons gedurende de jaren 1931—'35.

Dat deze wanverhouding tusschen vraag naar en aanbod van scheepsruimte de vrachtenmarkt volkomen moest ontvrichten, is duidelijk. Het indexcijfer voor 1929 wederom op 100 stellend, daalde dit — enkele kortstondige perioden van herstel daargelaten — geleidelijk tot in Februari 1935 met 69.24 pCt. het laagste peil sedert 1920 werd bereikt. Het gemiddeld indexcijfer (1929 = 100) voor het afgelopen jaar bedroeg 76.28, dank zij voornamelijk het sedert tot stand gekomen „minimum freight rate scheme”.

De oorzaken der scheepvaart-depressie zijn bekend. De zoo zeer ingekrompen wereldhandel gevoegd bij de handelsbelemmeringen, den labielen toestand in internationaal politiek opzicht en de verwarring op monetair gebied zijn even zo vele factoren, die een blijvend herstel op de vrachtenmarkt verhinderen. Daarnaast vormt het subsidie-euvel een steeds ernstiger bedreiging voor de op eigen krachten aangewezen particuliere bedrijven. De ruïneuze daling der vrachten op de Laplata-markt in het begin van het afgelopen jaar, de opeenhooping van schepen, waarvoor geen retour-emplooi van Zuid-Amerika te krijgen was en het desondanks gedeeltelijk in ballast, en onbevracht, gedeeltelijk met kolen uitzenden van schepen naar de Laplata-rivier, Rio de Janeiro, enz., vormden de onmiddellijke aanleiding tot het in het leven roepen van de „minimum freight rate schemes”, beoogend — de naam duidt zulks trouwens reeds aan — het handhaven der vrachten op een bepaald niveau als minimum. Samenwerking tusschen lijnrederijen,

tramps en bevrachters werd verkregen, het uitzenden in ballast van onbevrachte schepen voorkomen, kortom de grondslag werd gelegd voor een regeling die althans het voordeel heeft, dat de reeders weten op welke minimum-vrachten zij kunnen rekenen. Deze laatste zijn aan den lagen kant; men denke vooral niet, dat dank zij den minimum-vrachten nu ook met winst kan worden gevaren. De afschrijvingen worden niet eens verdiend. Maar onbepaalde vrachtdaling wordt althans tegengegaan en het overstroomende van bepaalde markten door onbevrachte schepen — het speculatief element bij uitstek — voorkomen.

Na de Laplata-rivier volgden Australië voor het vervoer van graan naar Europa en het Verre Oosten, de St. Lawrence eveneens voor het vervoer van graan naar het Europeesche Vasteland, kolen van Europa (incl. Gdynia, Danzig, Stettin, Zwarte Zee), naar Noord-Amerika, St. Lawrence, Halifax en St. John N. B. Voorts is een soortgelijke regeling tot stand gekomen ten aanzien van het vervoer van hout van de Oostzee.

Het antwoord op de vraag of en in hoever vrachten, uitgaand boven de minima, kunnen worden bedongen, houdt vanzelfsprekend verband met den toestand op de vrachtenmarkt. Slechts indien er een goede vraag van verschillende verschepingscentra naar ruimte is, zullen bevrachters bij minder vlot aanbod van tonnage bereid zijn hooger cijfers te betalen. Zoo werden gedurende het eerste halfjaar 1935 in 77 gevallen vrachten, die boven de minima uitgingen, bedongen. In het tweede halfjaar kon dit aantal, mede door den invloed van het Italiaansch-Abessijnisch conflict, stijgen tot 128. Terecht meent de commissie uit deze cijfers te mogen afleiden, dat hiermede niet slechts het bewijs is geleverd, dat de minimum-vrachten allerminst te hoog zijn, m.a.w. den handel belemmeren, maar óók, dat de regeling, zoo wel van reeders- als handelsstandpunt bezien, bevredigend functioneert.

