

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 10 JUNI 1936

No. 1067

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 Hoeweg 122, Rotterdam.

Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatweg.

Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

Advertenties voorpagina f 0,50 per regel. Andere pagina's f 0,40 per regel. Plaatsing bij abonnement volgens tarief. Administratie van abonnementen en advertenties: Nijgh & van Ditmar N.V., Uitgevers, Rotterdam, Amsterdam, 's-Gravenhage. Postchèque- en giro-rekening No. 145192.

Abonnementsprijs voor het weekblad franco p. p. in Nederland f 16,—. Abonnementsprijs Economisch-Statistisch Maandbericht f 5,— per jaar. Beide organen samen f 20,— per jaar. Buitenland en Koloniën resp. f 18,—, f 6,— en f 23,— per jaar. Losse nummers 50 cent. Donateurs en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut ontvangen het weekblad en het Maandbericht gratis en genieten een reductie op de verdere publicaties.

INHOUD.

	Blz.
BESTRIJDING VAN WERKLOOSHEID VAN DE JEUGD DOOR UITSTOOTING VAN OUDEREN door <i>Ir. L. H. J. Angenot</i>	424
Kunnen de tarieven van het handelsregister worden verlaagd? door <i>J. Gabriëls</i>	425
Balans der devaluatie door <i>Dr. Felix Pinner</i>	426
Verkeersverdeling tusschen spoorweg en openbaren weg door <i>Ir. H. E. Verschoor</i>	428
Rotterdam in het eerste kwartaal van 1936 door <i>Mr. W. F. Lichtenauer</i>	430
AANTEEKENINGEN:	
Het ontwerp Girowet en de gemeentelijke Girodienst te Zaandam door <i>J. Weyer</i>	431
Javasuiker-afschepingen	432
De zichtbare suikervoorraden in de wereld	432
Dordrecht-Zeehaven	432
De economische ontwikkeling van Centraal-Siberië	433
INGEZONDEN STUKKEN:	
De invloed van de Arbeidswet op de kosten van onze broodvoorziening door <i>Mr. M. J. Broekhuysen</i> met Naschrift door <i>Dr. B. Ammerlaan</i>	434
ONTVANGEN BOEKEN	436
STATISTIEKEN	435—438
Geldkoersen — Wisselkoersen — Groothandelsprijzen — Bankstaten	

8 JUNI 1936.

In de achter ons liggende week zijn de geldprijzen hoog gebleven. Aanvankelijk werden 3-maands bank-accepten op 3½ pCt. — dus boven het officieele disconto — verhandeld. De Bank vond aanleiding om haar rentetarieven nogmaals met 1 pCt. te verhoogen. Ook na deze verhooging bleef privaat-disconto nog boven de officieele rente noteeren; er werd tot 4⁷/₈ pCt. toe afgedaan. Wel liepen de geldkoersen daarna wat terug, doch daar er verondersteld werd, dat over het weekend heen in Frankrijk maatregelen van internationalen invloed zouden worden genomen, zette deze daling niet door. Toen gisteren bleek, dat deze vrees ongegrond was geweest en de toestand er integendeel minder spannend uitzag, volgde een teruggang tot 4¼ pCt. Het afloopen van de bekende Amerikaansche wissels, waarvoor geen nieuwe in de plaats komen, is mede een oorzaak van de grootere geldruimte. Call is minder ruim geweest; de financiering van de goudremises naar België en Amerika is daar wellicht mede een oorzaak voor. Er werd 1½ pCt. betaald. Prolongatie na 4¼ pCt. tenslotte 4 pCt.

* * *

De valuta's van het goudblok hebben het deze week moeten ontgelden. Hier kwam dat tot uitdrukking door een groote vraag naar Ponden, die tot 7.44¼ zijn opgelopen. De gisteren gevolgde ontspanning heeft de notering tot 7.37 doen terugloopen, slot weder 7.39. In Parijs blijft de vraag naar deviezen aanhouden: f/Frs. kwamen er zelfs op 76.47½, slot 75.63. De Fransche autoriteiten zijn er wel eenigszins in geslaagd de speculatie daar te lande te beteugelen. Toch wordt het met den dag duidelijker, dat maatregelen tot vermindering van kapitaal-uitvoer zullen moeten worden genomen. Hier te lande blijft een geregeld aanbod van Francs ter omwisseling in Ponden en Dollars te constateeren. De Dollar is bijna de geheele week op ongeveer het gouduitvoerpunt geweest: 1.48¹/₁₆ — er ging goud naar New York; ook hier tenslotte een kleine reactie tot 1.47⁷/₈. Belga's blijven gezocht; de prijs beweegt zich nog steeds in de buurt van het goudpunt: 25.01½. Marken onveranderd 59.57½, Zwitserland na 47.80 tenslotte 47.89. Canada \$ 1.47½, Argentijnsche Pesos 41.—.

Zooals welhaast vanzelf spreekt zijn de marges op de termijnmarkt aanvankelijk grooter geworden; Ponden op 1- en 3-maands levering deden 7 en 17½ c. agio, slot echter weder 4½ en 14 c. Dollars 1 en 3 p. boven contant.

Ook de goudmarkt vertoonde hetzelfde beeld: aanvankelijk hogere prijzen, daarna een algemeen aanbod. Baren Amsterdam-levering waren tenslotte op f 1655, Londen-levering op f 1654 aangeboden. Eagles 2.50, Sovereigns 12.40, Gouden Tientjes 10.19. Marken bankpapier 36.50, Marken zilver 40.

BESTRIJDING VAN WERKLOOSHEID VAN DE JEUGD DOOR UITSTOOTING VAN OUDEREN.

De demoraliserende invloed van de werkloosheid op de jeugd is een van de meest brandende vraagstukken waar onze tijd mee heeft te kampen. Het behoeft daarom geen verwondering te wékken, dat halsreikend naar ingrijpende middelen wordt uitgezien om vooral de jeugd weer aan het werk te helpen.

In dit verband kan worden gewezen op de bij het haagse telefoonbedrijf ingevoerde maatregel, vacatures telkens te laten vervullen door twee jeugdige arbeidskrachten, die halve dagen te werk worden gesteld. Dit stelsel heeft in verschillende bedrijven navolging gevonden en is laatst door den Minister van Sociale Zaken bij circulaire aanbevolen. Over het nut van dergelijke regelingen, die in de praktijk uitstekend hebben voldaan, zal niet veel meningsverschil kunnen bestaan, hoewel daarmee het vraagstuk niet zal zijn opgelost.

Maatregelen van veel verder strekkende aard zijn daarom van verschillende zijden voorgesteld. Tot deze behoort het voorstel tot vervanging van oudere door jeugdige werkkrachten in het bedrijfsleven. Het verdient in dit verband de aandacht, dat na de algemene vergadering van de Vrijzinnig Democratische Bond, ook die van de Vrijheidsbond zich onlangs heeft uitgesproken ten gunste van een wettelijke maatregel van deze strekking. De bedoeling is, dat zal worden overgegaan tot het stellen van een betrekkelijk lage leeftijdsgrens, waarboven het verrichten van beroeps-werkzaamheden wordt verboden.

Het is niet mijn doel, hier de vraag te onderzoeken waarom een jongere meer recht op werk zou mogen hebben dan een oudere. Evenmin zal ik mij verdiepen in de vraag, hoe men praktisch de uitstoting van de ouderen uit het maatschappelijk leven zou kunnen verwezenlijken. De voorstanders van de genoemde maatregel zullen daar wel concrete gedachten over hebben. Het beste is af te wachten tot hier meer van bekend wordt.

Het lijkt mij evenwel van belang reeds nu de aandacht te vestigen op het demografisch aspect van de zaak, een factor, die bij het onderhavige probleem niet uit het oog mag worden verloren. Dit is van bijzondere betekenis, daar de huidige tendens tot gedwongen verkorting van het werkzame leven ingaat tegen de waargenomen verlenging van de levensduur, die zich op het ogenblik in sterke mate voltrekt.

De gemiddelde levensduur van mannen in Nederland bedroeg in de periode 1870—1879 nog 38,4 jaar; deze steeg als gevolg van de betere hygiëne en ontwikkeling van de medische wetenschap geleidelijk tot 61,9 jaar in de periode 1921—1930. Men kan aannemen, dat dit nog groter zal worden. In Zweden is de waarschijnlijke levensduur van de manlijke geboren in 1921—1925 van dat land op 70,0 jaar berekend; van de vrouwelijke geboren zelfs op 72,0 jaar.

Hoewel dit resultaat voornamelijk is ontstaan door verbetering van de levenskansen op jonge leeftijd, is ook voor de oudere leeftijden een verbetering ingetreden. Het laat zich aanzien, dat in de komende jaren juist bij de oudere groepen de levenskansen gunstiger zullen worden. De volgende tabel geeft de waargenomen gemiddelde levensduur op verschillende oudere leeftijden sinds 1870.

Gemiddelde levensduur van mannen van 50 tot 70 jaar.

Leef-tijd	N e d e r l a n d						Zweden 1926/30
	1870/ 1879	1880/ 1889	1890/ 1899	1900/ 1909	1910/ 1920	1921/ 1930	
50 jaar	19,6	20,5	20,7	21,8	22,4	23,5	24,0
55 „	16,4	17,1	17,3	18,1	18,6	19,6	20,2
60 „	13,3	13,9	14,0	14,7	15,1	15,9	16,5
65 „	10,6	11,1	11,1	11,6	11,9	12,5	13,1
70 „	8,2	8,5	8,6	8,9	9,1	9,6	10,1

Wij zien hieruit, dat bijv. 60-jarige mannen in

1870/79 gemiddeld nog 13,3 jaren hadden te leven en in de periode 1921/30 15,9 jaren; in Zweden toen al 16,5 jaren en het laatste cijfer van Noorwegen geeft zelfs 17,0 jaren. Men kan op goede gronden aannemen, dat nog belangrijk gunstiger cijfers in de toekomst zullen worden waargenomen.

Uitstoting van ouderen bijv. op 60 of 55-jarige leeftijd uit het particulier bedrijf, zoals nu reeds met tal van ambtenaren gebeurt, is derhalve in lijnrechte strijd met onze demografische ontwikkeling, die in de bovengenoemde cijfers tot uitdrukking komt. Er zou haast aanleiding zijn om verhoging van de pensioengerechtigde leeftijd te overwegen.

Dit wat de kwalitatieve zijde van het vraagstuk betreft. Nu de kwantitatieve.

De snelle verbetering van de levenskansen, die uit de toeneming van de gemiddelde levensduur spreekt, leidt tot een toenemende bezetting van de hoogste leeftijdsgroepen.

Met behulp van sterftekansen en de gegevens uit de laatste volkstelling betreffende de samenstelling van de bevolking naar de leeftijd, laat zich berekenen hoe groot het aantal personen zal zijn in de verschillende leeftijdsgroepen.¹⁾

In de volgende tabel zijn de uitkomsten van de berekening vermeld met de waargenomen cijfers uit het verleden.

Leeftijd-groep	Aantal personen in Nederland in duizendtallen						
	1899	1909	1920	1930	1940	1950	1960
20-54 jaar	2.175	2.543	3.089	3.695	4.190	4.710	5.100
55-59 „	193	211	279	316	370	440	520
60-64 „	165	167	200	257	320	380	440
65 en oud.	307	359	404	492	630	770	925

Stelt men de relatieve cijfers tegenover elkaar, dan vindt men op 1000 personen in de leeftijdsgroep 20—54 jaar de volgende aantallen ouderen:

Leeftijd-groep	Aantal ouderen op 1000 pers. van 20-54 jaar						
	1899	1909	1920	1930	1940	1950	1960
55-59 jaar	89	83	90	86	88	94	104
60-64 „	76	66	65	69	76	81	86
65 en oud.	141	141	131	133	151	164	182
55 en oud.	306	290	286	288	315	339	372

Wij zien hieruit, dat het aantal ouderen in verhouding tot de middelbare leeftijdsgroepen in het begin van deze eeuw vrij constant blijkt te zijn geweest; in de 30 jaren na 1930 zal het evenwel met 30 pCt. toenemen.

Op grond van de cijfers van de beroepstelling kan men aannemen, dat praktisch de gehele manlijke bevolking in de werkzame leeftijd ook inderdaad een beroep of bedrijf uitoefent. Wat de vrouwenbevolking van 20—54 jaar betreft, zijn alleen ruwe schattingen mogelijk, waarbij 10 pCt. de orde van grootheid geeft. Men kan derhalve stellen, dat ongeveer 55 pCt. van de personen in de werkzame leeftijd in het beroep werkzaam is.

De verhouding van het aantal personen van 20 jaar en ouder, dat een beroep uitoefent, tot het aantal onwerkzame ouderen zou dan als volgt zijn:

	1930	1940	1950	1960
leeftijdsgrens 55 jaar	3,5	3,2	3,0	2,7
„ 60 „	5,4	4,8	4,5	4,1
„ 65 „	8,7	7,8	7,2	6,6

De cijfers spreken duidelijke taal. Het uitschakelen van de ouderen uit het werkzame leven door het stellen van een leeftijdsgrens van 55 of 60 jaar zou onze maatschappij topzwaar maken. Bovendien moet men nog in aanmerking nemen, dat 80 pCt. van de mannen op die leeftijd nog gehuwd zijn met voor het

¹⁾ Zie mijn publicatie: De toekomstige loop der bevolking in Nederland en in het Havengebied van Rotterdam. Middelburg 1934.

merendeel vrouwen, die nog enkele jaren jonger zijn, zodat de groep rente-, pensioen- en steuntrekkende ouderen feitelijk nog grooter zal zijn dan men uit de cijfers af zou leiden.

Reeds de aanwas van het aantal personen van 65 jaar en ouder met 14.000 per jaar betekent voor de productieve bevolkingsgroepen een toenemende last. De absolute en relatieve toeneming van het aantal oude mensen vormt derhalve op zichzelf al een ernstig probleem voor de toekomst. Het behoeft geen betoog, dat het onder deze omstandigheden een averechte maatregel zou zijn de groep onproductieve ouderen kunstmatig uit te breiden door er lagere leeftijdsgroepen aan toe te voegen.

Als element van een verziende politiek tot bestrijding van werkloosheid zal zulk een maatregel daarom niet in aanmerking kunnen komen.

Ir. L. H. J. ANGENOT.

KUNNEN DE TARIEVEN VAN HET HANDELSREGISTER WORDEN VERLAAGD?

Toen, nu ongeveer 25 jaar geleden, het Handelsregister werd ingesteld, en tegelijkertijd de Kamers van Koophandel opnieuw wettelijk werden geregeld, werd, bij dezelfde wet, die het Handelsregister instelde, het tarief van eerste inschrijving, zoowel als dat van de verdere, eveneens verplichte, jaarlijksche bijdragen vastgelegd.

Menig koopman zal, bij het ontvangen van zijn jaarlijkschen aanslag voor het Handelsregister, zich reeds hebben afgevraagd, of zijn bijdrage nu niet wat lager gesteld kan worden. Iedere zakenman tracht toch zijn vaste lasten heden ten dage zooveel mogelijk te beperken en, al is de bijdrage aan het Handelsregister slechts van ondergeschikt belang, ook hiervoor zal men, niettegenstaande alle waardeering, die zoowel Handelsregister als Kamer van Koophandel ten volle verdienen, liefst niet meer uitgeven dan strikt noodzakelijk is.

