

Economisch-Statistische Berichten

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

21^E JAARGANG

WOENSDAG 29 JULI 1936

No. 1074

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

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

*Redactie-adres: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam.
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruijgeplaatweg.
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 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.

HET TARIEFPROBLEEM BIJ HET STEDELIJK VERVOER- BEDRIJF door <i>Ir. W. B. I. Hofman</i>	550
De invloed van het voortschrijdend prijsbederf op de resultaten van het aanpassingsproces door <i>J. Groot</i>	553
Merkwaardige gevolgen van overheidsingrijpen door <i>J. F. Haccoû</i>	554
Een aluminium-industrie in Limburg door <i>L. R. W. Soutendijk</i>	555
AANTEKENINGEN:	
De internationale kapitaalbeleggingen.....	556
De maritieme bewapeningsuitgaven.....	558
Hervorming van het Chineesche geldwezen.....	559
Vooruitzichten op monetair gebied.....	560

Statistieken:

Groothandelsprijzen.....	562-563
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten.....	561, 564

ROTTERDAM, 27 JULI.

De burgeroorlog, welke in Spanje woedt, biedt verscheidene gevaren voor internationale politieke verwickelingen. De van Fransche regeeringszijde veronderstelde geneigdheid om de Spaansche Regeering hulp te verleenen door verschillende leveranties werd reeds als zeer gevaarlijk beschouwd. Met name nu de conferentie van Brussel uitgelopen is op een uitnodiging aan Duitschland en Italië en daar sympathiek ontvangen schijnt te zijn, zou een nieuwe aanleiding tot versterking van de betrekkingen zeer te betreuren zijn. Dr. Schacht heeft in een onderhoud in een Fransch blad zijn ideaal geschilderd, namelijk een samenwerking van Frankrijk en Duitschland voor den vrede; teruggave van koloniën zou zeer bevorderend kunnen werken.

Dat een burgeroorlog van een omvang als de huidige in Spanje het land economisch ontwricht, spreekt vanzelf. De reeds in het voorjaar bestaande onzekerheden hadden het passiefsaldo van de handelsbalans al eerder doen oploopen en den deviezentoeestand ongunstiger gemaakt. Er is thans een moratorium en een algemeene bankvacantie voor rentebetalingen afgekondigd.

Ook elders zijn storingen in het economisch leven opgetreden. De Japansche effectenbeurzen zijn alle gesloten geweest, omdat een bericht betreffende be- teugeling van de speculatie een scherpe daling der koersen tengevolge had. Een zware typhoon heeft het Westen van het land geteisterd. De buitenland- sche handel van Japan heeft een slag gekregen door het Verdrag China-Philippijnen, waarbij de invoer van Japansche goederen in het laatste land is verbo- den. De handel met Ned.-Indië blijkt zich ten gunste van Ned.-Indië te hebben gewijzigd, terwijl de over- winningen van Tsjang Kai Tsjek in China Japan op zijn hoede doet zijn, daar er een verscherping van de verhoudingen tusschen Japan en China van verwacht wordt. In de Vereenigde Staten beginnen de gevolgen van de droogte meer en meer in het geheele econo- misch leven in te grijpen. De gestegen graanprijzen doen de vleesch- en zuivelprijzen oploopen, en er is minder groente en fruit voor conserven-doeleinden. Men beraamt maatregelen om in de toekomst de uit- werkingen van de hittegolven te beperken door de landbouwende bevolking van de kwetsbaarste streken in andere streken te koloniseeren.

In Nederland heeft een voorbereiding tot koloni- satie reeds zichtbare resultaten opgeleverd. In de af- geloopte week is namelijk het eerste begin van de N.O. polder zichtbaar geworden. De moeilijkheden van de Nederlandsche bloemisterij zijn op een con- ferentie te Aalsmeer duidelijk naar voren gebracht. Door de samenwerkende organisaties werd een com- missie gevormd, welke een schema samenstelde voor steunverleening uit het Landbouwcrisisfonds.

HET TARIEFPROBLEEM BIJ HET STEDELIJK VERVOERBEDRIJF.

Bekend is, dat de vervoercijfers van verschillende vervoerbedrijven sedert het intreden van de thans heerschende crisis een sterken achteruitgang hebben vertoond. Omtrent de oorzaken van deze daling blijken de meeningen echter verdeeld te zijn. Als remedie wordt dikwijls en wel in het bijzonder ten aanzien van de stedelijke vervoerbedrijven een sterk ingrijpende tariefsherziening aanbevolen en dan in den zin van een aanzienlijke tariefsverlaging, terwijl anderzijds stemmen op zijn gegaan om te trachten betere vervoersuitkomsten te verkrijgen door verhooging der tarieven.

Betreffende deze strijdvrage mogen dan in het hieronder volgende enkele opmerkingen gemaakt worden.

In de eerste plaats deze, dat het stedelijk vervoerbedrijf geenszins een monopolistisch karakter heeft en zijn vervoer-debiet te deelen heeft met auto, rijwiel en voetganger. Een goeden indruk hiervan geven de cijfers eener telling, gehouden in het jaar 1934, betreffende de verschillende soorten van verkeer, welke den ring om de binnenstad van Amsterdam per dag passeeren (fig. 1). Het rijwiel neemt hiervan na den voetganger de grootste plaats in, doch tevens blijkt, dat tusschen de overige middelen van vervoer de tram met 13 pCt. tegenover de taxi's en auto's met 1.5 pCt. van het vervoer, de meest overheerschende positie is blijven innemen.

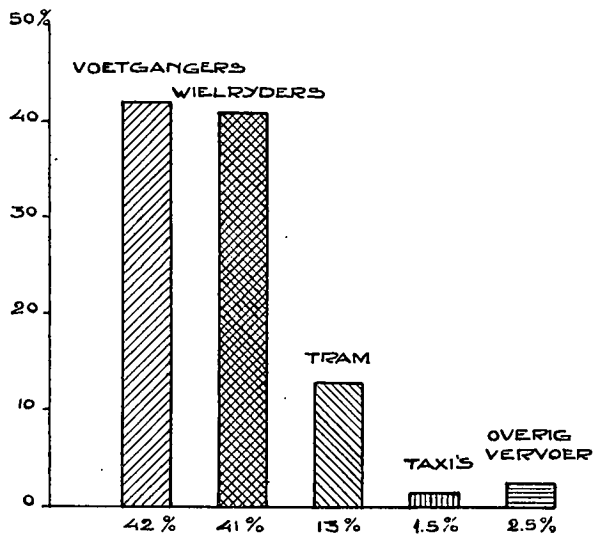


Fig. 1.

Verdeling der soorten van verkeer, welke den ring om de binnenstad van Amsterdam passeeren (telling 1934).

Een duidelijk inzicht in het concurrerend karakter van tram- en rijwielvervoer krijgt men uit de hieronder volgende tabel 1, waaruit blijkt, dat de toeneming van het aantal rijwielen en dus van het rijwielverkeer, van dezelfde grootte-orde is als de achteruitgang van het tramvervoer. Het afwijkende getal in het jaar 1932 is veroorzaakt door lijn-opheffing.

Tabel 1.

Jaar	Amsterdam.		Verschil t.o.v. het voorgaande jaar	Verschil t.o.v. het voorgaande jaar
	Vervoerde trasspassag.	Aant. verkochte rijwielmerken		
1930	145.800.000	188.000		
1931	139.500.000	197.000	- 4.4 %	+ 4,8 %
1932	116.500.000	201.000	- 16.5 %	+ 2.- %
1933	106.400.000	215.000	- 8.7 %	+ 7.- %
1934	101.400.000	229.000	- 4.7 %	+ 6.5 %
1935	94.900.000	220.000	- 6.4 %	- 3.9 %

De daling, die het aantal rijwielen over 1935 vertoont, is aan te merken deels als een teeken, dat het debiet voor rijwielen vrijwel verzadigd is, deels als

een symptoom van het steeds verder doorwerken der crisis.

Dat factoren van algemeenen aard een zoodanigen invloed op de bedrijfsuitkomsten hebben, dat het probleem niet meer louter een plaatselijk verschijnsel is, maar intercommunale parallellen heeft, moge blijken uit een vergelijking van de vervoersuitkomsten der verschillende stedelijke vervoerbedrijven in ons land

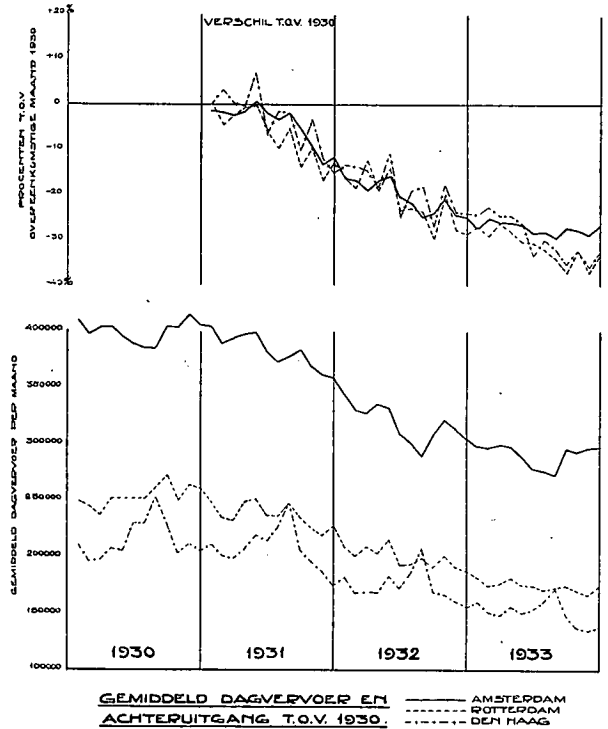


Fig. 2.