In haar rapport wijst de Commissie er verder op, dat de minimum-schaalvrachten op de trajecten waar zij worden toegepast, een einde hebben gemaakt aan het „onderbieden” door schepen, welke reederijen gesubsidieerd worden, dan wel het voordeel van een lageren levensstandaard, c.q. geringer exploitatiekosten genieten. Zoo kon, aldus het verslag, de Engelsche vrachtafvaart wederom beter tot haar recht komen en een grooter aandeel in het vervoer nemen, wat bijv. in de Laplata-vaart heeft geleid tot een stijging van 41 pCt. in 1934 tot 50 pCt. in 1935. De in het verslag afgedrukte vergelijkende tabel, waaruit de nationaliteit der van de Laplata-rivier gedurende de jaren 1934—'35 bevrachte schepen blijkt, doet nochtans enkele vragen rijzen.

	(tijdvak 1 Jan./31 Dec.)	
	1934 ¹⁾	1935
Engelsch	557	578
Grieksch	472	334
Nederlandsch	66	73
Joegoslavisch	58	75
Italiaansch	96	11
Andere nationaliteiten	94	54
	1343	1125 ²⁾

¹⁾ Gebaseerd op marktrapporten.

²⁾ Incl. 99 schepen bevracht naar bestemmingen waarvoor geen minimum-vrachten gelden.

Van een subsidie in den vorm, waarin bijv. Italië, Frankrijk en Japan deze verleen, kan in ons land moeilijk worden gesproken. Eenerzijds is het totaalbedrag daarvoor te gering, anderzijds is de steun, die voor het eerst in 1935 werd verleend, meer in het bijzonder bedoeld om de nadeelen, welke voor den Nederlandschen reeder voortvloeiën uit de ontwaarding van het Engelsch betaalmiddel, althans eenigszins te verzachten. Het is, voorshands, ook trouwens nog allerminst een uitkeering à fonds perdu. Wordt er winst behaald, na afschrijving volgens goed koop-

mansgebruik, dan moet het aan steun genoten bedrag uit zoodanige winst worden terugbetaald.

Dat het aandeel der Italiaansche vlag zoo belangrijk is teruggelopen, kan geen verwondering wekken. Deze daling is uitsluitend toe te schrijven aan de vraag naar ruimte in verband met het Italiaansch-Abessijsch conflict. Trouwens, zelfs in 1934, dat dan toch een „normaal” jaar voor de Italiaansche scheepvaart was, bedroeg het aantal van Zuid-Amerika bevrachte Italiaansche schepen niet meer dan 96, d.w.z. slechts ruim 7 pCt. van het totaal. Fransche, Japansche, noch Amerikaansche „tramps” en dit zijn toch de „klassieke” subsidielanden, vinden in de Laplata-vaart emplooi.

Zoo bezien lijkt het voorbeeld der Laplata-markt in het door de commissie gebezigd verband, niet zeer overtuigend. Dit pleit natuurlijk allerminst tegen de minimum-vrachten, welke handhaving men slechts kan toejuichen. Vermoedelijk is dit voorbeeld veeleer gebruikt „pour besoin de la cause”, d.w.z. om nog eens extra de noodzakelijkheid te betoogen eener Engelsche subsidie-politiek. Dat de scheepvaartsubsidies, welke Italië, Frankrijk en Amerika met royale hand verleen, in het bijzonder nadeelig zijn voor de „onbeschutte” lijnrederijen, is duidelijk. De ietwat optimistische conclusies, waartoe de commissie komt ten aanzien van de aan het eind van het jaar inderdaad niet onbelangrijke vermindering der opgelegde tonnage, gevolg van betere vraag dank zij alweder de minimumvrachten, vinden geen steun in den huidige toestand. Dit beteekent niet, het zij nog eens met nadruk herhaald, dat de regeling op zichzelf minder betekenis heeft. Men dient echter te bedenken, dat de vraag naar ruimte beheerscht en bepaald wordt door den verkeersomvang. Stagneert de handel, dan vermindert automatisch de vraag. De minimum-vrachten blijven weliswaar gehandhaafd, maar de bevrachtingen zelf blijven uit. Een typisch voorbeeld biedt de Laplata-markt, waar de vraag naar scheepsruimte voor het vervoer van graan naar Europa zich nu al weken lang binnen uiterst beperkte grenzen beweegt. Er ontstaat langzamerhand een niet onaanzienlijke oopenhooping van op emplooi wachtende schepen. Noodsprongen als ballastreizen naar Cuba om daar tegen een schamele vracht suiker voor Europa te laden, ballastreizen naar Chili, waar al even onbevredigende cijfers voor het vervoer van Salpeter naar Europa worden betaald, een enkele bevrachting — de ladingen worden slechts sporadisch aangeboden — naar bestemmingen, waarheen geen minimum-vrachten gelden, behooren allerminst tot de uitzonderingen.