Wij willen thans eens nagaan in hoever de tarieven, welke zijn vastgesteld in een tijd, toen van bezuiniging in het algemeen nog geen sprake was, aangepast kunnen worden en wat er in het algemeen met de gelden, welke op de bovengenoemde wijze worden ontvangen, geschiedt. Te dien einde hebben wij een onderzoek ingesteld, op grond van de gegevens over het jaar 1934, daar de cijfers over 1935 nog niet alle zijn verschenen. Tot ons genoegen kunnen wij mededeelen, dat wij over de gegevens van 33 der 35 Kamers van Koophandel in Nederland beschikken; voor zoover de jaarverslagen ze niet vermeldden, zijn zij ons welwillend door de Kamers van Koophandel verstrekt, slechts de Kamer van Koophandel van een onzer groote steden weigerde de niet in het jaarverslag opgenomen cijfers mede te delen, terwijl een andere Kamer weliswaar niet weigerde, doch de cijfers niet tijdig genoeg inzond, om ze nog te kunnen verwerken. Van de Kamer van Koophandel voor Twente beschikken wij, in plaats van over de nauwkeurige cijfers, slechts over de begrooting. Daar echter in het algemeen het beheer bij de Kamers van Koophandel zeer voorzichtig is, meenen wij te mogen aannemen, dat de juiste cijfers zeker geen ongunstiger beeld zullen geven, dan door de begrooting-cijfers geschiedt.

De totale inkomsten aan jaarlijksche bijdragen en bijdragen wegens eerste inschrijving (de laatste zijn volgens hooger tarief dan de eerste) van alle 33 Kamers van Koophandel bedroegen in 1934 f 896.596,44, de uitgaven f 990.911,28. In deze uitgaven zijn opgenomen de door de gezamenlijke Kamers van Koophandel verleende subsidies, en contributies, tezamen tot een bedrag van f 160.212,38, zoodat voor de loopende uitgaven, in den ruimsten zin van het woord, f 830.698,90 werd besteed. De jaarlijksche bijdragen en kosten van eerste inschrijving vormen niet de

eenige, doch wel verreweg de voornaamste bron van inkomsten voor de Kamers van Koophandel. Vrijwel alle Kamers van Koophandel hebben de beschikking over een in den loop der jaren gevormd stamkapitaal, dat uit den aard der zaak baten opbrengt, terwijl daarnaast andere inkomsten staan, uit hoofde van verrichte diensten, zooals kosten van verstrekte inlichtingen, afschriften, legalisaties, enz. Ook de werkzaamheden op grond van de contingenteeringswetten brengen baten op; de daardoor veroorzaakte uitgaven hebben wij, daar niet alle Kamers van Koophandel deze gespecificeerd hebben opgegeven (wat dikwijls ook zeer slecht mogelijk is), onder de rubriek loopende uitgaven opgenomen. Komende tot een algemeen overzicht, krijgen wij de volgende afgeronde cijfers:

	Opbrengst		
Jaarlijksche bijdragen en Stamkapitaal		Andere	Totaal
te inschrijvingskosten (Rente en huur)		inkomsten	inkomen
f 896.600	185.600	54.600	1.136.800

waartegenover staat aan uitgaven:

Loopende uitgaven	Subsidies en contributies	Totaal uitgaven
f 830.700	f 160.200	f 990.900

Uit een en ander moge blijken, dat, hoewel dit niet uitdrukkelijk als het geldende stelsel wordt aangenomen, en ofschoon de practijk bij sommige Kamers van Koophandel daarvan dikwijls beslist afwijkt, in het algemeen de loopende kosten worden gedekt door de inkomsten uit jaarlijksche en eerste bijdragen, terwijl de subsidies en contributies worden bestreden uit de renten, door de stamkapitalen opgebracht. Zeer zeker is dit het geval, indien men bij de beide soorten inschrijvingsgelden nog de bijzondere inkomsten, niet uit rente voortspruitend, optelt. Van alle Kamers van Koophandel hadden er slechts 3 een nadeelig saldo over het jaar 1934, tot een totaal bedrag van f 708,60, alle andere Kamers van Koophandel hadden een batig saldo; de grootte daarvan was echter zeer uiteenlopend. De tarieven van de jaarlijksche bijdragen en de eerste inschrijving zijn bij de wet vastgesteld; de Kamers mogen van deze minima niet afwijken, wel mogen zij, indien zulks hun noodzakelijk voorkomt, onder bepaalde, in de wet aangegeven omstandigheden, voor bepaalde zaken bepalen, dat zij in een hoogere klasse worden aangeslagen dan op grond van het in de zaak gestoken kapitaal het geval zou zijn. Overigens genieten de Kamers van Koophandel een zeer groote mate van zelfstandigheid in ieder opzicht, zoowel wat de vaststelling van tarieven voor vergoedingen wegens verrichte diensten, als de verstrekking van subsidies en het toetreden tot verenigingen en commissies e.d. betreft. Zal bij een matige en niet drukkende heffing tegen kapitaalvorming geen bezwaar bestaan, al ware het alleen maar om een reserve voor slechte jaren te vormen, onder de huidige omstandigheden zal menig contribuant er op tegen hebben, dat, wanneer hem de gelegenheid tot het maken van winst ontbreekt, uit zijn bijdragen de Kamer van Koophandel nog kapitaal vormt. Indien men het standpunt van den wetgever als juist aanvaardt, dat de bijdragen voor het handelsregister in het geheel land volgens eenzelfde tarief moeten plaats vinden, doch aan den anderen kant de Kamers van Koophandel de meest mogelijke vrijheid moet worden gelaten in de besteding harer inkomsten, zal men een tariefsverlaging over de geheele linie niet kunnen invoeren. Hoewel de bijdragen worden vastgesteld naar gelang van het in de zaken gestoken kapitaal, en niet volgens het daaruit genoten inkomen of de gemaakte winst, zal men moeten toegeven, dat in het algemeen deze heffing slechts zeer gematigd genoemd kan worden. Iets anders is het met de gelden, verschuldigd wegens eerste inschrijving. Wij geven volledigheidshalve hierna het staatje van de verplichte eerste inschrijvingskosten en daarachter dat der jaarlijksche bijdragen, verschuldigd volgens de verschillende klassen.

Bij een kapitaal van ten hoogste f 10.000	1e inschrijving	Volgende jaren
f	f	f
10.000— 25.000	15	2.50
25.000— 50.000	50	10.—
50.000— 100.000	100	20.—
100.000— 500.000	250	30.—
500.000— 1.000.000	500	50.—
1.000.000— 2.000.000	1.000	100.—
2.000.000— 3.000.000	1.000	200.—
3.000.000— 4.000.000	1.000	300.—
4.000.000— 5.000.000	1.000	400.—
5.000.000	1.000	500.—

De drie laagste klassen vormen de groep kleinbedrijf, de andere de groep grootbedrijf. Indien echter een zaak op grond van zijn karakter, niettegenstaande het kapitaal van minder dan f 50.000, als grootbedrijf wordt beschouwd, is toch voor eerste inschrijving f 100 en voor de volgende jaren f 20 verschuldigd. Juist op de kleinere groothandelsbedrijven enz. zal dus de eerste inschrijving wel zwaar drukken. Trouwens de verhouding, die bij de laagste klasse vrij zuiver is, nl. de eerste inschrijving tot de dubbele hoogte van de volgende jaarlijksche kosten, wordt onmiddellijk in de eerstvolgende klasse verlaten om eerst bij een kapitaal van f 5.000.000 weer te worden bereikt. Op een totaal inkomen van f 896.600 uit inschrijvingskosten en bijdragen komt op eerste inschrijvingen slechts f 45.500 of iets meer dan 5 pCt. Het wil ons voorkomen, dat, indien men begon met een herziening van het tarief van eerste inschrijving en vaststelling daarvan op het dubbele van het thans geldende tarief van jaarlijksche bijdragen, een begin zou worden gemaakt met een wenschelijke tariefsverlaging, zonder dat de inkomsten der Kamers van Koophandel daar noemenswaardige schade van zouden lijden, doch die bij de oprichting van nieuwe zaken, evenals bij de, heden meestal niet uit weelde, totstandkoming van fusies en omzettingen veroorzaakte oprichtingskosten, tot vermindering daarvan zou bijdragen.

Daarnaast zou dan de mogelijkheid kunnen bestaan om het tarief nog eenigszins meer aan te passen, door het aantal klassen te vergrooten en bijv. met name tusschen f 50.000 en f 100.000 nog een klasse tot f 75.000 met een tarief van f 30 voor het eerste en f 15 voor de volgende jaren in te voeren. Dit zou met name voor de grootbedrijven met klein kapitaal een besparing beteekenen. Voor die Kamers van Koophandel, welke daardoor misschien haar batige saldi in nadeelige zouden zien verkeereren, blijft naast eventuele bezuiniging dan nog de mogelijkheid tot herziening van haar retributie-tarieven open. Bij deze laatste bestaat toch veelal de mogelijkheid van een matige verhooging, die, daar zij als het ware den omzet treft, in haar opbrengst parallel zal gaan aan de daarvoor te maken kosten en, daar deze tarieven gelden voor bewezen diensten, den betaler ook eerder mild zullen stemmen dan een betrekkelijk hooge vaste bijdrage doen kan.

J. GABRIËLS.

BALANS DER DEVALUATIE.

Over de waardeverminderingen der valuta in de verschillende landen is reeds een overvloedige literatuur gepubliceerd; meestal onder het tendentieuze aspect, hetzij het probleem van de bijzondere ervaringen der voornaamste devaluatielanden uit te veralgemenen hetzij met afwijzing van zoodanige veralgemeening het bewijs te leveren, dat en waarom de bijzondere ervaringen in sommige landen niet kunnen worden overgebracht op andere tot dusver nog aan de onveranderde goudpariteiten vasthoudende landen. Van deze, met een bepaald doel gepubliceerde geschriften — er zijn daaronder zeer zorgvuldige en weloverwogen onderzoekingen — onderscheidt zich fundamenteel het in de Januari-aflering van het „Institut für Weltwirtschaft“ te Kiel gepubliceerde overzicht van geschriften¹⁾, waarin onder-

¹⁾ „Typische Formen des Devaluationsprozesses“. (Gustav Fischer, Jena. Prijs R.M. 6.60).

zoekers uit verschillende devaluatielanden (N. F. Hall voor Engeland, Carl Iversen voor Denemarken, Wilhelm Keilhau voor Noorwegen, Erik Lindahl voor Zweden, C. G. W. Schumann voor Zuid-Afrika, J. L. K. Gifford voor Australië en Nieuw-Zeeland, Koji Matsuoka voor Japan, Dr. H. Max voor Chili, Dr. Oskar Engländer voor Tsjecho-Slowakije, Charles Roger voor België en John Donaldson voor de Vereenigde Staten) uiteenzettingen betreffende de devaluatiepolitiek van hun landen geven.

Al deze geschriften worden door geen andere tendens beheerscht dan deze: uiteen te zetten, hoe de stand van zaken is, hoe hij ontstaan is en welk effect de devaluatie heeft gehad.

De grooten en de kleinen.

Misschien is het een toeval, dat juist de beschouwingen over de drie voornaamste devaluatielanden Engeland, Vereenigde Staten en Japan het minst bevredigen en aan de discussie over hun waardeverminderingproblemen noch nieuwe gegevens toevoegen noch haar afronden. Evenwel verdienen ook ondanks een in het algemeen gebrekkige bewijslevering enkele der voor een Engelschen econoom heden ten dage zeldzame openhartigheden van Hall de aandacht. Zoo wanneer hij er op wijst, dat de tijdsomstandigheden, waaronder de waardevermindering van het Pond Sterling geschiedde, de bijzondere betekenis van de Engelsche valuta en de positie van het Vereenigd Koninkrijk in het systeem van den wereldhandel tezamen tot een resultaat geleid zouden hebben, dat *geenszins als typisch* kan worden aangeduid. Bovendien bevat de slotzin van zijn beschouwing de opmerking, dat Engeland de voor een bepaalden tijd mogelijke voordeelen van de waardevermindering van het Pond reeds meer dan verbruikt heeft en nu alle krachten moet inspannen, om het internationale economische systeem opnieuw op te bouwen.

Het Engelsche en het Amerikaansche hoofdstuk verliezen voor het overige ook aan bewijskracht, doordat zij de met of na de waardevermindering der valuta tot stand gekomen politiek-economische maatregelen — in Engeland de politiek van beschermende rechten en van Ottawa, in de Vereenigde Staten de New Deal — vrijwel geheel buiten beschouwing laten. Het ligt weliswaar in het algemeen in de lijn van een analyse der devaluatie, haar feiten en effecten van de overige factoren, die buiten hen of in verbinding met hen in denzelfden tijd nog invloed hebben uitgeoefend, zooveel mogelijk te isoleeren, maar *isoleeren wil niet zeggen negeeren*, doch ten opzichte van elkaar begrenzen, en om het eene door het andere te begrenzen, moet men het effect van beide vaststellen.

De zwakheden en onvolkomenheden, die juist de geschriften over de voornaamste devaluatielanden bevatten, zijn echter niet in staat de waarde van het werk als geheel, hoe merkwaardig dit ook mag klinken, belangrijk te beïnvloeden. De waardeverminderingproblemen van het Pond Sterling, van den Dollar en in bepaalde mate ook van den Yen zijn in de literatuur van deze landen alsmede in de internationale literatuur zoo veelvuldig behandeld, dat bij alle problematiek van de laatste resultaten toch veel nieuws niet meer of nog niet kan worden gezegd. Veel minder bekend zijn echter de gevallen van waardevermindering van voor de wereldeconomie minder belangrijke landen, die voor het grootste deel als gevolgen van de devaluaties der „grooten“, ten deele echter ook als zelfstandige verschijnselen zijn opgetreden en naast vele gemeenschappelijke kenmerken toch ook elk op zichzelf zeer karakteristieke bijzonderheden vertoonen. Het is nu de groote waarde en bekoring van het werk van het Institut für Weltwirtschaft, dat bijna al deze geschriften over de kleine devaluatiegevallen voortreffelijke, objectieve en volledige uiteenzettingen zijn, die de internatio-

nale kennis van den tegenwoordigen stand der devaluatiebeweging met vele feiten en inzichten verrijken.

Men kan deze inzichten in *twee groepen* verdeelen. In de eerste plaats in die, welke aan vrijwel alle devaluaties eigen zijn en in andere, die uit de omstandigheden of uit de methoden van het bijzondere geval voortvloeien. Wat de gemeenschappelijke effecten betreft, mogen in het bijzonder de volgende worden vermeld.

Algemeene effecten van de devaluatie.

1. Door de devaluatie wordt bijna overal de *vernietigende macht van den deflaticierkel* opgeheven. Een effectrijke conjunctuurdynamiek wordt echter eerst dan in actie gebracht, wanneer positieve impulsen van binnen uit (door werkverschaffing, actieve credietpolitiek) of van buiten af (door internationale bewapeningsopdrachten, enz.) optreden. De devaluatie heeft echter ternauwernood ergens verhinderd, dat ondanks het remmen of het omkeeren van het verschrompelingsproces internationale en nationale deflatiehaarden achterblijven. Men kan zelfs, wat het internationale deflatie-effect van de devaluatie betreft, zeggen: Hoe scherper de waardevermindering van een land en hoe grooter zijn traditioneele behoefte aan invoer, des te sterker de deflationistische schok, die zijn door de devaluatie aanvankelijk verminderde internationale koopkracht op de wereldmarkten uitoeft.