Onderste deel: Vervoercijfers van de Trambedrijven in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Bovenste deel: Achteruitgang van dat vervoer vergeleken met dezelfde maand in het jaar 1930.

Tabel 2.

Vervoer van 3 Nederlandsche Trambedrijven in miljoenen Guildens.

Jaar	Amsterdam Opbrengst t.o.v. 1930	Verschil t.o.v. 1930	Rotterdam Opbrengst t.o.v. 1930	Verschil t.o.v. 1930	Den Haag Opbrengst t.o.v. 1930	Verschil t.o.v. 1930
1930	f 13,255		f 9,048		f 7,989	
1931	13,029	- 1.7 %	8,568	- 5.3 %	7,810	- 2.2 %
1932	11,465	- 12.9 %	7,502	- 17.1 %	7,355	- 8.- %
1933	10,139	- 24.4 %	6,494	- 28.2 %	6,415	- 19.7 %
1934	9,230	- 30.4 %	5,623	- 37.8 %	5,614	- 29.7 %
1935	8,578	- 35.3 %	5,313	- 41.3 %	5,095	- 36.2 %

(tabel 2 en fig. 2). Zooals het bovenste deel van fig. 2 doet zien verloopt de daling synchroon. Uit tabel 2 ziet men, dat na een verloop van 5 jaren de totaal-daling bedraagt voor Amsterdam 35.3 pCt., voor Rotterdam 41.3 pCt. en voor Den Haag 36.2 pCt. en dus van dezelfde grootte-orde is.

De parallel is zelfs internationaal door te trekken, zooals blijkt uit de vergelijking van de cijfers in tabel 2 met de vervoersuitkomsten van een groot aantal Deutsche trambedrijven (tabel 3 en fig. 3).

Tabel 3.

Vervoer van 161 Deutsche vervoerondernemingen.

Jaar	Alle bedrijven		10 bedrijven in steden met 500.000 - 1.000.000 inwoners	
	Aantal passag.	Verschil t.o.v. '29	Aantal passag.	Verschil t.o.v. '29
1929	4545 × 10 ⁶		1395 × 10 ⁶	
1930	3966 × 10 ⁶	- 12.7 %	1262 × 10 ⁶	- 9.5 %
1931	3327 × 10 ⁶	- 26.8 %	1077 × 10 ⁶	- 22.8 %
1932	2844 × 10 ⁶	- 37.4 %	916 × 10 ⁶	- 34.4 %
1933	2647 × 10 ⁶	- 41.8 %	834 × 10 ⁶	- 40.2 %
1934	2773 × 10 ⁶	- 39.- %	872 × 10 ⁶	- 37.5 %
1935	2871 × 10 ⁶	- 36.8 %	880 × 10 ⁶	- 36.9 %

Bij 161 Deutsche tramwegondernemingen bedroeg het vervoer in 1929 ca. 4550 miljoen passagiers, welk aantal in 1932 was teruggelopen tot ca. 2850 miljoen, zijnde een achteruitgang met 37.4 pCt. en dit ondanks de krachtens de derde noodverordening van

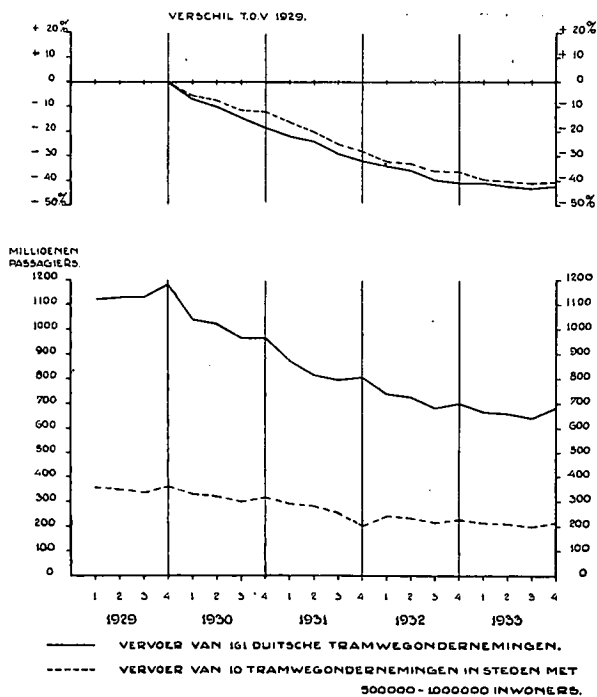


Fig. 3.

Onderste deel: Vervoercijfers van 161 Deutsche Tramweg-ondernemingen in kleinere en middelgrote steden en 10 Tramwegondernemingen in steden met 0.5—1 miljoen inwoners.

Bovenste deel: Achteruitgang van dat vervoer vergeleken met het jaar 1929.

8 December 1931 ingevoerde tariefsverlagingen, waar- op nog nader zal worden teruggekomen.

Van deze trambedrijven is nog uitgelicht de groep ondernemingen, werkzaam in steden met 500.000—1.000.000 inwoners, welke dus wat grootte betreft vergelijkbaar zijn met de drie grootste steden in ons land. Ook daar bedraagt de achteruitgang na drie crisisjaren (de crisis zette in Duitschland een jaar vroeger in dan in Nederland) 34.4 pCt., terwijl dit getal voor de 3 groote Nederlandsche stadstrambedrijven voor Amsterdam 27.1 pCt., voor Rotterdam 31.2 pCt., voor Den Haag 29.8 pCt. en voor de 3 be- drijven tezamen 28.9 pCt. bedroeg.

Als eerste conclusie mag hier dus wel vastgesteld worden, dat de crisis met ijzeren greep een noodlot- tige uitwerking op de stedelijke vervoerbedrijven heeft uitgeoefend en wel overal in ongeveer dezelfde mate, zoodat ook deze bedrijven een soort barometer zijn van den economischen toestand der omgeving waar- in zij werken.¹⁾

Om de bedrijfsuitkomsten te verbeteren staan 2 wegen ten dienste en wel eenerzijds verlaging van uitgaven en anderzijds verhooging der inkomsten.

Het eerste middel, als zijnde meer specifiek een vraagstuk van in- en uitwendige bedrijfsorganisatie, moge hier verder onbesproken blijven, het tweede middel is in hoofdzaak een tariefprobleem.

Op welke wijze nu reageeren de vervoersuitkom- sten op een tariefsverandering?

Aan de hand van vervoerscijfers voor en na ver- schillende tariefswijzigingen in verschillende vervoer- bedrijven kan op deze vraag een antwoord gegeven worden, waarbij echter eerst nog dient te worden opgemerkt, dat de tariefswijziging primair kan zijn, d.w.z., dat, terwijl de ontwikkeling van het vervoer als normaal is te beschouwen, het tarief gewijzigd wordt, bijv. omdat de zelfkosten van het vervoer stij- gen, dan wel omdat sociale overwegingen een rol spelen.

Doch ook kan de tariefswijziging secundair zijn,

¹⁾ Zie ook het uitvoerige artikel van dr. ir. J. G. J. C. Nieuwenhuis: „Het secundaire vervoer in crisistijd”, de Ingenieur 1936, Nos. 26 en 27.

dan is het vervoer de primaire oorzaak, welke de reden is om bij daling te trachten door tariefsver- hooging den inkomstenteruggang op te vangen, of door tariefsverlaging te trachten het vervoerniveau voor verdere daling te behoeden. Bij stijgend vervoer kan het tarief verlaagd worden, ter stimuleering om tot lagere algemeene kosten te komen.

Ter illustratie dienen nu de volgende voorbeelden:

1e. De verhooging van het uniformtarief bij de H.T.M. op 6 Juli 1920 van 7½ op 10 cent. Dit tarief strekte zich destijds uit over het geheele vervoer, be- halve de abonnementen. Het vervoer daalde door dezen maatregel met slechts 4.6 pCt., zoodat de ont- vangsten met 27 pCt. toenamen. De tariefswijziging is hier primair, de invloed op het vervoer is gering.