Enkele cijfers zijn voldoende om den toestand op de Laplata-markt te illustreeren:

Tijdvak 1 Jan./11 Maart 1936		Tijdvak 1 Jan./11 Maart 1935	
Bevrachte schepen	Tonnenmaat	Bevrachte schepen	Tonnenmaat
85	532.850	228	1.545.850

Komt er wederom vraag dan weten de reeders, welke vracht zij als minimum kunnen bedingen. Zonder de minimum-vrachten zou vanzelfsprekend een catastrophale daling zijn ingetreden en het aanbod van ruimte ongetwijfeld nog veel dringender zijn. Dit zijn de lichtpunten. Maar... de minimumvrachten

kunnen de vraag en daarmee het emplooi natuurlijk niet stimuleeren. Dat er door tal van reeders met onbevrachte schepen niet onbelangrijke verliezen zullen worden geleden, ligt voor de hand.

Ook elders is trouwens de stemming zeer apathisch. De voortdurend grooter wordende spanningen op internationaal-politiek, monetair en economisch gebied, verlammen ieder initiatief en de wereldhandel mitsgaders de wereldscheepvaart zien zich zodoende voortdurend voor nieuwe en wederom moeilijker op te lossen problemen geplaatst.

Intusschen ontvangen de Engelsche reeders over het loopende jaar op denzelfden voet als in 1935 subsidie, t.w. £ 2 miljoen. De Nederlandsche Regeering zal ongetwijfeld over 1936 eveneens eenzelfde bedrag als verleden jaar beschikbaar stellen, waarbij echter moet worden gehoopt, dat de bepalingen met name ten aanzien der eventueele terugbetaling, wat soepeler zullen worden gesteld. Ook voor ons land geldt, het kan niet vaak genoeg worden gezegd: navigare necesse est.

C. VERMEY.

AANTEKENINGEN.

De kosten van de contingenteering.

Men zal zich herinneren, dat de Minister-President, Dr. H. Colijn, in zijn bekende Nieuwjaarsrede gewezen heeft op de groote bedragen, waarmede verschillende deelen van onze volkshuishouding worden gesteund; daarbij werd ook genoemd de steun aan de industrie door middel van contingenteering. Dr. Colijn deelde daarover het volgende mede:

„De bodemproductie ontvangt een ruggesteun van meer dan 200 miljoen Gulden per jaar; de industrie, in den vorm van contingenteering, een hulp, die niet zoo precies te berekenen is, maar waarschijnlijk ligt tusschen 100 en 150 miljoen per jaar.”

In een artikel over „Industrie en Landbouwsteun” (E.-S.B. van 29 Jan. jl.) heeft Ir. W. H. van Leeuwen er reeds op gewezen, dat het zeer belangwekkend zou zijn te vernemen, op welke wijze dit bedrag is berekend.

Uit een rede van Minister Gelissen in de Eerste Kamer blijkt thans, dat het bedrag van 100 tot 150 miljoen Gulden niet de kosten van de contingenteering voorstelt, maar de waarde van de goederen, die voor Nederland behouden is gebleven door contingenteeringsmaatregelen. Volledigheidshalve laten wij de betreffende passage hieronder volgen (Handelingen Eerste Kamer, blz. 455).