Naar het schijnt kan eerst het nieuwe op elkaar ingesteld zijn van een voldoende aantal grondstoffen- en fabrieklanden op een feitelijk eenigszins stabiel valutaniemiveau deze internationale deflatie-werking opheffen, hetgeen verscheidene van de auteurs van het werk moed geeft tot de gevolgtrekking, dat de eerste impulsen tot overwinning van het internationale verschrompelingsproces niet van de waardeverminderingen, maar van de feitelijke herstabielisatie en de hoop op haar duur uitgingen. Wat de achtergebleven nationale deflatiehaarden betreft, daarbij heeft men te maken hetzij met structureel achterlijke industrieën, gelijk bijv. in Engeland de stapelindustrieën van de textielnijverheid, of met zoodanige economische gebieden, die door het effect van een actieve conjunctuurpolitiek het laatst worden bereikt of in het geheel niet bereikt zullen worden. Tenslotte valt nog op te merken, dat nergens waardevermindering of actieve conjunctuurpolitiek voldoende zijn geweest, om de permanente werkloosheid te elimineeren of ook maar sterk te verminderen.

2. Tot de voor alle landen typische uitwerkingen van de waardevermindering behoort het ook, dat devaluaties *nooit de volledige prijscompensatie* op de binnenlandsche markten teweegbrengen. Zelfs niet daar, waar de grootste afhankelijkheid van den import bestaat of waar bij voldoende deviezenvoorziening de waardevermindering door sterke actieve conjunctuurpolitiek wordt aangevuld. Zelfs bij de ingevoerde goederen wordt niet geheel het percentage der waardevermindering tot toeneming van de duurte herleid, maar invoerrechten, binnenlandsche distributie- en transportkosten (dit alles tezamen maakt dikwijls een aanzienlijk deel uit van den groothandelsprijs) worden in de valuta van het land betaald.

3. Nog een sterkere overeenstemming bestaat bij alle waardeverminderingen van valuta in de omstandigheid, dat de *kleinhandelsprizen*, resp. de kosten van levensonderhoud *veel minder sterk stijgen dan de groothandelsprizen*. Deze afwijking is in het algemeen ook natuurlijk. Hoe meer de prijsvorming van de engrossfeer de detailsfeer nadert, des te meer binnenlandsche productiekosten-elementen mengen zich er in en verwateren met hun gelijkblijvende bedragen de prijsopdrijvende elementen van het duurder geworden invoerartikel. Ook de opheffing van de disproportionaliteit tusschen kosten en prijzen, die bijna overal als het onmiddellijk gevolg van de waarde-

vermindering wordt aangewezen, heeft in het bijzonder kalmeerenden invloed op de prijsopdrijving, wanneer langs den weg van de uitbreiding van omzet, die meestal reeds het gevolg alleen is van den geëindigden deflaticierkel, een kostenvermindering intreedt.

4. Bijna alle auteurs wijzen er op, dat de devaluatie in een periode van dalende of althans niet stijgende wereldmarktprijzen een minder snelle prijzenaanpassing in de waardeverminderinglanden tengevolge heeft dan in een periode van stijgende wereldmarktprijzen. Aan deze waarneming valt een mechanistische logica niet te betwisten; haar praktische kenniswaarde wordt echter verminderd, doordat in tijden van stijgende wereldmarktprijzen de prikkel tot valutaverminderingen in het algemeen niet aanwezig zal zijn. Dan bestaat evenmin een verschrompelingscirkel als een disproportionaliteit tusschen kosten en prijzen, althans geen ten ongunste van de prijzen. Ten hoogste in landen, die sterke inflaties achter den rug hebben, zouden in zulk een geval devaluaties noodig kunnen worden. Voor dit geval levert het hoofdstuk over *Chili* een bijzondere illustratie, omdat daar buiten de verschrompelingsprocessen, die elders tot waardeverminderingen van de valuta hebben geleid, sterke inflationistische processen een correctie door herhaalde valutavermindering tot 20 pCt. der oorspronkelijke pariteit noodzakelijk hebben gemaakt. Dergelijke ontwikkelingen zullen ook een land als *Duitschland* vroeg of laat eens tot devaluatie dwingen.

Bijzondere effecten in verschillende landen.

Echter niet slechts de algemeene gevolgen van de devaluatie worden door de verschillende opstellen in het genoemde verzamelwerk in het juiste licht geplaatst, maar een bestudeering van de artikelen toont ook aan, hoe geweldig verschillend valutaverminderingen in haar oorzaken, in het bijzonder echter in haar effecten, kunnen zijn. Men behoeft slechts eenmaal twee dikwijls in één adem genoemde landen als *Zweden* en *Denemarken* te beschouwen, om te realiseeren, hoe verschillend de devaluatie in beide heeft gewerkt, ofschoon voor beide de onmiddellijke aanleiding tot waardevermindering dezelfde is geweest, namelijk de sterke afhankelijkheid van Engeland wat betreft de handelspolitiek.

Door het schuldeischersland Zweden kon na de waardevermindering ongestraft een expansieve credietuitbreidings- en werkverschaffingspolitiek worden gevoerd, omdat daarheen na de devaluatie tevoren gevlucht kapitaal terugkeerde en op natuurlijke wijze rentedaling teweegbracht, terwijl in Denemarken, dat weinig vorderingen op, maar aanzienlijke schulden aan het buitenland bezat, dezelfde actieve conjunctuur- en renteverlagingspolitiek sterke spanningen teweegbracht, die zeer spoedig een voortdurend scherper wordende deviezenvoorziening forceerden. De vergelijking van deze beide landen leert echter ook, hoe sterk *buiten de monetaire sfeer* liggende feiten in het veld van actie der waardevermindering kunnen ingrijpen. In het geval Zweden werd de situatie betreffende de deviezenpolitiek verder nog verlicht doordat twee van de voornaamste producten van het land, hout en erts, door de internationale bewapenings- en werkverschaffingsconjunctuur in hun export werden begunstigd. In Denemarken daarentegen werd het afzetgebied voor de voornaamste producten, boter en spek, door de invoerbelemmeringen van de voornaamste afzetgebieden Engeland en Duitschland aanzienlijk beperkt, met het gevolg, dat zijn op zichzelf slechte deviezensituatie zich nog ongunstiger ontwikkelde.

Ook voor het overige treffen wij de meest uiteenloopende variaties aan van de waardeverminderingpolitiek en haar gevolgen. Wij hebben de waardevermindering zonder vaststelling van een nieuwe pariteit, wij hebben gelijk in België en Tsjecho-Slowa-

kije voorloopige of definitieve nieuwe pariteiten. Juist de laatste beide gevallen leveren bijzondere aanknooppingspunten op voor een studie van het waardevermindingsprobleem der kleine landen, omdat hier niet tengevolge van een speciale afhankelijkheid van Engeland de aansluiting aan de Pond-Sterling-club de aangewezen politiek vormde, maar omdat in beide landen speciale problemen tot eigenaardige oplossingen leidden. In Tsjecho-Slowakije zou uitsluitend een verbetering van den export worden bereikt. In verband met het ontbreken van groote deviezenreserves was hier een uitbating van de gelijk bekende slechts geringe devaluatiemarge met het doel de binnenlandsche markt te activeeren door actieve conjunctuurpolitiek niet mogelijk, omdat anders de binnenlandsche prijsstijging de nagestreefde exportsuccessen terstond weer teniet zou hebben gedaan. Hier hebben wij dientengevolge te maken met een voorbeeld, waarbij devaluatie en deflatie het sterkst met elkaar zijn verbonden.

Groote overeenkomst met elkaar vertoonen weer om andere redenen de gevallen België en Zuid-Afrika, waar de regeeringen zich aanvankelijk tegen de waardevermindering verzetten tot zij tengevolge van toenemende kapitaalvlucht en voortdurend ernstiger wordende deflatievernietigingen meenden te moeten capituleeren. Defaitisme van de renteniers en angst voor politieke en sociale spanningen van een tot in de uiterste consequentie doorgedreven deflatiepolitiek hebben deze landen aanleiding gegeven, in de waardevermindering te vluchten, ofschoon de technische vereischten voor handhaving van hun valuta's nog in het geheel niet verloren waren.

Eenige leemten in het werk.

Het verzamelwerk van het Weltwirtschaftlichen Archiv draagt door de combinatie en confrontatie van de belangrijkste en de meest typische devaluatiegevallen stellig veel bij tot opheldering ook van de meest principieele quaesties van het devaluatieprobleem. Van de leemten, waarover men zich kan beklagen, beschouwt men als de ernstigste het ontbreken van de technisch zeer „knappe” Oostenrijksche de facto devaluatie, die in het binnenland voorloopig alles bij het oude liet, de Schilling alleen naar buiten in zekeren zin onofficieel in waarde verminderde en door dit glijdend systeem als eenig land een deviezenvoorziening creëerde, die niet gelijk bijna alle overige, die tendens had zich meer en meer te verscherpen, maar omgekeerd met behulp van het systeem van de particuliere clearing geleidelijk soepeer te worden. Ook schijnt de vertegenwoordiging van de Zuid-Amerikaansche grondstoffenlanden door Chili alleen zoowel in economisch opzicht als wat de valutapolitiek betreft meer een product van het toeval te zijn dan een uitvloeisel van methodische keuze. Deze gebreken en leemten kunnen weliswaar de waarde van het geheel niet belangrijk verminderen, maar juist de hooge kwaliteit der geschriften maakt den wensch naar volledigheid en latere aanvulling begrijpelijk.

Dr. FELIX PINNER.

VERKEERSVERDEELING TUSSCHEN SPOORWEG EN OPENBAREN WEG.

Nu de spoorwegen en andere verkeersmiddelen over de geheele wereld in moeilijkheden verkeerden, welke door gelijke oorzaken zijn ontstaan, is een internationale vergelijking noodig ter beoordeeling van de gevolgen der verschillende maatregelen tot herstel genomen. Wij kiezen hier Engeland, omdat wij daar een overeenstemmende mentaliteit verwachten en waardeeren.

Aan den Engelschen *Economist* van 7 December jl. ontleenen wij, dat sinds 1919 het Ministerie van Verkeersmiddelen in Engeland het initiatief heeft genomen tot wettelijke regeling.

Op verschillend terrein was ingrijpen noodzakelijk.

In de eerste plaats t.a.v. de veiligheid op den openbaren weg. Het aantal ongelukken met doodelijken afloop nam toe van 2700 in 1920 tot 7000 in den tegenwoordigen tijd. Het aantal gewonden bedraagt jaarlijks omstreeks 200.000.

Een tweede kwestie betreft de afmeting en het gewicht van de voertuigen. Het wegensysteem van Engeland dateert voor een groot deel uit de dagen, toen nog hoofdzakelijk met paardentractie gereden werd en is sindsdien niet radicaal verbouwd. Aan de motorrijtuigen is geen onbegrensde vergroting en verzwaring toegestaan, opdat wegen en bruggen niet te kostbaar zouden worden en te bezwaarlijk voor de kleine voertuigen!

In de derde plaats heeft het wegverkeer een sociaal aspect. Busdienst en vrachtauto werkten met 400.000 man. In de twintiger jaren waren deze menschen niet georganiseerd en werkten zij lange dagen met lage loonen.

Daarnaast hebben de spoorwegen veel verkeer verloren, terwijl de concurrentie hen dwong tot tariefverlagingen. Tot voor korten tijd konden bussen en vrachtauto's vrij in aantal toenemen en werden (vooral de laatste) geteisterd door golven van oneconomische tariefdaling. Zoo werd de wensch van de spoorwegen om de concurrentie te beperken gesteund door verkeersbedrijven op den openbaren weg, welke een wettelijke actie voorstonden ter beperking van verdere inflatie van verkeersmiddelen.

Wat de regeling van grootte, gewicht en banden der voertuigen betreft, worde opgemerkt, dat, terwijl het verkeer sinds 1920 tienmaal vergroot werd, de weglengte slechts van 177.000 op 178.000 mijl steeg! In 1921 werd £ 43 miljoen aan den weg uitgegeven (aanleg, verbetering en onderhoud), thans slechts £ 55 miljoen. . . . Daartoe moesten afmetingen en gewicht der voertuigen beperkt worden. Het max. gewicht van een vierwieler bedraagt 12 ton, en bedraagt voor de zwaarste wagens 23 ton. De grootste oppervlakte bedraagt 33 × 7,5 voet. Luchtbanden zijn voorgeschreven. De geldelijke belasting van zware voertuigen is herhaaldelijk verhoogd. Zoo daalde het aantal vrachtauto's met meer dan 3 ton laadvermogen van 1926 op 1934 van 59.000 op 47.000; tegelijk steeg het aantal lichte vrachtauto's van 198.000 op 367.000.

Dit zijn in het kort de problemen, waarvan het moderne wegtransport een oplossing vraagt.

Het moeilijkste was hierbij voor de overheid de economische verkeersverdeling. In 1930 ging de uitreiking van concessies over van de plaatselijke overheid naar de door de centrale regeering aangewezen deskundige Traffic Commissioners, die niet in de eerste plaats het streekbelang, doch speciaal het algemeene landsbelang hebben te bevorderen, mede met vrijwel volledige bevoegdheid in zake vaststelling van tarieven, dienstregeling en frequentie.

Als gevolg hiervan daalde het aantal bedrijfsbussen in één jaar (1930) van 52.200 op 48.500 en zijn de bedrijfsauto's (omnibussen en motor-coaches) sedertdien (1931/'4) met vermindering van te lage tarieven vrijwel gestabiliseerd tot 1346 miljoen rijtuigmijlen en een opbrengst van £ 60 miljoen per jaar, d.w.z. 20 cent per buskilometer. Het aantal particuliere auto's steeg echter in deze vier jaren van 1,1 miljoen op 1,3 miljoen en wijst op een daling van het openbare verkeer. Ook het rijwiel wordt meer dan ooit gebruikt. Anderzijds leidde de stabilisatie der busdiensten tot belangrijke besparingen door een beter gebruik der voertuigen en door het opkopen van concurrerende particuliere bedrijven. Dit deed plaatselijk monopolies ontstaan, en zonder twijfel is daardoor de economische waarde der busdiensten belangrijk gestegen. Sedert 1933 worden ook vrachtauto-concessies, door de genoemde Traffic Commissioners geregeld, verplichtend gesteld. Nieuwe concerns zijn thans vrijwel uitgesloten, en van bestaande kan het aantal bussen slechts worden uitgebreid, in-

dien de noodzakelijkheid kan worden aangetoond, alsmede de ongeschiktheid van andere, bestaande diensten om in het tekort te voorzien. Concurrenten kunnen tegen het geven van zulke uitbreiding, dan wel tegen het verlengen van concessies protesteeren, indien zij het gevraagde onnoodig achten. Het resultaat was bij de vrachtauto's gelijk aan dat bij de busconcessies, doch minder sterk. Er is geen verdere afvloeiing gekomen van spoorweg naar openbaren weg; zelfs valt voor den spoorweg eenige winst te boeken, tengevolge van een eveneens in 1933 wettelijk ingevoerde en voor den trein voordeelig gebleken tariefwijziging. Het bij de opleving toegenomen vervoer is voorloopig opgenomen door werkverkeer (met eigen vrachtauto's van fabriek en werkplaats) en door losse vrachtrijders. Tevens is bij het goederenvervoer eenige verplaatsing (nl. van het bedrijfsverkeer naar het werkverkeer) waar te nemen. En dit gelegenheidsverkeer is voor de geregelde verkeersbedrijven minder gevaarlijk, omdat het in Engeland met veelal kleine wagens in den regel weinig kilometers aflegt.