2e. De wijziging van 1 November 1921 bij de Am- sterdamsche Gemeentetram. Het uniformtarief werd 10 cent en verving daarmede de enkelritkaart van 15 cent en het retourbiljet van 25 cent. De korte trajecten werden afgeschaft. De gemiddelde tariefs- verlaging bedroeg 19.5 pCt. Het gevolg van dat tarief was een verschuiving van abonnementspassagiers naar contant vervoer. Het totaal effect was een ver- voertoename van 10 pCt. en een inkomstenvermin- dering van 11.6 pCt. De tariefswijziging was ook hier primair en vond plaats onder stabiele vervoers- omstandigheden.

3e. De tariefsverlaging bij de Rotterdamsche Elec- trische Tram op 1 Juli 1923. Het vervoer was hier dalende tengevolge o.a. van particuliere autobus- concurrentie. De tariefsverlaging is hier als van secundaire aard te beschouwen en bestond uit het verlagen van den prijs der 10-rittenkaarten van f 1 op f 0.90. Daar deze tariefswijziging slechts betrek- king had op ca. 20 pCt. van het vervoer, was zij niet in staat voldoende stimuleerend te werken. Het ver- voer bleef dalen en wel met 9 pCt., zoodat ook de opbrengst verminderde en wel met 11.5 pCt.

4e. Van primair karakter is de wijziging van 1 Juli 1928, eveneens bij de R.E.T. Op dien datum werden nl. de overstapkaartjes, die overigens weinig ge- bruikt werden, ingetrokken en als compensatie hier- voor werd in plaats van de tienrittenkaart à f 0.90 de twaalfrittenkaart à f 1 ingesteld. Daar deze twaalfrittenkaarten zich zeer spoedig in een groote populariteit mochten verheugen was het door de reductie bestreken deel van het vervoer groot en het aantal passagiers nam dan ook totaal met 7 pCt. toe, terwijl de opbrengst toch nog een vermindering van ½ pCt. te zien gaf.

Tenslotte volgen hieronder de destijds zooveel pen- nen in beweging brengende tariefsverhogingen in de 3 groote steden van ons land in het laatste kwar- taal van het jaar 1931.

De in 1929 aangevangen wereldcrisis had ook ons land aangetast; in de drie groote steden begonnen de vervoers- en opbrengstcijfers een dalende lijn te vertoonen en de tarieven werden, met het doel het financieel evenwicht te herstellen, verhoogd en wel als volgt:

5e. In Den Haag (16 November 1931) werd het uniformtarief van 10 op 12½ cent gebracht, voor 5-, 10- en 20-rittenkaarten op 11 cent. Het vervoer daalde met 7.2 pCt., de ontvangsten stegen met 4.1 pCt.

6e. In Amsterdam (5 October 1931) verhooging van enkelen rit en overstapje van 10 op 11 cent. Het vervoer verminderde met 5.4 pCt., de ontvang- sten namen toe met 2.7 pCt.

7e. In Rotterdam (15 October 1931). Hier was de verhooging het geringste, nl. voor de 12 rittenkaar- ten van f 1 op f 1.10. Het resultaat was een ver- voersvermindering van 2.65 pCt. en een opbrengst- vermeerdering van 1.35 pCt.

In al deze drie gevallen is dus een positief resul- taat bereikt, terwijl in Den Haag, waar het tarief

het sterkst verhoogd werd, de financieele resultaten het best waren.

Ook gegevens betreffende tariefsveranderingen in Duitschland staan ter beschikking. Zooals reeds werd opgemerkt, is op 8 December 1931, krachtens noodverordening door de toenmalige rijksregering, voor alle trambedrijven een tariefsverlaging dwingend voorgeschreven. De gevolgen hiervan zijn over de geheele linie een fiasco geworden. Van de 16 in dit verband beschouwde bedrijven zijn er slechts 2, die een kleine verhoging van hun vervoercijfers konden bereiken. Bij alle overige bleef het vervoer met 5.15 pCt. dalen, terwijl de tariefsverlaging over alle bedrijven gemiddeld 7.76 pCt. bedroeg, zoodat de inkomsten dus een nog sterkere daling, nl. van 12.49 pCt., vertoonden. Zeer illustratief is hier een bedrijf, dat, hoewel daartoe door bijzondere omstandigheden niet gedwongen, eveneens zijn tarieven verlaagde en daarmee een vervoerstoename, hoewel uitsluitend bij de reductietarieven, van 2.9 pCt. bereikte. Daar de tariefsverlaging door elkaar van dit bedrijf 24.54 pCt. bedroeg, daalden de inkomsten met 22.3 pCt. Dit bedrijf heeft toen na korten tijd wat betreft het uniformtarief à 15 Rpf. weer het oude tarief van 20 Rpf. hersteld. Het vervoer ging toen weliswaar met 6.43 pCt. achteruit, doch de inkomstenval van 22.3 pCt. werd weer met 18.3 pCt. ingehaald.

De schrijver, die deze gegevens destijds publiceerde (Kellner, Die Auswirkung der Notverordnung Tariffsenkung auf Einnahme und Verkehr. Verkehrs-technik 1932, Heft 20 pag. 394) komt aan het eind van zijn betoog tot de volgende conclusies:

1. Tariefsverlagingen zijn geen goed middel om de slechte rentabiliteit van vervoerbedrijven te verbeteren.

2. In tijden van slechte conjunctuur kan zelfs een groote tariefsverlaging geen belangrijk hooger vervoer veroorzaken en zeker niet zoodanig, dat daardoor een beter financieel resultaat wordt bereikt.

Op welke wijze hangt nu echter het vervoer af van het tarief. Om hieromtrent tot algemeene conclusies te kunnen geraken, zijn nagegaan de resul-

taten van meerdere tariefswijzigingen bij een aantal taxi-ondernemingen, waarbij de volgende uitkomsten werden bereikt (om begrijpelijke redenen zijn niet de absolute cijfers genoemd, doch zijn de schalen gewijzigd).

Tabel 4.

Gegevens Fig. 4 voor indexcijfer is 100.

Tarief No.	km prijs	Aantal ritten per dag	Opbrengst per dag
1	13.32 ct.	816	f 351.—
2	11.17 „	907	„ 338.50
4	21.58 „	364	„ 289.50
5	8.10 „	1129	„ 327.—
6	9.41 „	998	„ 339.—
7	9.08 „	1045	„ 349.—
8	22.72 „	303	„ 245.—
9	22.77 „	368	„ 292.—

Hieruit blijkt, dat het verband tusschen verbruik (aantal ritten) en tariefprijs lineair is en dat dus de vervoersopbrengst een parabolisch verloop heeft (fig. 4). Bij nader onderzoek blijkt, dat deze correlaties voor vervoerbedrijven in het algemeen en dus ook voor onze stedelijke vervoerbedrijven gelden.

Daar het verband tusschen vervoer en tariefprijs lineair is, bestaat er:

1e. een eindig maximaal vervoer P voor een tariefprijs = nul;

2e. een eindig tarief T met een vervoer = nul.

Dit laatste, eindige, tarief T wordt grenstarief genoemd. Uit de figuur is verder zichtbaar, dat de vervoersopbrengst, het product van vervoer en tariefprijs, bij de beide uitersten gelijk nul is en daar tusschen en wel bij het tarief G, zijnde het halve grenstarief, een maximum M bereikt.

Nu is dus ook begrijpelijk, waarom sommige bedrijven hun tarieven verhoogd hebben, terwijl andere tot verlaging overgingen. Ligt het tarief rechts van de lijn GM dan is door verdere verhoging geen gunstiger opbrengst meer te verwachten, en kan men verbetering alleen bereiken door tariefsverlaging.