„Hier is eigenlijk een misverstand in het spel. Bij de behandeling van het Bezuinigingsontwerp in de Tweede Kamer is in de Memorie van Antwoord of in de Memorie van Toelichting — ik heb het niet kunnen nakijken, omdat ik ze gisteravond niet bij mij had — door de Regeering gezegd, dat door de contingenteeringen de invoer van de gecontingenteerde producten teruggedaan is van 279 miljoen in 1933 tot 151 miljoen in 1934 en uit deze cijfers is toen de approximatieve conclusie getrokken, indien het verbruik niet gedaald is en indien de prijzen niet veranderd zijn, dat voor de Nederlandsche markt daardoor een hoeveelheid goederen van ongeveer het

Aanvoeren in tons van 1000 kg.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	8/14 Maart 1936	Sedert 1 Jan. 1936	Overeenk. tijdvak 1935	8/14 Maart 1936	Sedert 1 Jan. 1936	Overeenk. tijdvak 1935	1936	1935
Tarwe	14.944	227.776	203.794	—	4.361	2.827	232.137	206.621
Rogge	3.240	48.290	45.167	400	400	281	48.690	45.448
Boekweit	270	3.511	6.113	—	100	—	3.611	6.113
Maïs	14.587	182.532	179.321	10.511	36.702	31.590	219.234	210.911
Gerst	2.724	61.415	75.225	1.142	5.535	9.680	66.950	84.905
Haver	55	10.667	26.130	20	20	1.460	10.687	27.590
Lijnzaad	2.917	38.704	14.528	17.620	60.998	144.512	99.702	159.040
Lijnkoek	1.300	19.037	2.650	175	175	—	19.212	2.650
Tarwemeel	179	4.986	4.393	85	891	1.210	5.877	5.603
Andere meelsoorten	581	6.447	8.281	—	566	882	7.013	9.163

bedrag van 100 tot 150 miljoen is behouden gebleven. Het zijn deze cijfers geweest, die onzen geachten Minister-President door het hoofd gespeeld hebben, toen hij improviseerde voor de radio op Oudejaarsavond. De contingentteering heeft ons dus geen 100 of 150 miljoen gekost, maar de contingentteering heeft in het jaar 1934 voor rond 150 miljoen behouden voor de Nederlandsche markt.

Nu zal men mij vragen: Maar wat heeft ons dan de contingentteering wel gekost? Hierop moet ik antwoorden, wat ik ook in de Tweede Kamer heb geantwoord: dat is niet uit te rekenen, omdat wij niet weten en ook niet kunnen weten, hoeveel de thans gecontingenteerde goederen zouden hebben gekost, indien er niet gecontingenteerd ware en ook, omdat wij niet weten, hoeveel men dan meer aan steun zou hebben moeten betalen. Maar als men mij nu persoonlijk vraagt, wat ons die contingentteering heeft gekost en ik zou zelf een schatting moeten doen, dan zou ik zeggen: rond 1 miljoen. Maar dat is geheel vrijblijvend en ik wil ook nooit aan dat bedrag gehouden worden. Maar volgens mijn eigen inzicht zal de contingentteering in het jaar 1934 rond 1 miljoen hebben gekost."

Duitschland en het grondstoffenprobleem.

In een artikel „Weltkrise und Rohstoffproblem" in „Der deutsche Volkswirt" van 14 Maart 1936 wijst Dr. Schlotterer erop, dat het probleem van de grondstoffenvoorziening steeds urgenter begint te worden. De politieke en economische onrust in de wereld is nl. voor een belangrijk gedeelte te verklaren uit het feit, dat het groote industriele landen als Duitschland, Italië en Japan aan voldoende grondstoffen ontbreekt. De andere belangrijke industrielanden kunnen hun behoeften aan grondstoffen bevredigen in de eigen koloniën, terwijl zij bovendien aan hun buitenlandse kapitaalbeleggingen deviezen ontleenen, welke hen tot aankoop van grondstoffen elders ruimschoots in staat stellen.

Met Duitschland, waartoe de schrijver zich verder bepaalt, is dit echter niet het geval; het heeft geen koloniën en is kapitaal-arm. Dit in tegenstelling tot den toestand voor den oorlog toen het over verscheidene koloniën beschikte en bovendien nog een jaarlijksch inkomen van 1 milliard R.M. aan rente van in het buitenland uitsluitend kapitaal verwerfde.