Groote waarde wordt mede toegekend aan de oprichting van de London Passenger Transport Board bij de London Passengers Transport Act in 1933. Hij bestrijkt Londen met een straal van 30 mijl en omvat 9 miljoen inwoners, waarbij alle reizigersverkeersbedrijven in één pool zijn opgenomen.

In Noordelijk Ierland is zelfs het geheele wegverkeer (goederen inbegrepen) in eigendom en beheer van één openbaar bestuur gekomen; de spoorwegen zijn — behalve wat den eigendom betreft — in de pool getreden.

Voorloopig leert de ervaring, dat de regeling in Noordelijk Ierland nauwelijks noodig is, en dat in den Londenschen kring met zijn intense bevolking de bus zich veel beter weet te handhaven dan elders in Engeland.

* * *

Wij willen dit artikel vervolgen met een vergelijking van gelijknamige gegevens in Engeland en Nederland. Onder Engeland wordt hier verstaan Groot-Brittannië en Noordelijk Ierland. Dit Engeland is 15 maal zoo groot als Nederland, en de bevolking 11 maal.

Vergelijken wij de jaren 1926 en 1934 in beide landen, en drukken wij den verkeersomvang per kilometer spoorweg uit in verkeerseenheden (een reizigerskilometer aan een tonkilometer gelijkstellende) dan bedragen de verkeerseenheden in tienduizendtallen (ontleend aan U.I.C.):

	Engeland		Nederland	
	1926	1934	1926	1934
Reizigers	84	100	86	85
Goederen	72	80	56	48
Totaal	156	180	142	133

De gemiddelde vervoerslengte der goederen is in Nederland op 100 km geschat.

In beide rubrieken heeft Engeland een stijging der verkeersdichtheid; in Nederland daalde de opbrengst veel sterker dan het verkeer, omdat in deze jaren belangrijke tariefsverlagingen plaats vonden; daarnaast ontstond 40 pCt. inflatie van het Pond.

In Engeland zijn bij de spoorwegen sinds 1913 de vaste lasten 10 pCt. gedaald¹⁾, in Nederland zijn zij verdubbeld, en de loonen stegen in beide landen resp. 70 pCt. en 100 pCt. Nederland heeft dan ook na den oorlog in vergelijking met 1913 een grootere prijsstijging ondergaan dan Engeland. En bovendien is bij de beide laatstgenoemde Engelsche cijfers de meesterlijk gebleken inflatie der munteenheid in aanmerking te nemen, zoodat in goud de kapitaalschuld der Engelsche spoorwegen in deze 20 jaar 39 pCt. daalde, en het loon nagenoeg ongewijzigd bleef.

¹⁾ Voor een juiste vergelijking zijn hierbij in de twee jaren (1913 en 1934) de spoorwegen, die thans deel uitmaken van den London Transport Board, uitgeschakeld.

In het algemeen hebben de Nederlandsche Spoorwegen sinds de opening van de H.I.J.S.M. in 1839 economisch een moeizaam bestaan gehad, hetgeen geweten moet worden aan onze tallooze, voortreffelijke waterwegen, en aan de bevoorrechtiging, die de scheepvaart in Nederland geniet. In de laatste 20 jaren zijn ook zoowel reizigers- als goederenvervoer op den openbaren weg hevige concurrenten geworden. En de zwaarste slagen geeft daarbij de internationale economische inzinking met de verschrompeling van het totale goederenvervoer. Hiernaast worde speciaal het Julianakanaal genoemd, hetwelk voor onze voortreffelijke Zuid-Limburgsche steenkolenmijnen noodig moge zijn, maar dat dan toch ook onze spoorwegen in de kritiekste tijden van hun bestaan van een omvangrijk deel van hun goederenvervoer berooft.

In dezen nood dezer tijden heeft het Rijk zich voor de uitkomsten van de spoorwegen garant gesteld. En zoo is thans dit bedrijf, dat minder dan ooit monopolistisch geworden is, tegelijk een semi-overheidsbedrijf geworden. Het behoeft geen betoog, dat beide omstandigheden als water en vuur met elkaar... samenwerken. Een economisch bedrijf kan slechts terugkeeren, nadat een van beide sneeft; het monopolie moet althans op den vasten wal min of meer terugkeeren, dan wel de garantie van het Rijk zal moeten vervallen, het laatste ten detrimente van obligatiehouders en personeel.

Engeland geve hierbij het voorbeeld.

In het algemeen belang is in plaats van inflatie van verkeersmiddelen inkrimping noodig binnen de grenzen, waar een economisch bedrijf zoowel voor bus als voor trein mogelijk is. En omdat de spoorweg onmisbaar is, en als semi-overheidsbedrijf niet tegen de vrije bedrijven op den openbaren weg kan concurreren, zullen laatstbedoelde in de pool zijn op te nemen.

In plaats van een concessieregeling der bussen door Ged. Staten der provinciën is een centrale regeling door de deskundige Rijksoverheid noodig, en dan legge men niet meer in de eerste plaats den nadruk op de concessie zelve, doch op den z.g. bijkomstige regeling in zake tarief, dienstregeling en frequentie. Voor het goederenvervoer te land zullen de spoorwegen een verwijzing van den vrachtauto naar beperkte afstanden mogen verwachten.

Evenals in Engeland moet het mogelijk zijn, tegelijkertijd het economische bestaan van autobus, vrachtauto en spoorweg te dienen, en in de eerste plaats het landsbelang.

Er kan niet worden ontkend, dat in tijden van economische inzinking samengaande met inflatie van verkeersmiddelen afbraakprijzen ontstaan, welke ongetwijfeld van voorbijgaanden aard zijn, doch door het publiek worden gewaardeerd. Met afbraakprijzen is echter zelfs een tot een bekwaam geheel gesmeed verkeersbedrijf te lande niet rendabel te maken.

In Engeland is thans de opbrengst per buskilometer 20 cent, dus tweemaal zoo hoog als in Nederland (hoewel tegenwoordig de levensstandaard in Engeland niet hooger is dan in Nederland). Dit is ontstaan door afsnijding van overtallige bedrijven, alsmede door stelselmatige tarieven, contrôle op werktijden en loonen, geldelijke verzekering van reizigers en goederen. (Ter vergelijking van belastingen op brandstof, enz. ontbreken ons de gegevens). Kunstmatige doorvoer van diensten op den openbaren weg transiet de aansluitingsstations der treinen zal voortaan te vermijden zijn, evenals het koppelen van niet door de Overheid als één geheel aanvaarde ritten van bussen en vrachtauto's.

Ook het werkverkeer zal aan eenige regeling niet kunnen ontkomen, evenmin als het verkeer der auto-car-bedrijven. Laatstgenoemde kunnen er geen aanspraak op maken het gansche land vrij te mogen doorkruisen, maar wel hebben zij uiteraard (met door de Overheid vastgestelde garages en aantallen zitplaatsen der wagenparken) gewestelijke monopolies

in niet per trein bereikbare streken; dit laatste geldt trouwens voor het geheele verkeer op den openbaren weg.

Tenslotte moge worden herhaald, dat niet alleen de spoorwegen, maar nagenoeg alle verkeersbedrijven op den openbaren weg een stelselmatige en bindende regeling met open armen tegemoet zien. En voor zoover er bedrijven zijn, die zich bij de huidige gebrekkige verhoudingen een machtspositie buiten hunne in het algemeene belang toe te laten beteekenis hebben geïsurpeerd, mogen zij zich in het gareel weten te schikken, en zich, met door de Overheid billijk te achten vergoeding, uit hun steeds tijdelijke concessies weten terug te trekken, althans daarbij in het landsbelang weten te beperken.

Samenwerking is meer dan ooit noodig.

Eenerzijds hebben de meeste locaalspoorwegen hun tijd gehad. Anderzijds trekke de bus zich van concurrentie tegen den sneltrein terug, en de vrachtauto bediene een gewestelijk goederenvervoer.¹⁾

Tot slot laten wij eenige verhoudingscijfers volgen betreffende Engeland en Nederland.

Verhouding van grootheden.¹⁾

	Engeland	Nederland
oppervlakte	15	2
inwoners	11	2
dichtheid van bevolking	11	15
spoorwegen	9	1
treinkm	11	1
treinverkeerseenheden per km	18	13
auto's	16	1
autobussen	12	1
vrachtauto's	10	1

Ir. H. E. VERSCHOR

¹⁾ Inzake verkeersregeling in Frankrijk worde verwezen naar een artikel in *Spoor- en Tramwegen* van December 1935 over de toepassing van decreten van Laval in het verkeersgebied van den Noorder Spoorweg. In dit gebied vervallen de Locaalspoorwegen (met minder dan 500 reizigers per dag) en tevens vervallen alle concessies op den openbaren weg, voor zoover de Overheid deze concessies in 1940 niet vernieuwt.

ROTTERDAM IN HET EERSTE KWARTAAL VAN 1936.

De betrekkelijkheid van alle aardse waarden eist, dat wij het eerste kwartaal van 1936 beoordeelen met inachtneming van het punt van uitgang, dat is de toestand, waarin Rotterdam 1935 heeft verlaten.

Terecht heeft minister Gelissen op 11 Maart 1936 in de Eerste Kamer geconstateerd, dat de Nederlandse havens als geheel sedert 1932 een deel van de verbetering van de wereldhandel in een toename van het goederenverkeer hebben verkregen. Rotterdam kan dus nog vorderingen met het getij mee maken. Dat bewijst, dat onze stad nog niet een ville morte is en deze wetenschap verschaft aan de Rotterdammers de kracht en de lust om voor hun stad op te komen met de toewijding, welke slechts een goede en grote zaak kan opwekken. Zulks is nodig, omdat de ontwikkeling van het havenverkeer sedert 1932 niet voldoende is geweest om de achterstand, welke na 1929 is ingetreden, weder ongedaan te maken. Onze overgekapitaliseerde haven, waar met duur geld wordt gewerkt, terwijl de concurrentie door allerhand kunstmatige bevoordeling wordt gesteund, kan daarom de verbetering van de cijfers na 1932 slechts beschouwen als het troostrijke bewijs, dat beterschap te verwachten is, wanneer de tegenwerkende factoren, die de stedelijke gemeenschap niet afdoende vermag te bestrijden, omdat zij op een ander plan hun werking doen gevoelen, zooveel mogelijk zullen zijn geneutraliseerd door maatregelen van landswege. Gelukkig wordt juist dezer dagen een tweede stap op de weg, welke tot deze uitkomst kan leiden, gezet.

De onderstaande indexcijfers maken het mogelijk de kracht van de verschillende in het spel zijnde elementen in grote lijnen te beoordeelen.

	1929	1932	1934	1935
Wereldhandel (hoeveelheid)	100	74,0	77,2	78,9
Goederenbew. over Groot-Hamburg	100	73,2	75	74,7
Doorvoer over Rotterdam	100	45,7	68,3	72,0
Binnenl. goederenbew. over R'dam	100	78,5	78,8	77,2
Totale goederenbew. over Rotterdam	100	54,3	71,1	73,3
Goederenbeweging over Antwerpen	100	66,5	79,7	88,7
Rijnvaart over Rotterdam	100	46,6	64,4	67,6
Rijnvaart over Antwerpen	100	76,4	98,4	111,2

Dit overzicht doet in de eerste plaats zien, dat het zeevervoer van Hamburg (hoofdzakelijk van en naar Duitsland) sedert 1932 vrijwel geen blijvend deel heeft gehad aan de verbetering van de wereldhandel door toeneming van vervoer, terwijl het nationale Rotterdamse vervoer in die jaren zelfs een achteruitgang vertoont en, vergeleken bij 1929, beneden het peil van het wereldvervoer is gedaald. Het doorvoerverkeer over Rotterdam is weliswaar van 1932 op 1935 gestegen, doch alleen omdat het abnormaal diep was ingezonken. Het staat nog, weder vergeleken bij 1929, beneden het Hamburgse peil. Hetzelfde geldt van het totale zeevervoer over Rotterdam, dat ook nog even beneden Hamburg blijft en vrij ver beneden de index van het wereldvervoer. Daardoor steekt het vervoer over Rotterdam scherp af bij dat over Antwerpen, hetwelk in 1932 minder diep was ingezonken en zich tot een veel gunstiger niveau heeft hersteld. Vooral van 1934 op 1935 zien wij een divergentie in de cijfers, welke wijst op de verplaatsing van het vervoer, waarop van Rotterdamse zijde herhaaldelijk is gewezen. De oorzaak daarvan is onder meer gelegen in het tenslotte uit de tabel blijkkende verschijnsel, dat Antwerpen zich zeer voorspoedig ontwikkelt op de Rijn, waar het Rotterdamse vervoer zich in 1935 bij lange na niet had hersteld van de grote inzinking na 1929. Ongetwijfeld is dit laatste verschijnsel mede een gevolg van het toenemende gebruik, dat Duitsland voor het erts- en kolenvervoer maakt van de haven van Emden.¹⁾ Maar deze omstandigheid is natuurlijk even goed een belemmering van het vervoer over Antwerpen, dat desniettemin erin slaagt Rijnvervoer, ook van massagoederen, te winnen. De Emdense concurrentie is dus een zong te meer voor Rotterdam, waardoor de gelijktijdige afleiding naar Antwerpen slechts te ernstiger wordt. Het is tenslotte begrijpelijk, dat deze overvleugeling van Rotterdam door een alzijdige haven als Antwerpen in sterkere mate ongerustheid wekt dan de op zichzelf ook zeer onplezierige ontplooiing van uitsluitend massa-vervoer over Emden.

Op de grondslag van deze gegevens is het duidelijk, dat een bevredigende toestand van Rotterdam in het eerste kwartaal van 1936 slechts aanwezig zou mogen worden geacht als zou blijken van duidelijke inperking van de door Antwerpen verworven voor- sprong in ontwikkeling. Van Hamburg zijn in deze tijd van autarkie en deviezenschaarste in Duitsland geen grote dingen te verwachten. Eén der weinige Duitse gebieden, waarvoor belangrijke toeneming van de buitenlandse handel te verwachten was, is het land van de zware industrie langs Rijn en Roer. Toenemende aanvoeren van ertsen voor de metaalindustrie en uitvoer van steenkool, vooral naar de Middellandse Zee, schenen Rotterdam een schone kans te geven, voor zover de Duitse bevoordeling van Emden de massa-vervoeren niet zou afleiden.

Inderdaad is in het eerste kwartaal van 1936 ruim 750.000 tons erts meer aangevoerd op Antwerpen, Emden en de havens langs de Nieuwe Waterweg. Ongeveer de helft van deze aanwas is aan Emden ten deel gevallen. Van de overige 383.000 ton kwamen 221.000 ton over Antwerpen en slechts 162.000 ton langs de Nieuwe Waterweg, waarvan 111.000 ton over Rotterdam. De verhouding van de ertsaanvoer op Antwerpen en op Rotterdam, welke in het eerste kwartaal van 1935 nog was als 1:5½, is daardoor

¹⁾ Van 1932 op 1935 is daar het vervoer verdubbeld!

geworden tot 1 : 3½. Slechts aan een zeer sterke toename van de uitvoer van steenkool in het thans afgelopen kwartaal (met 823.000 ton, grotendeels in doorvoer) heeft Rotterdam het te danken, dat het Rijnvervoer der beide rivaliserende havens ongeveer in dezelfde verhouding is gebleven.