Ligt het tarief echter links van de lijn GM en

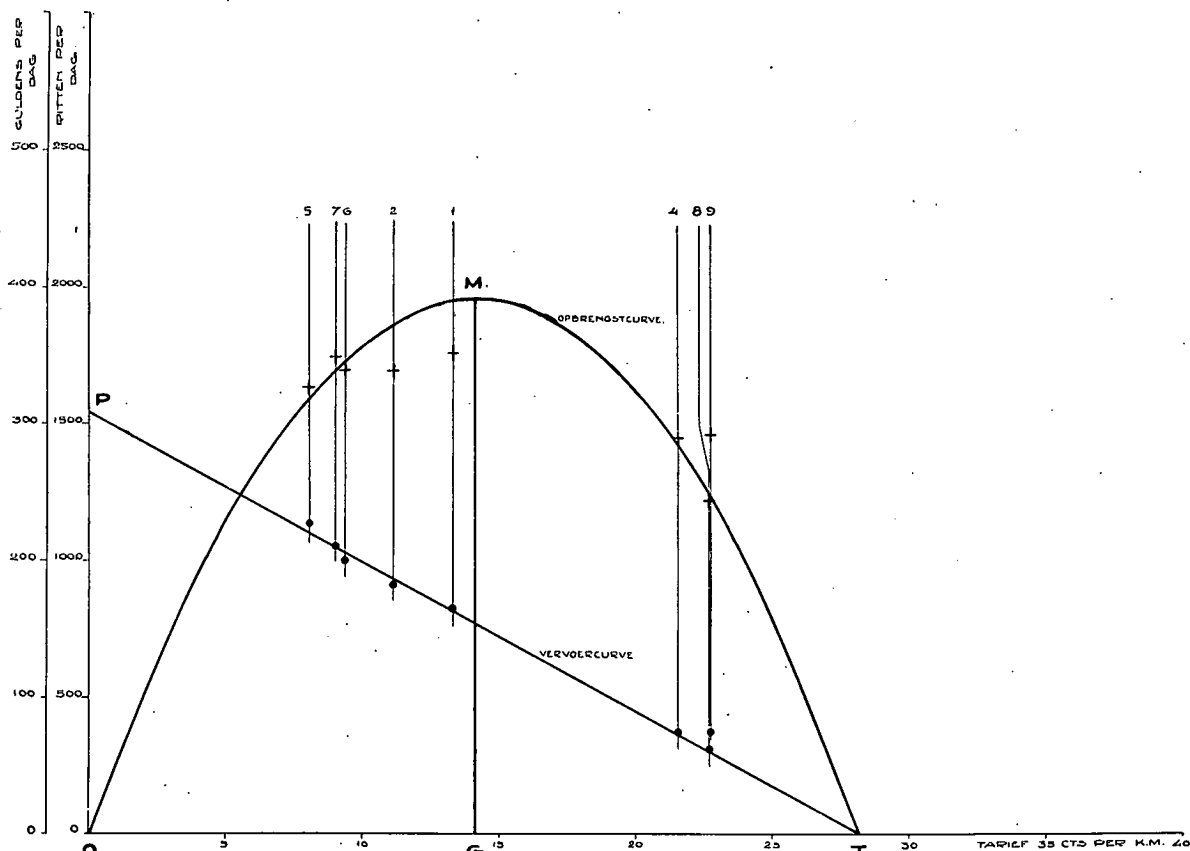


Fig. 4.

Correlatie tusschen tarief, vervoer en opbrengst.

dus de opbrengst op den linkertak van de parabool, dan *moet* men tot tariefsverhoging overgaan om een verdere daling van de opbrengst te voorkomen.

Naarmate men verder van het gunstigste tarief G afwijkt wordt de daling van de opbrengst steeds sneller.

Dit verklaart ook de averechtsche uitwerking der aan de Deutsche bedrijven opgelegde tariefsverlaging; blijkbaar lagen de opbrengsten dus in het algemeen reeds op den linkerparabooltak en waren de tarieven dus reeds lager dan het optimale tarief G .

Wat gebeurt er nu, wanneer men eenmaal dit optimale tarief G ingesteld heeft, doch het indexcijfer der goederenprijzen zich wijzigt? In fig. 5 geldt de kleine parabool voor het indexcijfer = 100. Is het indexcijfer gestegen tot X , dan wordt het tarief ten opzichte der goederenprijzen goedkooper en het ver-

band tusschen tarief en passagiers wordt dus niet langer weergegeven door de lijn PT , maar volgens den nieuwen toestand door de lijn PT' . De daarbij behorende opbrengstcijfers liggen op de groote parabool, welke ten opzichte van de kleinere verschoven is, en wel zoodanig, dat de top naar rechts gegaan is. Dat wil zeggen, dat een tariefverhoging niet kan uitblijven, wil de maximale opbrengst bereikt worden.

In de Belgische bedrijven kan men er dan ook tenslotte niet aan ontkomen tot deze verhoging over te gaan, zooals de ervaring thans aantoonst.

Tenslotte de opmerking, dat het meerkosten- en het vastelastenprobleem hier kortheidshalve buiten rekening gelaten zijn; ook dan echter blijven bovenstaande beschouwingen en conclusies in wezen onveranderd.

Ir. W. B. I. HOFMAN.

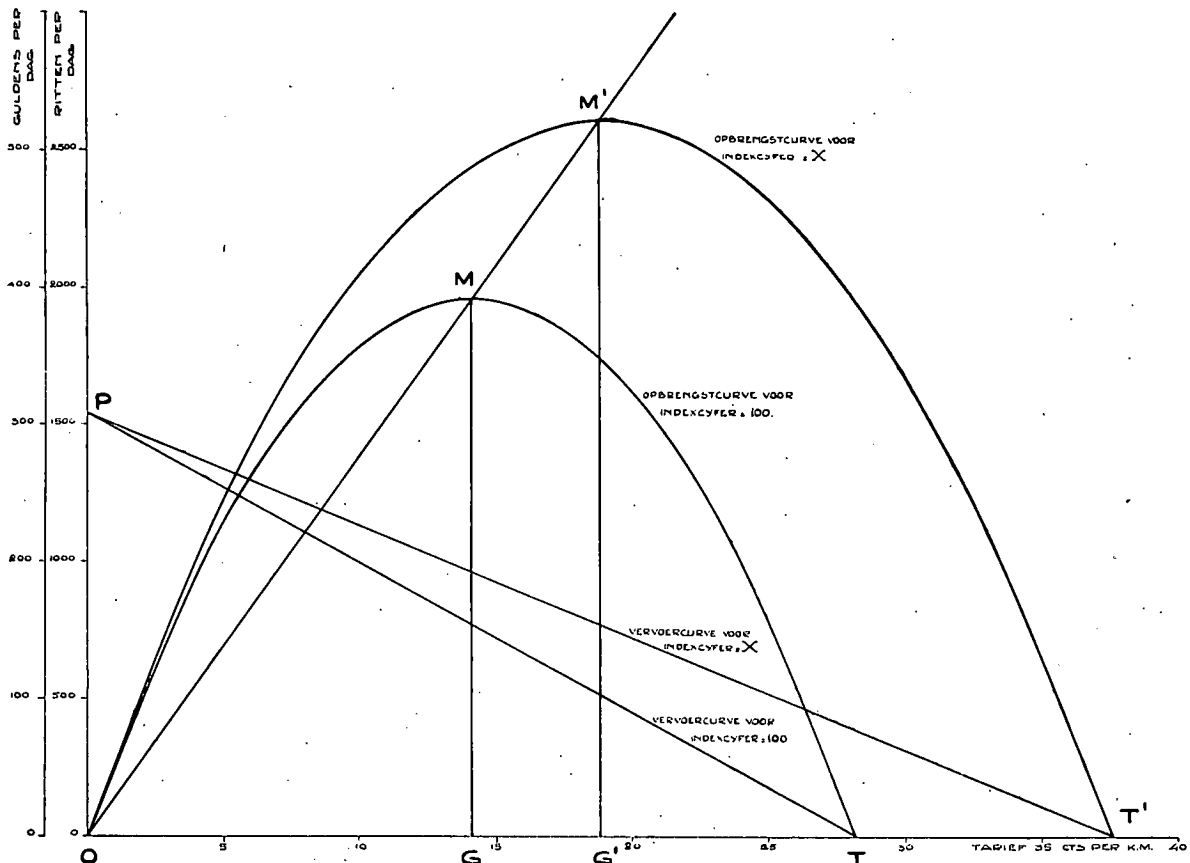


Fig. 5.

Correlatie tusschen indexcijfer der goederenprijzen en tarief, vervoer, opbrengst.

DE INVLOED VAN HET VOORTSCHRIDDEND PRIJSBEDERF OP DE RESULTATEN VAN HET AANPASSINGSPROCES.

In een vorige bijdrage ¹⁾ hebben wij erop gewezen, hoe in de laatste jaren de internationale handel werd ontwricht door het voortwoekerdend prijsbederf, dat een gevolg was van de internationale dumping en hoe, als natuurlijke reactie op dit gevaar, in elk land maatregelen werden getroffen om den invoer te beperken.

Richten wij thans onze beschouwingen op den nationalen handel, dan zien wij, dat hetzelfde prijsbederf, dat de wereldwelvaart bedreigde, thans, nadat de internationale welvaart door allerlei maatregelen wordt belemmerd, de nationale welvaart ondermijnt.

Voor den individueelen ondernemer wijzigden zich daardoor de omstandigheden slechts in zoverre, dat hij, nu de buitenlandsche afzetmarkten voor hem werden afgesloten, geheel op de binnenlandsche markt was aangewezen. De politiek van prijsdiscriminatie, voorheen met succes op buitenlandsche markten ge-

voerd, had hem echter de oogen geopend voor den uiterst gunstigen invloed, welchen iedere vergrooting van de productie uitoefende op den kostprijs daarvan.