Om aan grondstoffen te komen is Duitschland, dat voornamelijk een exporteerend industrieland is, dus aangewezen op zijn uitvoeroverschot.

In dezen tijd van groote handelsbelemmeringen en een toenemend streven naar bevordering van eigen landbouw en industrie, wordt dit Duitschland echter steeds moeilijker gemaakt. Wil dit land zich economisch handhaven, dan zal men te dezen opzichte tegemoet moeten komen.

Geen enkel ander land immers staat voor het probleem, dat het zich uitsluitend door afzet op steeds ontoegankelijker wordende buitenlandse markten van grondstoffen moet voorzien en tevens nog deviezen voor rente en aflossing van zijn buitenlandse schulden beschikbaar moet stellen. Devaluatie zou Duitschland niet baten, daar de concurrerende landen dit voordeel spoedig weer zouden opheffen door allerlei tegenmaatregelen; dit geldt alles voor Duitschland in wel zeer bijzondere mate, ook landen als Italië en Japan verkeerden in een min of meer analoge positie. De rust, zoowel op economisch als op politiek gebied, zal eerst dan in de wereld kunnen terugkeeren, wanneer het grondstoffenprobleem behoorlijk wordt opgelost.

Als het meest doeltreffende middel ter bevordering van deze rust, beschouwt de schrijver een terugkeer tot de „open deur" politiek, dus: afschaffing van de contingentteeringen, verlaging van de invoerrechten, het open stellen van de overzeesche markten voor den afzet van vreemde producten.

Deze oplossing zou in belangrijke mate vereenvoudigd kunnen worden, wanneer men Duitschland tot dusver nog onontsloten overzeesche gebieden toevees, welke het tot ontwikkeling zou kunnen brengen, aldus voor eigen rekening grondstoffen winnend en een afzetmarkt creëerend voor zijn industriele producten. Een dergelijke toewijzing zou zonder veel bezwaren voor de andere mogendheden kunnen geschieden, daar het tot dusverre toch nog niet ontgonnen gebieden zou betreffen.

MAANDCIJFERS.

Laatstbekende noteringen te Amsterdam en Rotterdam op 2 Maart 1936 voor telegrafische uitbetaling op:

	Gulden per	Pari	Koers	Bankdisconto
<i>Europa.</i>				
Londen *)	£	12.10 ⁸	7.26 $\frac{1}{2}$	%
Berlijn *)	100 Mark	59.26	59.18	4
Parijs *)	100 Franc	9.747	9.72 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$
Brussel *)	100 Belga	34.59	24.81	2
Luxemburg	100 Franc	—	6.20 $\frac{1}{2}$	
Zürich *)	100 „	48.—	48.10 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$
Praag	100 Kronen	—	6.10 $\frac{1}{2}$	3
Weenen *)	100 Schilling	35.—	27.60	3 $\frac{1}{2}$
Boedapest	100 Pengö	43.51	43.75	4
Boekarest	100 Lei	1.4880	1.10	4 $\frac{1}{2}$
Sofia	100 Leva	1.79 ⁷	1.82 $\frac{1}{2}$	6
Belgrado	100 Dinar	4.379	3.38	5
Istanbul	Turksch £	10.93	1.18 $\frac{1}{2}$	
Athene	100 Drachme	3.23	1.39	7
Milaan	100 Lira	13.09	11.72 $\frac{1}{2}$	5
Madrid	100 Peseta	48.—	20.15	5
Lissabon	Escudo	2.68 $\frac{1}{2}$	0.06 $\frac{5}{8}$	5
Kopenhagen *)	100 Kronen	66.67	32.42 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$
Oslo *)	100 „	66.67	36.50	3 $\frac{1}{2}$
Stockholm *)	100 „	66.67	37.45	2 $\frac{1}{2}$
Reickjavick	100 IJsl. Kr.	66.67	32.80	
Warschau	100 Zloty	27.91	27.85	5
Kovno (Litauen)	100 Lita	24.88	24.90	6
Riga (Letland)	100 Lat	48.—	48.25	5 $\frac{1}{2}$ —6
Tallinn (Estland)	100 Estl. Kr.	66.67	40.—	4 $\frac{1}{2}$
Helsingfors	100 Finnmrk.	6.26 $\frac{1}{2}$	3.20	4
Moskou	Tjerwonets (10 Roebel)	12.80	12.85	
Dantzig	100 Gulden	48.42	27.85	5
<i>Amerika.</i>				
New-York *)	\$	146.94 $\frac{1}{2}$	1.45 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$
Montreal	Canad. \$	2.4878	1.45 $\frac{5}{8}$	
Mexico	Mex. Dollar	1.24	0.40 $\frac{1}{2}$	
Buenos Aires	Peso (papier)	1.0568 ¹	40.25 ⁴	
La Paz (Bolivia) ³	Boliviano	0.9080	—	
Rio de Janeiro	Milreis (pap.)	0.8075 ²	0.08 $\frac{3}{8}$	
Valparaiso	Peso (papier)	0.30	0.07 $\frac{5}{8}$ ⁵	
Bogota (Columbia) ³	Peso	2.42	0.85 $\frac{1}{2}$	
Quito (Ecuador)	Sucre	0.49 ⁶	0.14	
Lima (Peru)	Sol	0.69 ⁷	0.36 $\frac{3}{8}$	
Montevideo (Urug.)	Peso	2.5725	0.69	
Caracas (Venezuela)	Bolivar	0.4795	0.38	
Paramaribo	Gulden	1.—	1.00 $\frac{1}{2}$	
San José (C. Rica)	Colon	—	0.30 $\frac{1}{2}$	
Guatemala	Quetzal	2.48 $\frac{3}{8}$	1.43 $\frac{1}{2}$	
Willemstad (Curac.)	Gulden	1.—	1.30 $\frac{3}{8}$	
Managua (Nicar.) ³	Cordoba	2.48 $\frac{3}{8}$	1.32 $\frac{1}{2}$	
San Salvador ³	Colon	1.2440	0.58 $\frac{3}{8}$	
<i>Azië.</i>				
Calcutta	Rupee	0.91	0.55	3
Batavia	Gulden I.G.	100	1.00 $\frac{1}{8}$	4
Kobe	Yen	1.24	0.42 $\frac{1}{2}$	3.65
Hongkong	Dollar	—	0.48	
Shanghai	Dollar	0.43 $\frac{3}{8}$	0.44	
Singapore	Straits Doll.	1.4125	0.85	
Manilla	Phil. Peso	1.24	0.72 $\frac{3}{8}$	
Teheran ⁴ (Perzië)	Pahlavi	—	7.30	
Bangkok	Baht	—	0.67	
<i>Afrika.</i>				
Kaapstad	£	12.10 $\frac{3}{8}$	7.25 $\frac{3}{8}$	3 $\frac{1}{2}$
Alexandrië	Egypt. £	12.42	7.45	
<i>Australië.</i>				
Melbourne, Sidney en Brisbane	£	12.10 $\frac{3}{8}$	5.81	
Nieuw Zeeland	£	12.10 $\frac{3}{8}$	5.83 $\frac{1}{2}$	

1) Goudpeso. 2) Milreis Goud. 3) Not. te A'dam. Ov. not. part. opg. 4) Off. 0.36 vrije markt 0.09. 5) Munteenheid=Rial (=een Kran.) 6) Officieele koers; 0.05 $\frac{1}{4}$ export koers.

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTO'S.

Table showing bank discount rates for various cities like London, Paris, Amsterdam, etc., with columns for city, date, and rate.

OPEN MARKT.

Table showing open market rates for various currencies (Amsterdam, London, Berlin, New York) with columns for date and rate.

4) Koers van 13 Maart en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Table showing exchange rates in the Netherlands for various cities: Amsterdam, London, Berlin, Paris, Brussels, Batavia.

Table showing exchange rates in the Netherlands for various cities: Zwitserland, Weenen, Praag, Boekarest, Milaan, Madrid.