Helaas kan deze overvloed van erts en steenkool (in het afgelopen kwartaal ruim drie kwart van het gehele internationale vervoer langs de binnenwateren van en naar Rotterdam) niet beletten, dat het arbeidsintensieve vervoer meer en meer voor Rotterdam verloren gaat, gelijk het onderstaande overzicht uitwijst:

Eerste kwartaal van:	Aantal taken verricht in dienst van bij de Scheepvaartvereniging „Zuid“ aangesloten werkgevers:
1929.....	1.151.000
1930.....	1.061.000
1931.....	919.000
1932.....	732.000
1933.....	641.000
1934.....	661.000
1935.....	564.000
1936.....	550.000

Zeer sprekend zijn in dit verband de cijfers omtrent de aanvoeren van overzees fruit. De rechtstreekse aanvoeren op Rotterdam van dit gezochte stukgoed hebben bedragen:

	Eerste kwartaal van:			
	1932	1934	1935	1936
Spaanse sinaasappelen in kisten.....	319.000	172.000	278.000	220.000
Jaffa sinaasappelen in kisten.....	25.958	130.496	285.164	203.854
Amerikaanse appels in kisten en manden*)....	381.884	904.290	270.773	112.633
Amerikaanse appels in vaten*).....	27.653	12.645	21.987	1.390
Amerikaanse peren in kisten.....	37.474	107.109	67.533	43.976

*) De inhoud van een vat komt overeen met 3 kisten of manden.

Voor dit vervoer is 1936 dus slechter ingezet dan 1935 en over het geheel ook dan het voor Rotterdam zeer sombere jaar 1932.

Voor andere goederensoorten heeft de haven zich beter gehouden, zodat er tenslotte ook voor de andere vervoeren dan van massa-goederen in absolute cijfers enige toename is geweest, vergeleken bij het eerste kwartaal van 1935. Men zou echter struisvogelpolitiek voeren, indien men de ogen sloot voor het feit, dat ook deze vermeerdering bij vergelijking met Antwerpen een pover figuur maakt.

Vervoeren van andere goederen dan granen, meststoffen, hout, erts, minerale oliën en steenkool in het eerste kwartaal van: (in tons)

	1932	1934	1935	1936
Rotterdam.....	1.523.000	1.757.000	1.532.000	1.763.000
Groot-Hamburg....	2.674.000	2.928.000	2.733.000	2.923.000
Antwerpen.....	2.042.000	2.359.000	2.486.000	2.872.000

Terwijl Rotterdam en Hamburg sedert 1932 zich vrijwel gelijk gehouden hebben, ontwikkelde Antwerpen een stormachtige vooruitgang. Rotterdam blijft bij die beweging zeer beslist achter.

Als wij nu tenslotte een blik werpen op de werkzaamheid der drijvende graanelevators, dan is het ogenschijnlijk verheugend, dat de overgezogen hoeveelheid is gestegen van 622.000 ton in het eerste kwartaal van 1935 tot 649.000 ton in het eerste kwartaal van 1936. Evenwel blijkt bij nader onderzoek, dat meer dan ooit de passieve doorvoer van Oost-Duits graan over Rotterdam naar West-Duitsland in het spel is. Voor de Rotterdamse graanhandel is in vergelijking met vroeger jaren slechts bitter weinig te doen overgebleven, gelijk uit de volgende staat blijkt¹⁾:

¹⁾ Deze cijfers, ontleend aan de gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek, kloppen niet geheel met de statistieken der Rotterdamse bedrijven omtrent de werkzaamheid der graanelevators.

	Eerste kwartaal van:	
	1935	1936
Invoer van graan.....	406.413 ton	349.314 ton
Doorvoer van niet-Duitse:		
tarwe.....	78.804 ton	32.108 ton
rogge.....	1.054 „	1.770 „
gerst.....	10.026 „	4.316 „
haver.....	17.888 „	12.476 „
ander graan (behalve maïs)....	6.279 „	678 „
Totaal (behalve maïs).....	114.051 ton	51.348 ton
Doorvoer van Duits graan.....	136.064 ton	268.575 ton
Doorvoer van maïs.....	14.800 ton	16.262 ton

Ondanks de ook in het eerste kwartaal van 1936 aanwezige toename van de absolute vervoercijfers over Rotterdam ligt dus over het beeld nog een zware schaduw, omdat in *beginsel niets* is verbeterd. Het aantal ter arbeidsbeurze ingeschreven mannelijke werklozen is dan ook gestegen van 47.756 op 31 Maart 1935 tot 51.206 op 31 Maart 1936, ondanks het feit, dat van de ruim 900 veertienjarigen, die intussen deze schare waren komen versterken, slechts ruim 300 de moeite hebben genomen zich bij de Arbeidsbeurs te melden¹⁾.

Het bovenstaande wil niet zeggen — het zij herhaald — dat Rotterdam geen hoop op de toekomst meer zou hebben. Dan zou onze stad en haar handelsstand zich niet zo vertwijfeld weren. Het Nederlandse volk kan er staat op maken, dat de energie en volharding, waarmede Rotterdam streeft naar algehele opheffing van de kunstmatige bevoordeling van Antwerpen door relatief goedkoop geld en Rijnvaartpremies, met verjongde hoop zullen worden gericht op de verheffing van onze haven, naar mate deze hindernissen, welke niet door haarzelf zijn te overwinnen, door een machtiger hand terzijde zullen worden geworpen. Rotterdam vraagt geen steun, doch medewerking. De ondervinding, dat 's lands regering bereid is deze in geleidelijk toenemende mate te verlenen, is ongetwijfeld in staat de geestkracht weder te doen opveren. Wij zijn er hiermede nog niet, doch wij kunnen met meer grond hopen er weder te komen.

Mr. W. F. LICHTENAUER.

¹⁾ Zie E.-S.B. van 6 Mei 1936, blz. 327.

AANTEKENINGEN.

Het ontwerp Girowet en de gemeentelijke Girodienst te Zaandam.

Naar aanleiding van het artikel „Het Ontwerp-Girowet” in het nummer van 15 April 1936 veroorloof ik mij, aldus schrijft ons de heer J. Weyer, hierbij eenige gegevens te verstrekken betreffende dezen tak van bedrijf te Zaandam. Speciaal met het oog op de wenschelijkheid, die Prof. Verrijn Stuart oppert betreffende mededeeling van verschillende cijfers, welke eenig denkbeeld kunnen geven omtrent den omvang dezer Gemeentelijke diensten.

In den loop van het voorgaande jaar werd door mij in de plaatselijke pers te Zaandam een serie artikelen gewijd aan den Gemeentelijken girodienst (en Spaarbank) te Zaandam, welke tot strekking had de onjuistheid en daarmede de ongewenschtheid dezer Gemeentelijke bemoeiingen aan te toonen. Uit het onderzoek der verschillende gedurende de jaren 1922/1935 gepubliceerde jaarverslagen dezer Gemeentelijke instelling is vast komen te staan:

1. dat geen taak door den dienst werd vervuld, welke onvervuld zou blijven, wanneer het bedrijf werd opgeheven;

2. dat het verzamelde giraalgeld bijna uitsluitend werd gebruikt om de Gemeente aan kort crediet te helpen. (Vastgelopen in een onjuiste financieele politiek werd geen kans gezien op andere wijze geld te verkrijgen.)

De hierna gegeven cijfers betreffende de uitzetting der gelden geven een duidelijk beeld van de door Prof. V. S. ongewenscht geachte eenzijdigheid.

3. dat deze kort loopende credieten aan de Gemeente werden verstrekt tegen een rente van 4½ pCt., terwijl de rente voor kort crediet in denzelfden tijd ongeveer 1,5 pCt. bedroeg;

4. dat door deze wijze van renteberekening een onjuist beeld werd geschapen betreffende de bedrijfsuitkomsten. Zonder deze abnormale rentecrediteering zou het bedrijf ongeveer per jaar een verlies van f 10.000 te zien hebben gegeven. Voor een kleine gemeenschap als Zaandam beteekent dit in den loop der jaren een kapitaal van steeds grootere beteekenis;

Als bijzonderheid valt nog te vermelden, dat in het jaar 1934 een gemiddeld bedrag van f 80.000 door de Gemeentelijke Spaarbank tegen een rente van 1,8 pCt. werd uitgezet bij den Gemeentelijken Girodienst, welke laatste instelling dit weer doorgaf aan de Gemeente ter financiering van Kasgeldbehoeften tegen een rente van 4½ pCt.

Dit stelt op duidelijke wijze in het licht op welke gewrongen wijze men tot z.g. „sluitende cijfers” moet komen.

5. dat het totaal aantal werkelijke rekeninghouders zóó gering is (538), dat de ongemotiveerdheid tot handhaving van dit kostbare apparaat duidelijk blijkt.

Thans eenige cijfers.

Saldi in Rekening Crt. van rekeninghouders	Debetsaldi gemeente Zaandam
f 380.000,— 1924	f 380.000,—
„ 280.000,— 1927	„ 280.000,—
„ 387.000,— 1931	„ 260.000,—
„ 523.000,— 1932	„ 330.000,—
„ 397.000,— 1934	„ 280.000,—

De liquiditeit komt bij een dergelijke eenzijdige uitzetting dus wel zeer in het gedrang.

Het totaal behandelde posten bedroeg in 1934 78.000 over 300 werkdagen of 260 per dag, waaronder dan de inlagen en terugbetalingen der Gemeentelijke Spaarbank begrepen zijn.

De omvang der „bedrijfsdrukke” duidt dus niet op de noodzakelijkheid tot handhaving van den dienst.

Naast de 3 pCt. te dure financiering der Gemeentelijke Kasbehoeften heeft de Zaandamsche gemeenschap dan nog de volgende bedrijfsverliezen geboekt:

Verliezen	Winsten
f 5.494,— 1922	
„ 1.338,— 1927	
„ 1.816,— 1930	
	f 1.870,— 1933
	„ 1.150,— 1934

Andere jaren speelde men quite, behoudens in 1924 en 1922 toen het bedrijf nog extra verliezen had te torsen van de sinds dien geliquideerde ophaaldienst (resp. f 6.000 en f 7.300).

Aan salarissen werd uitbetaald:

f 19.600,— 1922	1930	f 10.900,—
„ 18.900,— 1923	1931	„ 12.300,—
„ 18.200,— 1924	1932	„ 12.400,—
„ 10.800,— 1927	1933	„ 10.000,—
„ 10.800,— 1929	1934	„ 8.700,—

In verhouding tot de uitzettingen moge deze kosten naast de verdere „algemeene onkosten”, „afschrijvingen” enz. wel zeer groot genoemd worden, veel te hoog in ieder geval om zelfs met inachtneming van de te hooge debetrente tot een sluitende exploitatie te geraken.

Opheffing van dezen girodienst zou de Zaandamsche Gemeenschap op den duur kapitalen besparen. Handhaving van den dienst brengt naast belangrijke risico's geen voldoende compensatie in buitengewonen groei, om de eenvoudige reden, dat aan dit instituut naast de Rijksinstelling absoluut geen behoefte bestaat.

Vandaar dat de strekking van dit Wetsontwerp door ons ten zeerste toegejuicht wordt. W.

Javasuiker-afschepingen.

Specificatie van de Javasuikerafschepingen van 1 April tot 31 Maart gedurende de laatste 3 jaren:

	1935/36	1934/35	1933/34
	tons	tons	tons
Europa	8.278	145.319	138.927
Afrika	17.305	20.452	15.433
Britsch-Indië	289.082	401.983	321.655
Siam	32.189	27.530	29.111
Singapore en Penang	88.583	88.511	75.269
Hongkong	136.869	201.708	184.309
China	41.620	75.867	83.182
Japan en Korea	209.940	151.312	183.017
Aziatisch Rusland	—	5.592	—
Australië en Nieuw-Zeeland	49.021	64.653	72.030
Ver. Staten Westkust	50	252	912
Diverse landen	4.363	4.621	4.055
Totaal	877.300	1.187.800	1.107.900

De zichtbare suikervoorraden in de wereld.

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

	1936	1935	1934
	tons	tons	tons
Duitschland	993.000	954.000	856.000
Tsjecho-Slowakije	299.000	317.000	283.000
Frankrijk	635.000	662.000	472.000
Nederland	237.000	256.000	307.000
België	162.000	135.000	139.000
Hongarije	74.000	71.000	80.000
Polen	256.000	263.000	271.000
U.K. Geimp. suiker	245.000	233.000	355.000
„ Binnenl. „	112.000	141.000	106.000
Europa	3.013.000	3.032.000	2.869.000
V.S. Alle havens	305.000	624.000	587.000
Cubaansche havens	501.000	715.000	748.000
Cuba binnenland	1.600.000	1.625.000	1.565.000
Java	876.000	1.503.000	2.397.000
Totaal	6.295.000	7.499.000	8.166.000

Dordrecht-Zeehaven.

De lezers van dit weekblad zullen zich herinneren, dat in den zomer van 1934 heel wat pennen in beweging zijn gebracht door het besluit der Gemeente Dordrecht om een crediet te voteeren van ruim f 100.000 voor verdere uitdieping van de Oude Maas. De totale kosten van het werk werden destijds geraamd op f 350.000 en de toenmalige Minister van Waterstaat verklaarde zich bereid te bevorderen, dat de verdieping van den Waterweg tot 9.50 m onder gewoon hoog water, ten laste van het Werkfonds 1934 ter hand zou worden genomen, mits de Gemeente Dordrecht 30 pCt. bijdroeg in de kosten.

De gelden werden gevoteerd en de Oude Maas werd tot 9½ m ÷ H.W. „uitgediept”.

Wat leeren nu de cijfers? De navolgende tabel, aangevend aantal en diepgang der in het afgelopen jaar langs de Oude Maas binnengekomen dan wel vertrokken schepen is even leerzaam als belangwekkend.

Binnengekomen zeeschepen langs de Oude Maas gedurende het jaar 1935.		
Met een diepgang t/m. 50 dM.	109	schepen
„ „ „ van 51 t/m. 60 dM. ...	23	„
„ „ „ „ 61 dM.	2	„
„ „ „ „ 62 „	1	schip
„ „ „ „ 64 „	1	„
„ „ „ „ 66 „	1	„
Totaal	137	schepen
Vertrokken schepen in hetzelfde tijdvak.		
Met een diepgang t/m. 50 dM.	168	schepen
„ „ „ van 51 t/m. 60 dM. ...	27	„
„ „ „ „ 61 dM.	1	schip
„ „ „ „ 64 „	1	„
„ „ „ „ 66 „	1	„
Totaal	198	schepen

Het totaal aantal in het geheele jaar binnengekomen resp. vertrokken schepen met een diepgang van 61 tot 66 dM. bedroeg slechts resp. vijf en drie.

Schepen met groteren diepgang dan 66 dM. kwamen in het geheel niet voor.

In totaal kwamen in het afgelopen jaar binnen 330 zeeschepen (1934: 327), metende 838.812 m³ (1934: 715.233 m³). Van deze 330 schepen voeren 100 in den Londen-Keulendienst, die aanliepen om in- en uit te klaren. Van de overige schepen behandelde o.a. het Havenbedrijf er 109 (Walford-Lijn) en 98 met diverse lading. 23 schepen beladen o.a. met dwarsliggers, keien, kali, enz. werden door particuliere stuwadoors behandeld.