Het gevolg daarvan is, dat de ondernemer, die niet door prijsafspraken is gebonden, is gaan inzien, dat ook voor zoover betreft den nationalen handel, het winstbelang van zijn onderneming wordt gediend, wanneer het hem gelukt door middel van gediscrimineerde prijzen, zijn omzet tot een hooger peil op te voeren. Wanneer dus de ondernemer erin slaagt door speciale aanbiedingen tegen prijzen, welke lager zijn dan de gemiddelde kostprijs, een *nieuwe* groep van afnemers tot zich te trekken, dan verhoogt hij daardoor de winst van zijn onderneming. In het algemeen zal die winstvergrooting slechts van korten duur zijn, want omdat het aantal afnemers van een bepaald product beperkt is, evenals het kwantum dat zij afnemen, beteekent de omzetvergrooting van een bepaalde onderneming in die branche meestal een omzetvermindering bij andere ondernemingen. De gedupeerden zullen met deze omzetvermindering geen genoegen nemen; zij zullen de schade trachten in te halen door, met behulp van verdere prijsonder-

¹⁾ Zie E.-S.B. van 15 Juli 1936.

biedingen, afnemers van concurrerende fabrieken tot zich te trekken en zoo zal tenslotte het algemeen prijspeil langzaam maar zeker terugzakken tot het niveau van de differentieele kosten, waardoor duurzaam verlies in de productie intreedt. Het ligt niet in de macht van den individueelen ondernemer deze fatale strooming te stuiten of zelfs maar af te remmen. Immers, ook wanneer hij van iedere verdere prijsonderbieding zou willen afzien, omdat hij inziet, dat daaraan tenslotte de geheele bedrijfstak ten gronde gaat, dan nog kan hij zijn concurrenten niet dwingen hetzelfde te doen. Zoolang de concurrentiestrijd geheel ongeordend blijft, zoolang zal iedere ondernemer, op ieder moment, belang hebben bij omzetvergroting door prijsonderbieding.

Men doet goed aan het begrip prijsonderbieding de ruime interpretatie te geven, waarop het aanspraak kan maken. Men denke daarbij aan het cadeaustelsel in al zijn geledingen, aan aanbiedingen als „een dag gratis koopen”, aan koffie en thee, die in warenhuizen gratis wordt geschonken en aan alle andere verkapte vormen, waarin het euvel der prijs-
onderbiedingen aan den dag treedt.

Het is nu van belang om na te gaan, of en zoo ja in hoeverre, de bovenomschreven tendens tot afbrokkeling van het prijspeil tot op het niveau der differentieele kosten, de gunstige gevolgen, welke van de doorvoering der economische aanpassingspolitiek zijn te verwachten, afremt. Vooropgesteld zij, dat wij de economische aanpassingspolitiek meenen te kunnen definieeren als een stelsel van maatregelen, waarmede vóór alles wordt beoogd de productiekosten te verlagen om zodoende die productiekosten aan te passen aan de sterk verlaagde opbrengstprijzen. De productiekostenverlaging heeft als direct gevolg een inkomensverlaging van de geheele bevolking, welke daardoor tot versoering wordt gedwongen. Deze noodzakelijke versoering brengt er de bevolking toe, afstand te doen van luxe uitgaven, waardoor dus de besteding van het overgebleven volksinkomen wordt geconcentreerd op de meest vitale deelen van het bedrijfsleven, op de bedrijven namelijk, die dienstbaar zijn aan de voorziening in de meest dringende levensbehoeften.

In verband met het feit, dat deze bedrijven dus, ondanks de algemeene inkomensverlaging, de vraag naar hun producten niet, of althans weinig zullen zien dalen, zullen zij eenerzijds de verkoopprijzen van hun producten niet behoeven te verminderen, terwijl anderzijds de productiekosten, door de verlaging van loon en rente, belangrijk zullen zijn omlaag gebracht, waardoor dus de mogelijkheid van rendabele exploitatie weer zal zijn geopend. De economische aanpassingspolitiek beoogt dus langs dezen weg weer een kern van winstgevende bedrijven te doen ontstaan, welke den grondslag zullen vormen voor een nieuwe welvaart, omdat die bedrijven, juist doordat zij winstgevend zullen zijn, op het bedrijfsleven de bevruchtende werking zullen uitoefenen, welke ieder rendabel bedrijf op het bedrijfsleven uitoefent. Het criterium van de economische aanpassingspolitiek is dus hierin gelegen, dat men, voor zoover betreft de vitale deelen van ons bedrijfsleven, een poging doet om het peil der opbrengstprijzen los te maken van het niveau der differentieele kosten. Men tracht dit doel te bereiken door, met handhaving van de opbrengstprijzen, de productiekosten te doen dalen en zodoende winst te doen ontstaan.

Dat door de systematisch doorgevoerde loonsverlagingen de productiekosten over de geheele linie zijn gedaald, staat zonder meer vast. Een geheel andere vraag is, of het mogelijk is bij de daling der productiekosten de opbrengstprijzen te handhaven. In die bedrijfstakken, zoo luidt de redeneering, waarop door de versoering het volksinkomen wordt geconcentreerd, zal de vraag weinig of geen vermindering ondergaan en is dus een prijsverlaging niet noodzakelijk. Ons komt het voor, dat men in deze redeneer-

ring den invloed van het voortwoekerend prijsbederf onderschat. Men ziet daarbij over het hoofd, dat zoolang de ongeordende concurrentiestrijd blijft voortbestaan, zoolang dus de producenten in de verschillende bedrijfstakken niet onderling door prijsafspraken zijn gebonden, iedere ondernemer, op ieder moment, het winstbelang van zijn onderneming dient, wanneer hij door middel van prijsonderbieding zijn omzet vergroot. Laat hij dat na, dan stelt hij zich immers dagelijks bloot aan het gevaar, dat één van zijn concurrenten hem daarin zal voorgaan. In dat geval zal hij een deel van zijn omzet verliezen aan zijn onderbiedenden concurrent en als hij dan noodgedwongen ook tot prijsverlaging besluit, om althans het resteerende deel van zijn omzet te redden, is hij te laat. Immers, het prijspeil is nu toch gedaald en de concurrent heeft het tijdelijk voordeel, dat aan de omzetvergroting was verbonden, getoucheerd. Wanneer dan ook in een bepaalden bedrijfstak de productiekosten dalen, dan zal, in den ongeordenden concurrentiestrijd, deze kostenverlaging onmiddellijk worden gevolgd door een daling van de opbrengstprijzen tot een gelijk bedrag, zoodat het prijspeil weer direct zal terugvallen tot het niveau van de differentieele kosten, waardoor de drukkende bedrijfsverliezen, welke tenslotte de bron van alle ellende vormen, zullen blijven voortbestaan.

De internationale dumping bedreigde de wereldwelvaart met volledige ineenstorting. Om dit gevaar af te wenden zijn in alle landen handelsbelemmeringen opgeworpen en gereguleerde ruilregelingen doorgevoerd, waardoor de internationale handel in zekeren zin is geordend. Overgebleven is echter nog het minstens even groote gevaar van wat men zou kunnen noemen „de binnenlandsche dumping”. Het voortschrijdend prijsbederf neemt ook in ons land dag voor dag ernstiger afmetingen aan en wanneer het niet gelukt aan dit euvel paal en perk te stellen, dan gelooven wij niet, dat het mogelijk zal zijn, het prijspeil los te maken van het niveau der differentieele kosten, m.a.w., dan gelooven wij niet, dat het mogelijk zal zijn het bedrijfsleven weer tot winstgevende exploitatie te brengen.

J. GROOT.

MERKWAARDIGE GEVOLGEN VAN OVERHEIDS- INGRIJPEN.

(*Steun aan de rubber- en koffiecultuur.*)

Toen in 1934 de rubberrestrictie werd ingevoerd, hebben wij er ook in E.-S. B. op gewezen, dat hier de belangen van de bevolkingsrubber aan die der ondernemingsrubber ondergeschikt werden gemaakt. De ontwikkeling heeft ons in het gelijk gesteld; het bijzonder uitvoerrecht, aanvankelijk 10 ct. per kg droge rubber bij een notering voor Java standaard sheets te Batavia van circa 20 ct. per $\frac{1}{2}$ kg, werd voortdurend, zij het met eenige onderbrekingen, verhoogd en bedraagt thans 36 ct. per kg bij een notering voor Java standaard sheets van ongeveer 25 ct. per $\frac{1}{2}$ kg te Batavia. En de laatste, 26ste, Berichtgeving over de bevolkingsrubber constateert met zooveel woorden, dat het streven is om tusschen de notering te Batavia en het bijzonder uitvoerrecht een marge van 7 ct. per $\frac{1}{2}$ kg te handhaven. Twee jaar lang dus heeft de Indische Regeering een deel, later zelfs het grootste deel van het provenu van het product, via een bijzondere heffing, aan de producenten onttrokken en via de rubberfondsen aan de gemeenschappen ten goede doen komen. Ongetwijfeld voor goede werken, hoewel men zich meer dan eens heeft afgevraagd of zij wel noodzakelijk waren, doch in elk geval was dit in wezen toch niet anders dan een *onteigening ten algemeenen nutte*.