Table showing exchange rates in the Netherlands for various cities: Stockholm, Kopenhagen, Oslo, Buenos Aires, Montreal.

*) Notering te Amsterdam. **) Not. te Rotterdam. l) Part. opgave. In 't iste of 2de No. van ieder maand komt een overzicht voor van een aantal niet wekelijks opgenomen wisselkoersen.

KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).

Table showing exchange rates in New York for various cities: London, Paris, Berlin, Amsterdam.

KOERSEN TE LONDEN.

Table showing exchange rates in London for various cities like Alexandria, Athene, Bangkok, Budapest, etc., with columns for city, date, and rate.

1) Office. not. 15 laten, gem. not., welke importeurs hebben te betalen, 27 Febr. 17.02. 2) Office. not. 29 Febr. 39 1/2; 4 Mrt. 39 1/2; 7 Mrt. 39 1/2. 3) Id. 11 Mrt. '35 4 1/4. 4) 90 dg. Vanaf 28 Aug. laatste „export” notering.

ZILVERPRIJS

GOUDPRIJS *)

Table showing silver and gold prices in London and New York for various months.

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

Table showing the status of the national treasury, including Vorderingen, Verplichtingen, and various sub-accounts.

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Table showing floating debt of the Netherlands-Indische bank with columns for Vorderingen and Verplichtingen.

SURINAAMSCH-E BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Table showing the main items of the Surinamese bank in thousands of guildens, with columns for Data, Metaal, Circulatie, etc.

(VAN GROOTHANDELSPRIJZEN)

Table with columns for ZUIVEL EN EIJEREN (Boter, Kaas, Eieren, Koper, Lood, Tin, IJzer) and METALEN (IJzer, Gieterij-IJzer, Zink, Goud, Zilver). It shows prices in various units (fl., sh., pence) and percentages for different years from 1925 to 1936.

26 Sept. 1932 79 K.G. La Plata; van 26 Sept. 1931 tot 5 Febr. 1934 Manitoba No. 2 3) Tot Jan. 1928 Western; vanaf Jan. 1928 tot 16 Dec. 1929 American No. 2, van Jan. 1928 Maltzing; van Jan. 1928 tot 9 Febr. 1931 American No. 2, van 9 Febr. 1931 tot 23 Mei 1932 64/5 K.G. Zuid-Russische. Van 23 Mei—19 Sept. 1932 No. 3

Table with columns for BOUWMATERIALEN (Vurenhout, Steenen, Cacao, Copra, Koffie, Rubber, Suiker, Thee) and KOLONIALE PRODUCTEN (Indexcijfer). It shows prices and percentages for various goods from 1925 to 1936.

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 16 Maart 1936.

		Activa.	
Binnenl. Wis- sels, Prom. enz. in disc.	Hfdbk. f 21.224.911,57 Bijbnk. " 471.992,33 Ag.sch. " 2.859.679,80	f	24.556.583,70
Papier o. h. Buitenl. in disconto	—		—
Idem eigen portef. Af: Verkocht maar voor debk. nog niet afgel.	f 1.078.500,—		1.078.500,—
Beleeningen incl. vrsch. in rek.-crt. op onderp.)	Hfdbk. f 86.307.167,95 ¹⁾ Bijbnk. " 4.484.134,98 Ag.sch. " 35.893.897,60	f	126.685.200,53
Op Effecten	f 122.747.039,89 ¹⁾		
Op Goederen en Spec.	f 3.938.160,64		126.685.200,53 ¹⁾
Voorschotten a. h. Rijk	—		—
Munt, Goud	f 127.600.340,—		
Muntmat., Goud	f 569.088.530,83		
	f 696.688.870,83		
Munt, Zilver, enz.	f 19.687.488,86		
Muntmat., Zilver	—		716.376.359,69 ²⁾
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds	—		39.582.321,46
Gebouwen en Meub. der Bank	—		4.600.000,—
Diverse rekeningen	—		11.565.744,44
Staat d. Nederl. (Wet v. 27, 5 ¹⁾ 32, S.No. 221)	—		15.486.148,55
	f		939.930.858,37
		Passiva.	
Kapitaal	f 20.000.000,—		
Reservefonds	f 4.049.884,01		
Bijzondere reserve	f 5.675.000,—		
Pensioenfonds	f 9.931.685,93		
Bankbiljetten in omloop	f 761.911.695,—		
Bankassigatiën in omloop	f 7.256,20		
Rek.-Cour. { Het Rijk saldo's: { Anderen	f 57.926.677,87 f 72.877.954,84		130.804.632,71
Diverse rekeningen	f 7.550.704,52		
	f		939.930.858,37
Beschikbaar metaalsaldo	f 360.343.427,45		
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is	—		900.858.570,—
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht	—		—