Wat de aan- en uitgevoerde lading aangaat, geeft de volgende tabel eveneens een duidelijk beeld:

	Aangebrachte lading.		1934	
	1935	1934	1935	1934
	schepen	schepen	schepen	schepen
Stukgoederen	196	373.031 m ³	183	364.095 m ³
Anthraciet	5	8.425 "	4	4.875 "
Appelpulp	6	24.140 "	2	6.011 "
Rails	3	11.544 "	6	23.165 "
Dwarsliggers	11	41.954 "	14	36.347 "
Papierhout	1	5.061 "	3	28.646 "
Mijnhout	13	92.556 "	5	29.969 "
Mijnhout en papierhout	1	7.541 "		
Palen en dwarsliggers	5	13.570 "		
Gezaagd hout	1	2.815 "	8	19.931 "
Boomstammen	4	2.709 "	2	1.060 "
Boomstammen en planken	1	2.805 "		
Suiker	6	4.574 "	7	6.921 "
Voermeel	1	261 "		
Keien	1	1.543 "	4	11.423 "
Keien en stukgoederen	1	3.335 "	2	6.670 "
IJzerslakken	1	3.823 "		
Graan	1	3.988 "		
Kali	1	3.918 "		
Paling	2	330 "	7	1.134 "
Blik			4	5.875 "
Kolen			4	5.725 "
Cokes			1	18.400 "
Phosphaat			1	7.111 "
Zwavelerts			1	3.679 "
Kunstmest			1	4.595 "
Papierhout en dwarsliggers			1	4.500 "
Dwarsliggers en rondhout			1	3.394 "
Rondhout			1	4.471 "
Kapbalken			3	13.052 "
Cement			2	1.128 "
Pek			1	560 "
Baggermateriaal			2	1.392 "
	Uitgevoerde lading.		1934	
	1935	1934	1935	1934
	schepen	schepen	schepen	schepen
Stukgoederen	207	385.902 m ³	196	392.331 m ³
IJzer	1	3.394 "	5	33.847 "
Kalkzandsteen	2	2.564 "	40	23.520 "
Kalkzandsteen en ijzer	1	2.693 "		
Steenen	7	13.865 "		
Oud ijzer	13	49.692 "		
Cokes	37	149.707 "	4	19.129 "
Kolen	1	4.676 "		
IJzeraarde	1	1.736 "		
Restant lading planken	1	2.805 "		
Rest. lading gezaagd hout	2	3.812 "		
Rest. lading hout	3	7.170 "		
" " kali	1	3.918 "		
IJzer en stukgoederen			2	20.317 "
Rails			1	565 "
Asphalt			1	389 "

Tenslotte, om de lezers niet verder met cijfers te vermoeien, nog een overzicht der in het afgelopen jaar door het Havenbedrijf verwerkte lading:

Specificatie havenbedrijf verwerkt in 1935.	
Kolen	155.311 ton
Stukgoederen	33.494 "
Rails	6.106 "
Scrap	26.345 "
Appelpulp	3.042 "
Asphalt	2.170 "
Petroleum-cokes	399 "
Suiker	3.897 "
Stammen	1.890 "
Pek	300 "
IJzer	2.854 "
Te transporteren	235.808 ton

Transport	235.808 ton
Mijnhout	37.392 "
Keien	675 "
Kalksteen	6.920 "
Telefoonpalen	304 "
Dwarsliggers	108 "
Gezaagd hout	1.306 "
Papierhout	2.540 "
Slakken	1.874 "
IJzeraarde	465 "
Graan	2.100 "
Totaal	289.492 ton

waarbij erop dient gewezen, dat van den eersten post, t.w. kolen, circa 100.000 tons uit lichters of spoorwagons werden overgeladen. Uit zeeschepen (207) werden in totaal door het Havenbedrijf — de centrale der zeehaven — 188.559 tons geladen of gelost. Een ernstige tegenslag vormde het terugloopen met ca. 100.000 tons door de gedeeltelijke verplaatsing van den kolenoerslag naar de „mijnhavens” aan het Juliana-kanal.

C. V.

De economische ontwikkeling van Centraal-Siberië.

Onder het Sowjet-régime is Siberië verdeeld in verschillende administratieve eenheden. Het Westen is reeds ontwikkeld; Kuznetsk, Cheliabinsk en Magnitogorsk¹⁾ zijn er de groote industrie-centra. Het Verre Oosten wordt ontwikkeld, gedeeltelijk om strategische doeleinden. Omtrent Centraal-Siberië, waarmede de administratieve districten Krasnojarsk, Oost-Siberië en de Autonome Republiek Buriat-Mongolië kunnen worden aangeduid, geeft de Far Eastern Survey van 6 Mei 1936 enkele interessante gegevens.

Voor de industrie biedt dit deel, dat nog slechts weinig bewoond is (in de districten Oost-Siberië en Krasnojarsk woonden in 1933 nog maar iets meer dan 3.000.000 inwoners), vele mogelijkheden, daar het rijk blijkt te zijn aan delfstoffen. IJzer wordt er gevonden; de belangrijkste bronnen liggen even ten Noord-Westen van het Baikal Meer: de Angara-Ilimvelden. Het hooge Noorden bevat petroleum, waardoor het een belangrijk gebied kan worden. Zoolwel in het Noorden als in het Zuiden (ten westen van het Baikal Meer) is graphiet en steenkool aanwezig.

De industrie is er in opkomst en de houtkap is er nu reeds van veel beteekenis. Men vindt er veel pijnboomen en larix-boomen. De beteekenis der verschillende industrieën blijkt uit de volgende tabel, waaruit tevens de overwegende beteekenis van de houtindustrie naar voren komt:

	pCt. van de totale productie van Rusland	
	1932 (werkelijk)	1937 (geprojecteerd)
electrische kracht	0.43	1.23
steenkool	3.47	3.10
ruwijzer	0.08	0.44
baksteen	1.27	3.50
hout	4.22	6.47
brandhout	2.14	3.74
producten v. d. zaagmolens	5.29	6.95
fineenhout	—	1.36
papier	—	6.00
wollen kleeren	0.20	0.32
leeren schoenen	1.77	2.38
vleesch	3.95	3.33
visch	1.00	1.28
vischproducten	1.15	1.41
geconserv. levensmiddelen	—	0.43

De Sowjets willen dit gebied, dat nog vele mogelijkheden biedt, op grootscheepsche wijze gaan exploiteeren. Voor het derde vijfjarenplan heeft men voor Centraal-Siberië o.a. als project: een groote stuwdam in de Angara aan het Baikal Meer, die 18 maal de kracht moet leveren van de Dnieperstroi. Men is

¹⁾ De laatste twee vinden wij in den Oeral.

thans al begonnen met er industrie tot ontwikkeling te brengen. Als de Angarastroi voltooid zal zijn, wil men er o.a. synthetische rubber gaan maken, daar men dan zoowel over kalk, zout als electriche energie zal kunnen beschikken.

Voor dezen industrieelen opbouw zijn verkeersmogelijkheden noodig. Ook daaraan wordt nu reeds gewerkt. Den trans-siberischen spoorweg hoopt men voor het eind van 1937 uit te breiden met drie aftakkingen: één van Oheremkhovo naar de Angara, één naar de Lena (de Lena-lijn), en één van Ulan-Ude naar den rand van buiten-Mongolië. Naar het Noordelijk deel, dat ook in opkomst is, gaat een luchtlijn van Krasnoyarsk aan de trans-siberische spoorlijn naar Igarka en Dudinka, welke het heele jaar door wordt bevlogen ¹⁾.

Landbouw en veeteelt zijn in dit gebied eveneens van beteekenis. Haver en tarwe zijn de belangrijkste granen, die men er verbouwt. Men hoopt den verbouw hiervan zoodanig uit te breiden, dat het district niet alleen in zijn eigen behoefte zal kunnen voorzien, maar ook in die van de Oostelijk aangrenzende districten. Voor de industrie heeft de vlas- en hennepverbouw beteekenis.

Den veestapel hoopt men belangrijk uit te breiden. In 1937 moeten er 40.3 pCt. meer runderen, 9.6 pCt. meer paarden, 56 pCt. meer schapen en geiten en 187 pCt. meer varkens zijn dan in 1932. Dat in 1932 de veeteelt toch al vrij belangrijk was, kan men hieruit afleiden, dat de veestapel van Centraal-Siberië in 1932: 3.2 pCt. van het lang-hoornige vee, 4 pCt. van de paarden, 2.7 pCt. van de schapen en geiten en 4.4 pCt. van de varkens van het totale Sowjet-Rijk bezat.

Een belangrijk onderdeel van Centraal-Siberië is de autonome Buriat-Mongoolsche Republiek, gelegen in het Zuid-Oostelijk gedeelte en even groot als Duitschland, Frankrijk en Engeland samen. De veeteelt, tot dusver de voornaamste bron van bestaan, die in de beginperiode der collectivisatie sterk in beteekenis was gedaald, neemt sedert 1933 weer toe. De akkerbouw wordt eveneens ontwikkeld, het aantal bezaaide H.A. bedroeg in 1934, 407.800 tegen 183.500 in 1923. Ook de industrie is er sterk vooruitgegaan. Waren er in 1923 16 bedrijven met 854 arbeiders (zonder de goudindustrie), in 1933 waren deze getallen resp. 23 en 3600. Het totale aantal industriele hoofd- en handarbeiders is van 1923 op 1934 gestegen van 10.700 op 52.700. Een geologisch onderzoek heeft voorts het bestaan van reserves aan kolen, ijzer, wolfram, petroleum en andere mineralen aangetoond. Men is bezig met den bouw van een fabriek voor de verwerking van wolfram. De bevolking, die in de 30 jaar voor het Sowjetbewind met 10 pCt. was gedaald, was in 1929 weer met 17.3 pCt. gestegen. De ontwikkeling van dit gebied zou een zekere aantrekkingskracht kunnen uitoefenen op de verwante Mongolen, o.a. in Mansjoekwo.

Van deze geheele Centraal-Siberische streek echter, die men tot voor kort grotendeels voor een ver-

¹⁾ Ontleend aan: N. Mikhaylov. Soviet Geography, Londen 1935.

laten wildernis hield, kan worden geconstateerd, dat zij zoowel agrarisch als industrieel een belangrijke ontwikkeling vertoont.

INGEZONDEN STUKKEN.

DE INVLOED VAN DE ARBEIDSWET OP DE KOSTEN VAN ONZE BROODVOORZIENING.

Mr. M. J. Broekhuysen schrijft ons:

Onder de bovenstaande titel publiceerde Dr. B. Ammerlaan in de Economisch-Statistische Berichten van 29 April jl. een artikel, waarin enkele stellingen ons tot verweer nopen.

Dr. Ammerlaan vergelijkt de gegevens van de Volkstelling van 1920 en 1930. Deze gegevens betreffen het aantal personen, dat zich bij die Volkstellingen als werkzaam in broodbakkerijen heeft aangemeld. Uit de vermeerdering, die dit aantal van 1920 tot 1930 heeft ondergaan, worden conclusies getrokken.

Het wil ons voorkomen, dat het cijfermateriaal, hetwelk hier als basis wordt gebruikt, daarvoor niet geschikt is. Met Dr. Ammerlaan menen wij, dat in 1920 de invloed van de Arbeidswet nog lang niet volledig had doorgewerkt, hetgeen in 1930 wél het geval was. Naast de invloed van de Arbeidswet hebben echter twee andere invloeden in dit decennium gewerkt.

In de eerste plaats betreft dit het bedrijf zelf. Een normale broodbakkerij in 1920 was inderdaad een broodbakkerij. Bijproducten, zoals koekjes en banket en andere gebakwaren, werden daar in den regel niet vervaardigd. Geheel anders is dit in 1930. De z.g. „bij-producten" worden thans in vrijwel iedere bakkerij gefabriceerd. Men zie daaromtrent de gegevens van de Bedrijfstelling 1930. De voornaamste bezigheid van de arbeiders in deze bedrijven is ook thans nog het broodbakken. Daarnaast echter werken zij tevens voor de bij-producten. Een vermeerdering van het aantal arbeiders, die zich „werkzaam in het broodbakkersbedrijf" noemen, betekent dus nog geen reële vermeerdering van het aantal manuren broodbakkersarbeid.

In de tweede plaats dient gewezen te worden op een indirecte invloed van de Arbeidswet, die er nl. toe leidt, door oorzaken, welke Dr. Ammerlaan zelf aangeeft, dat een belangrijk aantal arbeiders in het bakkersbedrijf short time moet werken. De broodbezorger bijv., die vroeger in de bezorging een volledige dagtaak kon vinden, heeft in de steden tengevolge van de Arbeidswet en de veranderde eisen van het publiek thans slechts gelegenheid om van 9.30 tot 12.30 brood te bezorgen. Soms kan hij de rest van zijn arbeidsdag in de bakkerijwerkplaats werkzaam zijn, doch lang niet altijd. Het aantal bezorgers in een bakkerij is immers veel groter dan het aantal aan de productie deelnemende arbeiders.

Vraagt men ons, of de Arbeidswet inderdaad van invloed is op de kosten van onze broodvoorziening, dan luidt ons antwoord bevestigend. Wij wijzen in dat verband op de navolgende punten:

I. De machinale installaties moeten groter zijn dan vroeger, omdat thans in enkele uren een pro-

Aanvoeren in tons van 1000 kg.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	31 Mei/6 Juni 1936	Sedert 1 Jan. 1936	Overeenk. tijdvak 1935	31 Mei/6 Juni 1936	Sedert 1 Jan. 1936	Overeenk. tijdvak 1935	1936	1935
Tarwe	14.426	452.815	426.102	—	6.461	5.437	459.276	431.539
Rogge	4.133	118.204	112.964	—	1.700	281	119.904	113.245
Boekweit	795	10.861	10.118	—	100	—	10.961	10.118
Maïs	13.221	322.239	334.432	2.203	69.916	57.708	392.155	392.140
Gerst	2.735	116.509	146.056	495	9.232	17.889	125.741	163.945
Haver	1.080	30.775	57.888	50	120	1.460	30.895	59.348
Lijnzaad	670	74.915	66.783	—	109.036	211.680	183.951	278.463
Lijnkoek	400	26.950	14.415	—	175	—	27.125	14.415
Tarwemeel	1.061	16.043	8.184	397	4.180	2.883	20.223	11.067
Andere meelsoorten	1.342	15.557	13.156	—	753	1.339	16.310	14.495

wagenpark meer dan verdubbeld zijn. Bovendien maakt de tijd, die elke bezorger nodig heeft om naar zijn wijk te gaan en daarvan terug te keren, procentueel tegenwoordig een groter deel van zijn arbeidstijd uit, dan voor 1919.

V. De arbeidsorganisatie in het bedrijf, d.w.z. de indeling van de werkuren, zo dat iedere arbeider constant door kan werken en een acht-urige dagtaak heeft, is zeer bemoeilijkt. Eenerzijds noopt dit tot short time werken, hetgeen altijd onvoordelig is, anderzijds leidt het tot snipperuren, d.w.z. uren, waarin de arbeider feitelijk bezig gehouden moet worden.

Zoals men ziet, zijn onze conclusies dezelfde als die van Dr. Ammerlaan, slechts baseren wij ons op onze ervaringen in het bedrijf zelf, liever dan af te gaan op de cijfers, waarvan wij de waarde in dit verband moeten bestrijden.