Ware het zoo, dat de bevolkingstappers in het geld zwommen, och wellicht had men er vrede mede kunnen hebben, dat onder die omstandigheden ook zij iets bijdroegen teneinde de lasten der andere leden van de groote gemeenschap, die Ned.-Indië onder en

dank zij Nederlands bewind vormt, te verlichten, ook iets betaalden voor de orde, rust en welvaart, welke Nederland ook hun geschonken heeft. De berooide stand van 's Lands schatkist maakte extra-inkomsten zeer welkom, hoewel het dan natuurlijk in strijd met principes van juiste heffing zou zijn geweest een bijzondere last op een bepaalde categorie producenten te leggen. Doch neen, de baten dezer bijzondere heffing moesten aan de gemeenschappen, van welke sommige leden dat uitvoerrecht oprachten, ten goede komen. Die baten bovendien waren ook niet de uiting van een bijzondere welvaart; integendeel, wij hebben zelfs waargenomen, dat het bedrag, dat binnenkwam, vergroot werd dank zij het feit, dat het inkomen der belastingen te klein werd om in hun levensonderhoud te voorzien en als zoodanig was de hoegrootheid van de opbrengst zelfs een teeken van armoede.

Overigens, het is zoo langzamerhand wel duidelijk geworden, dat deze heffing een onjuiste bestemming heeft gevonden; niet zelf een onjuiste is, want aansluitend eraan kan, zooals wij indertijd in E.-S.B. hebben uiteengezet, door een juiste bestemming dit bedrag weer ten goede worden gebracht aan degenen, die het opbrengen. De Indische Regeering heeft evenwel tot de individueele restrictie besloten, welke bij het tegenwoordig prijsniveau grootere baten aan de gemeenschappelijke bevolkingstappers zal brengen en waarvan met ongeduld de nadere uitwerking tegemoet wordt gezien.

Intusschen, zooals gezegd, de steun aan de rubbercultuur heeft nu reeds twee jaar geleid tot een relatief steeds verdergaande onteigening van de bevolkingsproducenten.

Inmiddels is besloten ook de koffie door de moeilijke periode heen te helpen en daarvoor wordt de Nederlandsche consument belast met een heffing op basis van 12 cts. per kg ongebrande koffie. Wij wenschen hier thans niet na te gaan, wat daarvan de consequenties voor het koffie-verbruik zullen zijn, doch wenschen alleen voor de besteding aandacht te vragen. Het fonds, dat door deze heffing zal worden gevormd, zal, naar verluidt, verdeeld worden tusschen de ondernemings- en bevolkingskoffie en de betaling zal geschieden in den vorm van een exportpremie. Wij willen aannemen, dat een deel van die exportpremie ook inderdaad aan de koffiëproducenten ten goede komt; het andere deel zal o.i., voor zoover het niet in de zakken der tusschenschakels verdwijnt of noodig is voor de organisatie van den steun, als geschenk aan den buitenlandschen consument toevloeien. Voor dat deel, dat den producent bereikt, willen wij nu eens nagaan, welke beteekenis het in wezen heeft.

Een ieder, die het prijsverloop van koffie heeft gevolgd, weet, dat dit gedurende de laatste jaren zoodanig gedaald is, dat het practisch gesproken voor ondernemingen, welke gewone soorten produceeren, niet meer mogelijk is op haar kostprijs te komen. En terecht wordt de ondernemingskoffie-cultuur dan ook als een noodlijdende gekwalificeerd. Doch zonder verder commentaar wordt nu tevens een stapje verder gegaan en de Indische koffiëproductie als noodlijdend gekwalificeerd. En dan vraagt men zich af of dit nu wel juist is.

De bevolkingskoffie van Ned.-Indië, voor een groot deel afkomstig uit Zuid-Sumatra, wordt daar verkregen van aanplantingen, welke, evenals de bevolkingsrubbertuinen, geen kapitaalwaarde hebben, doch uitsluitend een gebruikswaarde. In den inlandschen landbouw wordt terecht de arbeid als de bron van productie beschouwd en de grond als het middel om arbeid mogelijk te maken.¹⁾

De grond behoort in de Buitengewesten niet tot de goederen, met welke door de bevolking economisch wordt omgegaan; integendeel, de ladangbouw is voor

een groot deel, in onze oogen, rooibouw, doch de toestanden veroorloven deze wijze van exploitatie.

Ook de arbeid heeft voor den inlander, voor zoover het den gezinsarbeid betreft — het algemeene verschijnsel — een ander karakter; de richting van arbeidsaanwending wordt bepaald door de vraag: hoe voorzie ik met de geringste inspanning in de behoeften van mij en de mijnen. Wel wordt bij tijden vaak vreemde arbeidskracht aangetrokken, doch dan geschiedt de beloning veelal in natura, soms ook in geld.

De productie-verhoudingen in de bevolkingskoffie, waarop dit beeld ook van toepassing is, zijn dus geheel anders dan die bij de ondernemingscultuur. Wordt bevolkingskoffie voortgebracht — en dit geschiedde in 1935 met rond 880.000 picols tegen 876.000 picols ondernemingskoffie — dan beteekent dit zonder meer, dat die koffie, evenals de geproduceerde bevolkingsrubber, bron van inkomen is. Zou het oogsten van het product alleen met nadeel mogelijk zijn, dan krimpt de productie tot kleinere proporties in en zoekt de inlander een andere bron om in het levensonderhoud te voorzien.

Terecht wijdt het „Soer. Handelsblad” aan dit punt een beschouwing en komt tot de conclusie, dat de inlandsche koffiëproducent geen kostprijs heeft en dat datgene, wat hij uit den koffiësteun ontvangt, voor hem zuivere winst is; wij zouden voor „geen kostprijs” willen schrijven „een te verwaarloozen kostprijs” en zijn van meening, dat dit betoog volkomen juist is; voor zoover geldloon wordt betaald, bepaalt het surplus bij de opbrengst of geogost wordt. Wel vereischt een koffië-aanplant onderhoud teneinde tenietgaan te voorkomen, doch voor de hoeveelheid koffie, die geogost wordt, is dit niet beslissend; het is dan een historisch offer in arbeid geworden.

Nu kan men van meening verschillen over de vraag, of het inkomen van den inlandschen koffiëproducent te hoog of te laag is, men kan zelfs van meening zijn, dat het te laag is, doch wordt daardoor gemotiveerd, dat een heffing op den Nederlandschen consument wordt gelegd teneinde de noodlijdende koffiëcultuur te steunen? O.i. niet, een verliesgevende cultuur te steunen kan alleen geschieden door de categorie van producenten, welke met den ondergang bedreigd worden, te hulp te komen en dat deze toestand bij de bevolkingskoffie aanwezig zou zijn is niet bewezen; integendeel, de omvang der oogsten van bevolkingskoffie gedurende de laatste jaren geeft daarvoor geen aanwijzing.

In elk geval doet het merkwaardige feit zich voor, dat, terwijl ten aanzien van de bevolkingsrubber de maatregelen om de rubbercultuur te steunen hebben geleid tot een zeer groote onteigening bij de bevolkingsproducenten, de maatregelen ter ondersteuning van de koffiëcultuur den opzet hebben om juist een categorie van producenten, voor wie de koffie nog een inkomen beteekent, een extra bate toe te stoppen, ten laste allereerst van den Nederlandschen consument, doch ten laste ook van de koffie-ondernemingen, die met ondergang bedreigd worden.

Merkwaardige consequenties van „geleide economie”!

J. F. H.

EEN ALUMINIUM-INDUSTRIE IN LIMBURG.

Nadat reeds eenige malen de mogelijkheid van aluminiumfabricatie in Nederland was geopperd en voor deze industrie met eenige andere bedrijfstakken als sodaproductie, papierindustrie, buizenfabricatie, dynamiet-springstoffen- en papierzakkenindustrie in Nederland levensvatbaarheid was geconstateerd, is het vraagstuk der aluminiumfabricatie door het Economisch Technologisch Instituut in Limburg aan een Commissie in studie gegeven. Deze Commissie moest onderzoeken of een dergelijke industrie in Limburg rendabel zou kunnen zijn en of gebruik gemaakt zou kunnen worden van de daar aanwezige waterkracht. Zij heeft haar rapport dezer dagen gepubliceerd.

¹⁾ Vgl. M. B. Smits „Over den Landbouw in Nederlandsch-Indië” 1929, pag. 132.

In een tiental conclusies wordt de vraag betreffende de levensvatbaarheid bevestigend beantwoord.

De Commissie begint met de toenemende beteekenis van het aluminium naar voren te brengen en de verschillende toepassingsmogelijkheden op te sommen. Zij besluit dit met de volgende passage:

De toepassingsmogelijkheden van aluminium zijn dus vele en het laat zich aanzien, dat zij nog door vele gevolgd zullen worden. Het is dus ook alleszins verklaarbaar, dat de grafieken van het wereldaluminiumverbruik sedert het begin dezer eeuw een ongekende toename vertoonen, veel grooter dan die van de andere metalen, hetgeen het aluminium als het metaal der toekomst doet kennen.