¹⁾ Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99)..... f 71.153.775,—
²⁾ Waarvan in het buitenland..... f 77.513.984,87

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-kings perc.
	Munt	Muntmat.				
16 Mrt. '36	127.600	569.089	761.912	130.812	360.343	80
9 " '36	132.600	547.668	769.117	108.691	349.882	80
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⁾
9 " 1936	28.098	—	125.609	1.618	10.049
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

¹⁾ Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. metaal-saldo
14 Mrt. '36 ²⁾	105.550	—	157.890	23.780	32.882
7 " '36 ²⁾	101.600	—	159.630	23.620	28.300
15 Feb. 1936	80.042	20.993	157.602	23.780	29.665
8 " 1936	80.038	21.303	158.965	20.883	29.402
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaal.	Dis- conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen ¹⁾	Dek-kings-percentage
14 Mrt. '36 ²⁾	1.620	73.870	—	13.750	58
7 " '36 ²⁾	2.060	79.000	—	13.670	55
15 Feb. 1936	2.040	10.428	56.052	12.546	57
8 " 1936	1.760	10.543	56.443	10.885	56
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
11 Maart 1936	201.357	404.537	56.076	9.945	14.792
4 " 1936	201.352	404.029	56.584	11.922	14.663
22 Juli 1914	40.164	—	29.317	—	33.633

Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits		Reserve	Dek-kings-perc. ¹⁾
			Bankers	Other Accounts		
11 Mrt. '36	78.580	14.239	91.570	36.064	56.820	40,0
4 " '36	83.440	7.931	104.522	36.639	57.323	38,4
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
6 Mrt. '36	65.946	690	16	10.499	1.300	5.296	3.200
28 Feb. '36	65.789	694	6	11.062	1.303	5.405	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
6 Mrt. '36	5.708	2.399	80.998	83	2.793	8.243
28 Feb. '36	5.708	2.550	81.239	100	2.754	8.706
23 Juli '14	—	—	5.912	401	—	943

¹⁾ Sluitpost activa.

DUITSCHE RIJKSBANK.

Data	Goud	Daarvan bij buitenl. circ. banken ¹⁾	Deviezen als goud-dekking geldende	Andere wissels en cheques	Beleeningen
7 Maart 1936	71,7	20,3	5,4	3.851,5	38,8
29 Febr. 1936	71,7	20,3	5,4	4.025,7	72,4
30 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effec-ten	Diverse Activa ²⁾	Circu-latie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva
7 Maart 1936	364,5	688,1	3.988,1	290,7	290,7
29 Febr. 1936	348,5	706,9	4.176,7	652,5	292,8
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	944,—	40,0

¹⁾ Onbelast. ²⁾ W.o. Rentenbankscheine 7 Mrt., 29 Febr. resp. 22, 10 mill.

NATIONALE BANK VAN BELGIË (in Belga's).

Data	Goud	Munt en metaal	Munt en diversen	Binnen- en buitenlandse wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfondsen	Voorschot aan den Staat	Overheids-fondsen	Circulatie	Rekg. Crt.	
									Schatkist	Partic.
12 Mrt. 1936	3.340	64	1.184	95	160	40	4.147	16	711	
5 " 1936	3.333	64	1.181	92	160	40	4.102	34	726	

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 circu-latie	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 be-treffende valuta.