N a s c h r i f t. Het is een bekend feit, dat reeds van ouds vele broodbakkerijen zich met de bereiding van koekjes en banket bezighouden. Dat echter dit bedrijf zich tusschen 1920 en 1930 zoo sterk in deze richting ontwikkeld heeft als Mr. Broekhuysen wil doen geloven meen ik te moeten betwijfelen. Wel kan de bereiding van deze bijproducten een uitstekende compensatie bieden voor de moeilijkheden, die de Arbeidswet heeft veroorzaakt, en ik wil daarom gaarne aannemen, dat Mr. Broekhuysen in de praktijk vele gevallen kan aanwijzen van ondernemende bakkers, die zich op deze wijze aan die moeilijkheden wisten aan te passen. Maar waar het hier om gaat is of deze gevallen als maatstaf kunnen gelden voor de 15.000 bakkerijen, die ons land thans telt. Ik meen vooral daarom niet, omdat juist in deze periode de gespecialiseerde banketbakkerij zich zeer sterk heeft ontwikkeld, terwijl dit in nog grootere mate het geval is met de fabriekmatige bereiding van dit soort producten. Blijkens de uitkomsten van de volkstellingen bijv. is de personeelsbezetting in deze bedrijfstak tusschen 1920 en 1930 met meer dan 50 procent toegenomen.

Het tweede argument van Mr. Broekhuysen tegen

de juistheid van de door mij gebruikte cijfers is mij niet geheel duidelijk. In de eerste plaats is het slechts gedeeltelijk waar, dat de broodbezorger slechts tot 12.30 gelegenheid zou hebben om zijn werk te doen. In vele streken van ons land wordt bijvoorbeeld versoh brood gebruikt bij het avondeten en de bezorging heeft daar bij voorkeur plaats in de namiddaguren. Wat betreft het „short time” werken, dit zou mijns inziens slechts dan niet bezwaarlijk zijn wanneer de bakkerij-arbeider in zijn onbezette uren loonend werk zou kunnen verrichten buiten de bakkerij.

Behalve de door Mr. Broekhuysen genoemde invloeden waren er zeker nog meerdere werkzaam. Ik wijs hier o.a. op de ontwikkeling van het filiaalbedrijf in de jaren na den oorlog. Voor zoover deze — dikwijls plaatselijke — invloeden hun werking op de cijfers niet reeds onderling compenseeren, zijn zij van zoo ondergeschikt belang, dat ik meen ze in dit verband te kunnen verwaarloosen. Naar mijn overtuiging moet dan ook de groote personeelstoename, die in het bakkersbedrijf blijkens de cijfers van de volkstellingen heeft plaats gehad, worden toegeschreven aan den invloed van de Arbeidswet.

Had de wetgever niet zoo dwingende voorschriften gegeven voor het bakkersbedrijf, dan zouden deze cijfers naar mijn meening een geheel ander beeld vertoonen. Waarschijnlijk zelfs zouden de aantallen in 1930 — als gevolg van de verbeteringen in de techniek — ten opzichte van 1920 gedaald zijn en daardoor zouden de kosten van onze broodvoorziening heel wat lager liggen dan thans het geval is.

Dr. B. AMMERLAAN.

ONTVANGEN BOEKEN.

Währung, Wirtschaft und Aussenhandel. Die Theorie der Wechselkurse und das englische Beispiel door Dr. Wolfgang Volwassen. (Berlijn 1935; Junker & Dünnhaupt. Prijs R.M. 3,50).

Na een uitvoerige uiteenzetting van de gebreken der heerschende valuta-theorieën wordt bij den opbouw van de factoren, welke de wisselkoersen bepalen, op de principiële beteekenis gewezen, die aan de elasticiteit van

STATISTISCH OVERZICHT

	GRANEN EN ZADEN										TUINBOUWARTIKELEN						VLEESCH			
	TARWE 80 kg La Plata loco Rotterdam/Amsterdam per 100 kg.		ROGGE 74 kg Bahia Blanca loco R'dam/A'dam per 100 kg.		MAIS La Plata loco R'dam/A'dam per 2000 kg.		GERST 64/65 kg La Plata loco Rotterdam/A'dam per 2000 kg.		LIJNZAAD La Plata loco R'dam/A'dam per 1960 kg.		BLOEM-KOOL 1e soort p. 100 st. 5)		KASKOM-KOMMERS 1e soort p. 100 st. 5)		SALADE 1e soort 5) p. 100 Krop		RUND-VLEESCH (versch) per 100 kg Rotterdam		VARKENS-VLEESCH (versch) per 100 kg Rotterdam	
	fl.	%	fl.	%	fl.	%	fl.	%	fl.	%	fl.	%	fl.	%	fl.	%	fl.	%	fl.	%
1925	17,20	100,0	13,07 ⁵	100,0	231,50	100,0	236,00	100,0	462,50	100,0	26,47 ⁶	100,0	23,08 ⁶	100,0	5,83 ⁶	100,0	93,— ⁶	100,—	77,50 ⁶	100,—
Jan. 1936	5,45	31,7	3,52 ⁵	27,0	56,00	24,2	63,50	27,0	153,50	33,1	—	—	—	—	—	—	44,—	47,3	50,87 ⁵	65,6
Febr. "	5,21 ⁵	30,4	3,40	26,0	55,25	23,9	64,50	27,3	152,50	33,0	—	—	—	—	—	—	43,77 ⁵	47,1	48,25	62,3
Maart "	5,22 ⁵	30,4	3,50	26,8	59,50	25,7	69,75	29,6	150,00	32,4	—	—	—	—	—	—	45,75	49,2	46,57 ⁵	60,1
April "	5,17 ⁵	30,1	3,45	26,4	64,00	27,6	70,00	29,7	147,25	31,8	11,56	43,7	10,65	46,1	3,09	53,0	48,50	52,1	45,37 ⁵	58,6
Mei "	5,12 ⁵	29,8	3,17 ⁵	26,6	63,75	27,5	72,25	30,6	147,75	31,9	9,10	34,4	6,66	28,9	1,56	26,8	51,60	55,5	44,30	57,2
2 Juni "	4,90	28,5	3,45	26,4	64,50	27,9	71,50	30,3	151,00	32,6	9,81	37,1	2,24	9,7	0,80	13,7	56,— ⁷	60,2	44,50 ⁷	57,4
8 "	4,95	28,8	3,45	26,4	67,00	28,9	74,00	31,4	152,50	33,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1) Men zie voor de toelichting op dezen staat de nos. van 8, 15 Aug. 1928, 25 Febr. 1931 en 15 Febr. 1933. 2) Tot Jan. 1931 Hard Winter No. 2 van Jan. 1931 tot 16 Dec. 1929 tot 26 Mei 1930 74/5 kg Hongaarsche; vanaf 26 Mei 1930 tot 23 Mei 1932 74 kg Zuid-Russische; van 23 Mei 1932 tot 2 Oct. 1933 No. 2 Canada. 3) Tot Van 19 Sept. '32 tot 24 Juli '33 62/63 kg Z.-Russ. Van 24 Juli '33—7 Oct. '35 64/65 kg La Plata. Van 7 Oct. '35—18 Mei '36 62/63 kg Z.-Russische. 4) De jaargemiddelden zijn

Vervolg STATISTISCH OVERZICHT

	MINERALEN						TEXTIELGOEDEREN						DIVERSEN							
	STEENKOLEN Westfaalsche/ Hollandische bunkerkolen, ongezeefd f.o.b. R'dam/A'dam per 1000 kg.		PETROLEUM Mid. Contin. Crude 33 t/m 33.9 ⁰ Bè s. g. per barrel		BENZINE Gulf exp. 64/66 ⁰ Scts. per U.S. gallon		KATOEN			WOL gekamde Australische, Merino, 64's Av. loco Bradford per lb.		WOL gekamde Australische, Crossbred Colonial Carded, 50's Av. loco Bradford per lb.		KOE-HUIDEN Gaaf, open kop. 57-61 pnd.		KALK-SALPETER Gld. per 100 kg netto				
	fl.	%	\$	%	Scts.	%	\$	%	pence	%	pence	%	pence	%	pence	%	fl.	%	fl.	%
1925	10,80	100,0	1,68	109,0	14,86	100,—	23,25	100,0	29,27	100,—	9,35	100,—	55,50	100,0	29,50	100,0	34,70	100,0	12,—	100,0
Jan. 1936	6,15	56,9	0,61 ⁵	36,6	3,39	22,8	7,05	30,3	5,82	19,9	2,91	31,1	19,25	35,0	9,00	30,5	15,—	43,2	5,80	48,3
Febr. "	6,15	56,9	0,61	36,3	3,45	23,2	6,80	29,2	5,49	18,8	2,74	29,3	19,25	35,0	9,25	31,4	15,—	43,2	5,85	48,8
Maart "	6,15	56,9	0,61 ⁵	36,6	3,47	23,4	6,75	29,0	5,57	19,0	2,79	29,8	19,75	35,9	9,50	32,2	14,25	41,1	5,90	49,2
April "	6,20	57,4	0,61 ⁵	36,6	3,43	23,1	6,90	29,7	5,47	18,7	2,73	29,2	19,75	35,9	9,50	32,2	14,—	40,3	5,95	49,6
Mei "	6,25	57,9	0,61 ⁵	36,6	3,43	23,1	6,90	29,7	5,42	18,5	2,67	28,6	20,00	36,4	9,50	32,2	13,75	39,6	6,—	50,0
2 Juni "	6,30	58,3	0,62 ⁵	37,2	3,39 ³	22,8	7,05 ³	30,3	5,42	18,5	2,67	28,6	19,50 ⁴	35,5	9,50 ⁴	32,2	—	—	6,—	50,0
8 "	6,30	58,3	0,61 ⁵	36,6	—	—	6,95	29,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,—	50,0

1) Jaar- en maandgem. afger. op 1/8 pence. 2) 1 Juni. 3) 6 Juni. 4) 4 Juni.

vraag en aanbod bij den buitenlandschen handel voor de betrekkingen tusschen valuta en goederenprijzen toekomt. Vervolgens wordt aan de hand van de Engelsche valutapolitiek van den na-oorlogstijd aangetoond, waarom de goudvaluta van den ouden stijl steeds minder met de speciale belangen van de volkshuishoudingen in overeenstemming kan worden gebracht.

De wet tot het verbindend- en onverbindend verklaren van ondernemersovereenkomsten toegelicht door het secretariaat van het Verbond van Nederlandsche Werkgevers. (Den Haag 1936; N.V. Boek- en Kunst drukkerij v/h. Mouton & Co. Prijs f 1.25).

Na een beknopte uiteenzetting van de totstandkoming van de wet is een samenvatting van den inhoud van de wet gegeven voor hen, die zich hieromtrent vlug willen oriënteren, welke gevolgd wordt door een korte bespreking van enkele vragen van algemeenen aard, die bij de behandeling van deze wet naar voren zijn gekomen.

Een onderzoek naar de werkloosheid en haar gevolgen te Oss, speciaal met betrekking tot het ontslag van arbeiders bij de Margarinefabrieken van Ant. Jurgens en H. Hartog in 1929 en 1931. Bewerking door Drs. G. Groeneveld. (Tilburg 1935; Mededeelingen van het Economisch-Technologisch Instituut, kleine serie No. 4).

In de economische literatuur bestaat, zooals bekend, verschil van meening over de vraag of vermindering van de werkgelegenheid, welk het eerste gevolg is van rationalisatie, wordt gecompenseerd door meerdere werkgelegenheid, hetzij door grootere productie in de betreffende industrie, hetzij elders.

In dit onderzoek is concreet nagegaan, wat van de verschillende personen, die in 1929 en in 1931 bij de twee genoemde fabrieken ontslagen zijn, is geworden.

De Kantoormachinegids. Losbladig handboek over kantoormachines en aanverwante technische hulpmiddelen. Met maandelijksche aanvullingen. (Den Helder; N.V. Drukkerij en Uitgeverij v.h. C. de Boer Jr. Abonn.prijs f 15 per jaar).

Het doel van „De Kantoormachinegids” is tweërlei:

1e. Het verschaffen van systematisch geordende betrouwbare gegevens over kantoormachines, zoodat vragen, die

zich op dit gebied voordoen, snel en gemakkelijk beantwoord kunnen worden.

2e. Het scheppen van een doorlopenden berichtendienst over alle nieuws inzake kantoormachines.

De inhoud van „De Kantoormachinegids” bestaat uit:

1e. Gillustreerde beschrijvingen van alle kantoormachines, die van eenig belang zijn. Daarbij wordt zoo veel mogelijk getracht de voor- en nadeelen van iedere machine naar voren te doen komen. Tevens worden de toepassingsmogelijkheden in het kort aangegeven.

2e. Mededeelingen omtrent de resultaten van op het gebied van kantoormachines en kantoorarbeid verrichte proefnemingen en onderzoekingen.

3e. Literatuuropgaven.

De hoofdredactie van deze zeer goed verzorgde uitgave berust bij den heer R. W. Starreveld.

Nederland in den oorlog? Wij moeten van het zinkend schip van den Volkenbond af! door M. J. Leendertse. (Amsterdam 1936; Uitgeversmaatschappij Holland. Prijs f 0.60).

Schrijver zet de onmacht van den Volkenbond uiteen om eenigen oorlog te keeren. Het binnenhalen van Rusland, een land, dat op de wereldrevolutie blijft aansturen, wordt scherp veroordeeld. Aannemende, dat Nederland wel steeds zijn verplichtingen zal nakomen (ook die van art. 16 van het Statuut), acht schrijver het lidmaatschap van den Volkenbond een groot gevaar en dringt hij aan op een terugkeeren tot de oude, beproefde politiek van algeheele neutraliteit en zelfstandigheid. Heeft niet de historie bewezen, dat onze neutraliteit het best gediend wordt door de eigen belangen der ons omringende groote mogendheden (speciaal Engeland)? Het is jammer, dat geen aandacht gewijd wordt aan een eventueele hervorming van den Volkenbond. Internationaal gezien is schrijver's betoog dan ook negatief.

Nieuw Nederland. Maandblad voor Economie, Staatskunde en Cultuur. 2e jaargang, No. 7. (Utrecht, Nederlandsche Nationaal-Socialistische Uitgeverij. Losse nummers f 0.90).

In dit nummer schrijft Dr. R. van Genechten een critiek op het boek van Prof. Dr. J. Huizinga: „In de schaduwen van Morgen” onder den titel: „Uit de nevelen van Gisteren.”

Onze handelspolitiek door Ir. A. Plate. (Haarlem 1935; De Erven F. Bohn N.V. (Overdruk uit „De Economist”, 85ste jaargang. Afl. 1 en 2).

VAN GROOTHANDELSPRIJZEN¹⁾ (De volledige statistiek werd het laatst opgenomen in E.-S. B. van 3 Juni j.l.)