Ten aanzien van het, in vergelijking met andere Europeesche landen nog zeer geringe Nederlandsche verbruik, merkt Zij op:

In de industrie wordt veel van aluminiumapparaten gebruik gemaakt, o.a. in bierbrouwerijen, chocoladefabrieken, zuivelindustrieën, margarine- en kunstzijdefabrieken, enz. Ook de eischen van het snelverkeer schrijven meer en meer het gebruik van lichte metalen voor. Zoo zijn bij de constructie van het nieuwe Nederlandsche spoorwegmateriaal veel onderdelen van het metaal aluminium en zijn alligages vervaardigd. Dat bij de constructie van luchtschepen en vliegtuigen aluminium als een voornaam constructiemateriaal moet beschouwd worden, mag als bekend worden verondersteld.

Voegt men hierbij de ook door de Commissie genoemde mogelijkheden, welke het metaal o.a. heeft voor verpakkingen, huishoudelijke doeleinden en electrotechnische industrie (daar het zich door zijn gering gewicht uitstekend voor hoogspanningsleidingen leent) dan is de beteekenis van aluminium reeds voldoende aangegeven om het werk van genoemde Commissie te rechtvaardigen en het tot stand komen van een rendabele aluminiumindustrie toe te juichen.

Ten aanzien van de energievoorziening wordt zoowel het gebruik van bij de sluizen van het Juliana-kanaal aan te leggen waterkrachtcentrales, als van een eigen calorische centrale ontraden en tot gebruik van de elektrische centrale van de Limburgsche steenkoolmijnen geadviseerd. De gunstigste vestigingsplaats moet dan ook, volgens de Commissie, in de nabijheid van een der groote mijncentrales worden gezocht.

Het is deze conclusie, ten aanzien van de meest gunstige vestigingsplaats, welke wij hier vanuit een in de huidige omstandigheden belangrijk gezichtspunt willen bezien. De nog steeds toenemende bewapeningen, de steeds meer voorkomende maatregelen, welke reeds nu in vele landen worden genomen met het oog op een eventueelen oorlog, maken het noodzakelijk het vestigen van een nieuwe industrie ook „wehrwirtschaftlich” te bekijken.

De beteekenis, welke aluminium voor de bewapening heeft, is wel voldoende bekend. Wij willen hier slechts wijzen op het gebruik bij den bouw van vliegtuigen, tengevolge van de toenemende motorisering, in de chemische industrie (terwijl het in poedervorm voor explosie te gebruiken is), en op de aanwending op oorlogsschepen, dit laatste vooral na het verdrag van Washington om de tonnage zooveel mogelijk te kunnen benutten. Er zal daarom rekening mede moeten worden gehouden, dat de aluminiumindustrie in oorlogstijd een bijzondere belangrijkheid zal verkrijgen. Ook de Duitse aluminiumindustrie is in den wereldoorlog opgekomen, toen de noodzaak zwaarder woog dan het bezwaar van de hooge kosten (vooral elektrische stroom).

Dit in aanmerking nemende, vraag men zich af, of Limburg wel de meest geschikte provincie is voor vestiging van een dergelijke industrie; met name Zuid-Limburg toch is in oorlogstijd uiterst kwetsbaar en kan, zoowel uit het Oosten als uit het Zuiden, gemakkelijk getroffen worden. De groote Europeesche landen nemen juist in dezen tijd maatregelen om hun, in oorlogstijd vitale industrieën zoo ver mogelijk van de grenzen te verwijderen. Wij wijzen hier op enkele

Fransche industrieën, welke, op straffe van verlies van regeeringsorders, zich binnen een zeer korten tijd dieper landwaarts zullen moeten verplaatsen. Voor de vliegtuigindustrie is zelfs een fonds van Frs. 40 miljoen tot stand gebracht, waaruit fabrikanten, die hun fabrieken ver van de grens willen verplaatsen, gesteund kunnen worden. Aan het feit, dat verschillende belangrijke Nederlandsche industrieën dicht bij de grens liggen, is nu eenmaal niet gemakkelijk iets te veranderen, maar bij het vestigen van een nieuwe industrie heeft men de keus en zal men dezen factor mee moeten laten wegen.

Er zullen in verband hiermee zeer belangrijke redenen moeten zijn om de thans geprojecteerde industrie van aluminium, welke voorloopig wel de eenige in ons land zal blijven, juist in Limburg te vestigen. Het rapport van de Commissie wijst alleen op de noodzakelijkheid van nabije steenkolenmijnencentrales (de in Limburg aanwezige waterkracht wordt uitdrukkelijk afgeraden). Deze zullen stroom kunnen leveren tegen een prijs van 0.784 ct. per kWh gelijkstroom, welke prijs voor stroom, opgewekt in een eigen centrale, op ten minste 0.8 ct. wordt becijferd. Het verschil lijkt klein, en daarmede verliest het argument, om de nabijheid van de mijnen te kiezen, eenigszins aan kracht.

Wel is er voor de productie van aluminium veel stroom noodig en ook is het niet uitgesloten, dat op een plaats, verder van de mijnen gelegen, de stroom door een eigen centrale niet voor 0.8 ct. per kWh geleverd zal kunnen worden. Hier staat evenwel tegenover, dat de benodigde bauxiet gerekend wordt via een van onze zeehavens te worden aangevoerd en ook andere grondstoffen moeten worden ingevoerd, zoodat waarschijnlijk op deze posten gespaard zal kunnen worden, terwijl ook elders centrales mogelijk geheel of gedeeltelijk in de stroombehoefte zouden kunnen voorzien tegen een niet te hoogen prijs.

Alvorens te decideeren waar een aluminiumindustrie gevestigd zal worden, ware de kostenfactoren (ook de loonen van dit overigens niet loonintensief bedrijf) nauwkeurig te onderzoeken en te vergelijken met die van plaatsen, welke in tijd van nood het behoud van de industrie minder riskant maken. De in het ongunstigste geval hooger blijkende kosten zouden als een gerechtvaardigde risicopremie beschouwd kunnen worden. S.

AANTEKENINGEN.

De internationale kapitaalbeleggingen.

Voorloopig behoeft aan een krachtigen opbloei van de internationale kapitaalbeweging op langen termijn niet te worden gedacht. Wat Engeland betreft b.v., zijn de opbrengsten uit den export en de kapitaalbelegging in het buitenland nog maar nauwelijks voldoende om de importen te betalen, terwijl een strengere toepassing van het embargo op buitenlandsche kapitaalmissies niet uitgesloten schijnt. Wanneer de economische opleving, welke zich gedurende den laatsten tijd heeft voorgedaan, echter doorzet, zal het probleem van de verkrijging van het benodigde kapitaal en arbeidskrachten, om de opleving ook voor de toekomst te verzekeren, dringend worden en daarmede het vraagstuk van den kapitaalimport in de kapitaalarme landen naar voren komen.

De Midland Bank vraagt zich daarom in haar maandbericht van Mei-Juni 1936, waaraan wij het volgende ontleenen, af, of bij een opleving van den internationalen kapitaalexport geen gebruik moet worden gemaakt van de lessen, welke men in het verleden heeft opgedaan.

De ervaringen, welke men in vroegere jaren heeft opgedaan, zijn niet voor alle landen even aangenaam geweest. Landen, die kapitaal hebben geïmporteerd door middel van uitgifte van vaste-rente-dragende fondsen, hebben gedurende de afgelopen jaren al zeer sterk den druk ondervonden, welke een behoorlijke nakoming van de er uit voortvloeiende ver-

plichtingen op de betalingsbalans uitoefent. Andere landen, wier kapitaalimport vooral geschiedde in den vorm van de uitgifte van aandelen, zagen hun rentebetalingen aan de kapitaalverstrekkende landen daarentegen variëren met de opbrengsten der exporten.