	ZUIVEL EN EIERN										METALEN													
	BOTER per kg Leeuwarder Comm. Noteering		BOTER p. kg Heffing Crisis Zuivel-Centr.		KAAS Edammer Alkmaar Fabrieks-kaas kl. m/merk per 50 kg.		EIERN Gem. not. Eiermijn Roermond p. 100 st.		KOPER Standaard Locoprijzen Londen per Eng. ton		LOOD Locoprijzen Londen per Eng. ton		TIN Locoprijzen Londen per Eng. ton		IJZER Cleveland Foundry No. 3 f.o.b. Middlesb. per Eng. ton		GIETERIJ-IJZER (Lux III) p. Eng. t. f.o.b. Antwerpen		ZINK Locoprijzen Londen per Eng. ton		GOUD cash Londen per ounce fine		ZILVER cash Londen per Standard Ounce	
1925	f.	%	f.	%	f.	%	f.	%	£	%	£	%	£	%	sh.	%	sh.	%	£	%	sh.	%	pence	%
	2,31	100,0	—	56,—	100,0	9,18	100,0	62.1/6	100,0	36.8/6	100,0	261.17/-	100,0	73/-	100,0	67/-	100,0	36.3/6	100,0	85/6	100,0	32 1/8	100,0	
Jan.'36	0,57	24,7	0,95	16,80	30,0	4,04	44,0	20.16/6	33,5	9.6/-	25,5	125.6/6	48,0	41/-	56,2	33/6	50,0	8.15/6	24,3	140/11	164,8	12	37,4	
Feb. "	0,61	26,4	0,92 ⁵	17,37 ⁵	31,0	3,37 ⁵	36,8	21.3/6	34,1	9.13/-	26,5	123.8/6	47,1	41/-	56,2	33/6	50,0	9.3/6	25,4	140/10	164,7	11 1/8	36,8	
Mrt. "	0,46	19,9	1,04	17,70	31,6	2,69	29,3	21.12/6	34,8	9.19/6	27,3	127.12/6	48,7	41/-	56,2	33/6	50,0	9.13/-	26,7	141/-	161,9	11 1/8	36,8	
Apr. "	0,44	19,0	1,02 ⁵	16,82 ⁵	30,0	2,49	27,1	22.5/6	35,9	9.14/-	26,6	125.17/-	48,1	41/-	56,2	33/6	50,0	9.3/-	25,3	140/9 1/2	164,7	12 1/8	37,7	
Mei "	0,47	20,3	0,99	18,75	33,5	2,52	27,5	22.6/6	36,0	9.9/6	26,0	123.12/-	47,2	41/6	56,8	33/6	50,0	8.18/6	24,7	140/1 1/2	163,9	12 3/8	38,5	
2 " "	0,56 ⁹⁾	24,2	0,95	20,25 ⁹⁾	36,2	2,75	30,0	22.5/6	35,9	9.8/6	25,9	117.2/6	44,7	41/6	56,8	33/6	50,0	8.15/-	24,2	139/2	162,8	12 1/8	37,8	
8 " "			0,90			2,65	28,9	22.2/6	35,6	9.7/6	25,7	114.10/6	43,7	41/6	56,8	33/6	50,0	8.15/-	24,2	139/4	163,0	12 1/4	38,1	

26 Sept. 1932 79 K.G. La Plata; van 26 Sept. 1932 tot 5 Febr. 1934 Manitoba No. 2 *) Tot Jan. 1928 Western; vanaf Jan. 1928 tot 16 Dec. 1929 American No. 2, van Jan. 1928 Matting; van Jan. 1928 tot 9 Febr. 1931 American No. 2, van 9 Febr. 1931 tot 23 Mei 1932 64 1/5 K.G. Zuid-Russische. Van 23 Mei—19 Sept. 1932 No. 3 berekend uit de gemiddelde prijzen van April, Mei en Juni van het betreffende jaar. *) 1928. *) 6 Juni. *) 4 Juni. *) 5 Juni.

VAN GROOTHANDELSPRIJZEN.

	BOUWMATERIALEN						KOLONIALE PRODUCTEN													
	VURENHOUT basis 7" f.o.b. Zweden/Finland per standaard van 4.672 M ³ .		STEENEN				CACAO G.F. Accra per 50 kg c.i.f. Nederland		COPRA Ned.-Ind. f. m. s. per 100 kg Amsterdam		KOFFIE Robusta Locoprijzen Rotterdam per 1/2 kg.		RUBBER Standaard Ribbed Smoked Sheets loco Londen per lb.		SUIKER Witte kristal-suiker loco R'dam/A'dam per 100 kg.		THEE. Afk. N.-I. thee. A'dam gem. pr. Java- en Sumatrathee p. 1/2 kg.		INDEXCIJFER	
1925	f.	%	f.	%	f.	%	sh.	%	f.	%	cts.	%	Sh.	%	f.	%	cts.	%	100.0	100.0
	159,75	100,-	15,50	100,-	19,—	100,-	42/6	100,-	35,87 ⁵	100,0	61,375	100,0	2/11,625	100,0	18,75	100,0	84,5	100,0	100.0	100.0
Jan.'36	63,00	39,4	8,25	53,2	10,—	52,6	14/-	32,9	11,12 ⁵	31,0	13	21,2	-4,125	11,6	4,32 ⁵	23,1	39,50	46,7	35,5	30,9
Feb. "	63,00	39,4	8,—	51,6	9,50	50,0	14/3	33,5	10,62 ⁵	29,6	13	21,2	-4,375	12,3	4,12 ⁵	21,3	38,50	45,5	35,6	30,6
Mrt. "	64,25	40,2	8,—	51,6	10,25	54,0	14 -	32,9	9,77 ⁵	27,2	13	21,2	-4,5	12,6	3,92 ⁵	20,9	37,25	44,1	35,8	29,9
Apr. "	65,00	40,7	8,—	51,6	10,25	54,0	14/4	33,7	9,72 ⁵	27,1	13	21,2	-4,5	12,6	3,97 ⁵	21,2	36,50	43,2	35,6	29,8
Mei "	65,00	40,7	8,—	51,6	10,25	54,0	15/3	35,9	9,52 ⁵	26,6	13	21,2	-4,5	12,6	3,65	19,5	37	43,8	35,2	29,9
2 Juni "	67,50	42,3							9,75	27,2	13	21,2	-4,4375	12,5	3,87 ⁵	20,7	36,75 ⁴⁾	43,5	35,5	30,6
8 " "	67,50	42,3							9,75	27,2	13	21,2	-4,4375	12,5	4,—	21,3			35,3	30,7

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

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	23 Mei 1936	30 Mei 1936	2,6 Juni 1936 Laagste	6 Juni 1936 Hoogste
Alexandrië..	Piast. p. £	97 1/2	97 1/2	97 3/4	97 3/4
Athene....	Dr. p. £	528	533	533	535
Bangkok...	Sh. p. tical	1/10 3/8	1/10 3/8	1/10 3/8	1/10 3/8
Budapest..	Pen. p. £	16 1/4	16 3/4	16 1/4	17
Buenos Aires ¹	p. pesop. £	18.00	18.00	18.00	18.15
Calcutta....	Sh. p. rup.	1/6 1/2	1/6 1/2	1/6 3/4	1/6 3/4
Constantin.	Piast. p. £	619	622	622	626
Hongkong..	Sh. p. \$	1/3 1/8	1/3 1/4	1/3 1/4	1/3 1/8
Kobe.....	Sh. p. yen	1/2 1/8	1/2 3/8	1/2 1/8	1/2 3/8
Lissabon...	Escu. p. £	110 3/4	110 3/4	109 3/4	110 3/4
Mexico....	\$ per £	17.90	17.90	17.40	18.40
Montevideo ²	d. per £	22 3/4	23 1/4	23 1/4	24
Montreal..	\$ per £	4.99 3/4	5.00 1/2	5.00 1/2	5.05 1/4
Rio de Janeiro ³	d. per Mil.	2 3/4	2 3/4	2 1/2	2 3/4
Shanghai..	Sh. p. \$	1/2 1/8	1/2 3/8	1/2 3/8	1/2 3/8
Singapore..	id. p. \$	2/4 1/2	2/4 1/2	2/4 1/8	2/4 1/2
Valparaiso ⁴	\$ per £	134	136	136	136
Warschau..	Zl. p. £	26 1/2	26 1/2	26 1/2	27

¹) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke imp. hebben te betalen, 27 Febr. 17.02. ²) Offic. not. 23 Mei 39 1/8; 29 Mei 39; 3 Juni 38 1/8; 4 Juni 38 1/4.
³) Id. 11 Mrt. 1935 4 1/4. ⁴) 90 dg. Vanaf 28 Aug. laatste "export" notering.

ZILVERPRIJS

Londen ¹⁾		N York ²⁾	
2 Juni 1936..	19 3/4	44 1/4	
3 " 1936..	19 15/16	44 3/4	
4 " 1936..	19 15/16	44 3/4	
5 " 1936..	19 15/16	44 3/4	
6 " 1936..	20	—	
8 " 1936..	20 1/8	44 3/4	
10 Juni 1935..	—	73 3/4	
27 Juli 1914..	24 15/16	5 1/2	84 10 3/4

GOUDPRIJS²⁾

Londen		N York	
2 Juni 1936....	139 2		
3 " 1936....	138,10		
4 " 1936....	138 3/4		
5 " 1936....	138 6 1/2		
6 " 1936....	138 9		
8 " 1936....	139,4		
10 Juni 1935....	—		
27 Juli 1914....	84 10 3/4		

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

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

Vorderingen.	30 Mei 1936	6 Juni 1936
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandse Bank	f 38.124.051,48	f 19.379.460,40
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	46.061,53	440.322,82
Voorschotten op ultimo April 1936	—	—
a/d. gemeent. verstr. op a. naar uit te keeren hoofds. der pers. bel., aand. in de hoofds. der grondbel. en der ger. fondsbel., alsmede opc. op die belastingen en op de vermogensbelasting	3.274.745,83	3.274.745,83
Voorschotten aan Ned.-Indië	113.012.916,94	120.345.888,12
Idem aan Suriname	11.962.365,32	1.975.597,14
Kasvord. weg. creditverstr. a/h. buitenl. Daggeldleeningen tegen onderpand ..	117.866.706,10	117.429.837,30
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabelen Vord. op het Alg. Burg. Pensioenfonds ¹⁾	30.173.213,22	34.018.752,77
Vord. op andere Staatsbedrijven ¹⁾ ..	10.616.795,05	11.106.795,05
Verstr. ten laste der Rijksbegr. kasgeldleeningen aan gemeenten (saldo) ..	38.182.696,24	38.182.696,24
Verplichtingen		
Voorschot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrooi verstrekt	—	—
Schuld a. d. Bank voor Ned. Gemeenten	—	—
Schatkistbiljetten in omloop	f 432.27.800,—	f 424.6.3.000,—
Schatkispromessen in omloop	96.420.000,—	98.890.000,—
Zilverbons in omloop	1.176.490,50	1.175.872,—
Schuld op ultimo April 1936 aan de gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsbel. alsmede opc. op die bel. en op de vermogensbelasting ..	—	—
Schuld aan Curaçao ¹⁾	807.493,11	707.258,01
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenf. ¹⁾	402.183,89	239.903,83
Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. ¹⁾	77.181.085,33	85.166.147,73
Id. aan andere Staatsbedrijven ¹⁾ ..	1.110.406,73	985.235,54
Id. aan diverse instellingen ¹⁾	83.045.202,—	87.013.162,—
¹⁾ In rekg.-crt. met 's Rijks Schatkist.		

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

	30 Mei 1936	6 Juni 1936
Vorderingen: ¹⁾		
Saldo Javasche Bank	f 1.430.000,—	f —
Saldo b. d. Postcheque- en Girodienst	732.000,—	514.000,—
Verschillen: ¹⁾		
Voorschot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell.	113.013.000,—	120.346.000,—
Schatkispromessen in omloop	1.500.000,—	1.500.000,—
Schatkistbiljetten in omloop	3.000.000,—	2.000.000,—
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds ..	1.264.000,—	1.264.000,—
Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarbank ..	927.000,—	828.000,—
Belegde kasmiddelen Zelfbesturen ..	430.000,—	430.000,—
Voorschot van de Javasche Bank ..	—	407.000,—
¹⁾ Betaalmiddelen in 's Lands Kas op 16 Mei 1936	f 52.135.000,—	

CURAÇAOSCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.						
Data	Metaal	Circulatie	Voor-schotten aan de kolonie	Dis-conto's	Diverse rekeningen ¹⁾	Diverse rekeningen ²⁾
1 Mei 1936	4.577	4.263	66	47	704	136
1 April 1936	4.579	4.430	333	47	586	120
1 Maart 1936	4.582	4.458	279	45	656	108
1 Februari 1936	4.600	4.308	97	46	643	82
1 Mei 1935	4.441	4.353	150	64	493	205

¹⁾ Sluftp. der activa. ²⁾ Sluftp. der passiva.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 8 Juni 1936.

Activa.	
Binnenl. Wis- f 43.629.722,35	
sels, Prom. { Bijbkn. " 2.906.938,92	
enz. in disc. { Ag.sch. " 3.634.865,77	f 50.171.527,04
Papier o. h. Buitenl. in disconto	—
Idem eigen portef. f 1.078.500,—	
Af: Verkocht maar voor debk. nog niet afgel. " —	1.078.500,—
Beleeningen { Hfdbk. f 93.173.649,59 ¹⁾	
incl. vrsch. { Bijbkn. " 7.408.668,21	
in rek.-crt. { Ag.sch. " 35.984.087,72	
op onderp. f 136.566.405,52	
Op Effecten	f 131.749.027,99 ¹⁾
Op Goederen en Spec. " 4.817.377,53	136.566.405,52 ¹⁾
Voorschotten a. h. Rijk	—
Munt, Goud	f 123.602.855,—
Muntmat., Goud	f 474.883.694,15
	f 598.486.549,15
Munt, Zilver, enz. " 20.015.799,12	
Muntmat., Zilver	618.502.348,27 ¹⁾
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfondsen	39.608.272,13
Gebouwen en Meub. der Bank	4.600.000,—
Diverse rekeningen	5.389.510,62
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221) ..	11.958.329,12
	f 867.874.892,70

Passiva.

Kapitaal	f 20.000.000,—
Reservefonds	3.105.769,04
Bijzondere reserve	6.300.000,—
Pensioenfonds	10.294.445,66
Bankbiljetten in omloop	766.248.055,—
Bankassignatiën in omloop	74.745,14
Rek.-Cour. { Het Rijk f 18.032.510,22	
saldos: { Ander " 43.572.764,08	61.605.274,30
Diverse rekeningen	246.603,56
	f 867.874.892,70
Beschikbaar metaalsaldo	f 287.759.818,51
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is	719.399.546,—
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	12.801.560,36

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dekkings-perc.
	Munt	Muntmat.				
8 Juni '36	123603	474.884	766.248	61.680	287.760	74.5
2 " '36	123602	516.626	789.444	76.225	313.878	74
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54

Data	Totaal bedrag disconto's ¹⁾	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Diverse rekeningen ¹⁾
8 Juni 1936	50.172	—	136.566	1.079	5.390
2 " 1936	43.545	—	139.062	1.079	5.875
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

¹⁾ Onder de activa.

JAVASCHIE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. metaal-saldo
6 Juni '36 ²⁾	109.180	—	161.580	21.020	36.140
30 Mei '36 ²⁾	108.590	—	156.320	22.440	37.086
9 Mei 1936	89.058	20.285	161.048	21.853	36.183
2 " 1936	89.057	20.438	156.832	22.876	37.611
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⁾	Dekkings-percentage
6 Juni '36 ²⁾	1.240	74.310	—	10.200	60
30 Mei '36 ²⁾	1.160	71.610	—	9.750	61
9 Mei 1936	1.336	11.078	52.860	9.841	60
2 " 1936	1.180	10.964	50.411	10.417	61
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

¹⁾ Sluftp. activa. ²⁾ Cijfers telegrafisch ontvangen.