Een voorbeeld van de eerstgenoemde landen is *Australië*. In een halve eeuw slaagde Australië er in de bevolking te verdrievoudigen, de tarwe-productie te vervijfvoudigen, het aantal schapen te verdubbelen, de wolopbrengst te verdrievoudigen, een inheemsche industrie te vormen, welke aan een half miljoen arbeiders werk geeft, en van 1871 tot heden zijn spoorweglengte op te voeren van 1000 tot 25.000 mijlen. Dit alles was evenwel slechts mogelijk, doordat in belangrijke mate een beroep werd gedaan op de Londensche kapitaalmarkt. Nu is Australië in de eerste plaats een kolonisatiegebied, de Europeesche bevolking, die thans ongeveer 7 miljoen inwoners bedraagt, bedroeg honderd jaar geleden slechts ongeveer 200.000. In verband hiermede werden aan de Regeering hooge eischen gesteld inzake de uitvoering van openbare werken, en het aantal leeningen, dat het gouvernement te Londen heeft gesloten, is dan ook zeer talrijk en belooft thans nog een totaal bedrag van bijna £ 500 miljoen. De overige buitenlandsche schulden van andere openbare instanties en particuliere ondernemingen bedragen ruim £ 300 miljoen. Het bedrag, dat jaarlijks naar Engeland geremiteerd moet worden voor rentebetalingen, is dan ook zeer belangrijk, en, wat erger is, vrij constant, daar de Overheid uit den aard der zaak obligatieleneningen sluit. Behoefde bijv. in het statistische jaar 1928/29 slechts een vijfde gedeelte van de opbrengst der Australische exporten, welke in dat jaar £ 140 miljoen bedroegen, aangewend te worden voor interestbetalingen, in het jaar 1934/35 was het reeds een derde gedeelte van de £ 88 miljoen, welke de export opbracht. In verband met de prijsdaling der goederen en den val van het Australische pond, beneden het Engelsche, moesten in het jaar 1934/35 tweemaal zooveel goederen worden geëxporteerd om aan de interestverplichtingen te kunnen voldoen dan in 1928/1929, ondanks de verschillende conversie-operaties, welke werden ondernomen. Dank zij den druk, die hierdoor op de betalingsbalans werd uitgeoefend — daar deze verplichtingen nog steeds als primair worden beschouwd in Australië — moesten niet alleen de importen tot het hoogst noodzakelijke worden beperkt, doch was het in vele gevallen zelfs noodzakelijk gebruik te maken van de goudreserves.

Een geheel ander beeld zien wij daarentegen in de *Maleische Staten* en de *Straits Settlements*, gebieden, waar de kolonisatie van blanken vrij onbelangrijk is en steeds de exploitatie van de er aanwezige hulpbronnen op den voorgrond heeft gestaan. Vandaar, dat de vraag naar kapitaal in die landen vooral uitging van particuliere zijde, en emissies van aandelen te Londen werden geplaatst. De kapitaalbehoefte van de Overheid was steeds veel geringer en haar buitenlandsche schuld bedraagt dan ook slechts £ 20 miljoen. De belangen in de rubbercultuur en in de tinwinning in deze gebieden worden daarentegen geschat op ongeveer £ 100 miljoen, vrijwel uitsluitend in den vorm van aandelen. Het gevolg is, dat de rentebetalingen vrijwel geheel den vorm van dividenden aannemen en op en neer gaan met de bedrijfsresultaten in de rubber- en tinwinning. Zoo worden bijv. de in 1933 geremiteerde dividenden op Britsch kapitaal, in deze gebieden in de rubbercultures belegd, geschat op £ 500.000, tegen £ 7 miljoen in 1933.

Door de hogere rubberprijzen stegen de dividenden sinds 1933 weer belangrijk, maar hetzelfde gold voor de exporten. Terwijl deze in 1933 slechts \$ Str. 376 miljoen bedroegen, tegen \$ Str. 1.300 miljoen in 1926, waren zij in 1935 gestegen tot \$ Str. 572 miljoen. Hieruit blijkt, hoe de aandelen-

vorm der kapitaalemissies maakt, dat de rentebetalingen groot zijn, wanneer men ze het best kan dragen, klein daarentegen, wanneer de opbrengst van de exporten terugloopt en de druk van de interestbetalingen op de betalingsbalans relatief grooter wordt.

Palestina is een land, dat, wat zijn positie betreft, tusschen Australië en de Maleische Staten ligt. Om de daar aanwezige hulpbronnen te kunnen exploiteeren en een vestiging van een groote bevolking mogelijk te maken, heeft men ook daar in groote mate een beroep moeten doen op buitenlandsch kapitaal. Voor een deel geschiedde dit door de Regeering, die verschillende emissies van obligaties te Londen heeft geplaatst, waarmede zij dezelfde lasten op haar schouders nam als de Australische Regeering heeft gedaan, voor een ander deel door particuliere ondernemingen. Deze particuliere ondernemingen voorzagen weer voor een gedeelte in haar kapitaalbehoeften door emissies van aandelen in het buitenland en in zooverre is er dus een vergelijking te trekken met de Maleische Staten; er werd echter ook een belangrijk gedeelte verkregen van de kolonisten, die hun kapitaal meebrachten naar Palestina en het daar investeerden. Wat dit laatste deel betreft, behoeven er in het geheel geen rentebetalingen en aflossingen aan het buitenland te geschieden en is het land in crisisperiodes beter in staat den import te handhaven dan landen als Australië, welks uitvoer voor zulk een belangrijk deel moet dienen om aan de leeningsverplichtingen te kunnen voldoen.

* * *

Bij nieuwe kolonisaties zou het het meest gewenscht zijn, wanneer de kolonisten hun eigen kapitaal, hetwelk zij noodig hebben, mee zouden brengen. Het is evenwel een algemeen verschijnsel, dat menschen, die over kapitaal beschikken, liever in het eigen land blijven, terwijl diegenen, die slechts beschikken over spierkracht en verstand, zullen emigreren. De mogelijkheden in deze richting zijn dan ook zeer gering. Vandaar, dat de verkrijging van kapitaal door emissies van aandelen practisch van veel meer belang is. Het stelsel van kapitaalimport door emissies van obligaties blijft steeds zeer bezwaarlijk, vooral wanneer het Overheidsleeningen betreft. Bovendien zullen de kapitaalimporterende landen evenwel een zoo groot en effectief mogelijk gebruik moeten maken van de besparingen in het binnenland zelf. Voor de rest is het in een land als Australië noodzakelijk het aantal in de „Commonwealth” werkende ondernemingen te vergrooten, hetzij door vestiging van nieuwe ondernemingen, hetzij door uitbreiding van het aantal filialen van buitenlandsche ondernemingen. Slechts op die manier wordt de verdere kapitaalverrijking direct gebonden aan de risico's, welke inhaerent zijn aan de economische ontwikkeling.

Maar hoe staat de buitenlandsche belegger hier tegenover? Het is duidelijk, dat de belangen van deze niet steeds parallel behoeven te gaan met die van den kapitaalverkrijger. In het algemeen ziet men dan ook, dat aandelenemissies van buitenlandsche ondernemingen slechts mogelijk zijn, wanneer het gevestigde ondernemingen betreft, welke een goede reputatie genieten. Beleggers te vinden, die in willen schrijven op aandelenemissies van nieuw in het buitenland op te richten ondernemingen, is dan ook practisch vrijwel onmogelijk. Veiligheid van de hoofdsom is een beginsel, dat men niet gauw loslaat. Toch zou er nog wel een oplossing te vinden zijn, en wel, door toepassing van het risico-verdeelingsbeginsel, zooals dat ook voor vele beleggingen in het binnenland toepassing vindt door de z.g. beleggingsmaatschappijen. Door toepassing van dit systeem kan ook de kleine belegger zijn belangen verdeelen over een ruim beleggingsgebied en wel in een vorm, die zoo ongeveer het midden houdt tusschen belegging in

aandeelen en in obligaties. Wel wordt de, dikwijls echter vermeende, zekerheid, welke de buitenlandsche obligatie biedt, dan prijsgegeven, doch anderzijds heeft men ook de gelegenheid om volop te profiteren van de hogere opbrengsten, welke van aandeelen bezit verwacht kunnen worden.

In deze richting zal dan ook, meer dan tot dusverre het geval is geweest, de oplossing van het vraagstuk van de kapitaalvoorziening aan het buitenland moeten worden gezocht. Slechts emissies van aandeelen door de kapitaalimporteerende landen garanderen, dat de betalingsbalans dezer landen niet overbelast wordt door de verplichtingen, welke jaarlijks de kapitaaldienst op buitenlandsche leeningen oplevert, terwijl anderzijds slechts het beginsel der beleggingsmaatschappijen aan beleggers de zekerheid verstrekt, dat niet de enorme verliezen worden geleden, welke men in de afgelopen jaren heeft moeten dragen.

Wel verwacht nog niemand in de nabije toekomst een snelle economische expansie op basis van een vrije internationale kapitaalvoorziening, maar zonder twijfel maakt de matige opleving het reeds nu noodzakelijk, dat wordt vastgesteld, welke wegen men bij een opleving zal hebben te bewandelen, opdat teleurstellingen, zooals men die vroeger heeft gehad, zoowel de kapitaalimporteerende als -exporteerende landen in de toekomst bespaard blijven.

De maritieme bewapeningsuitgaven.

De buitenlandsche zeemachten hebben in 1935 rond R.M. 5 miljard voor hun bewapening ter zee uitgegeven. Dit is ongeveer een zesde deel van de totale bewapeningsuitgaven van deze landen. De stijging van R.M. 0.7 miljard vergeleken bij 1928 is, aldus het Wochenbericht van 15 Juli jl. van het Institut für Konjunkturforschung te Berlijn, waaraan wij een en ander ontleenen, hoofdzakelijk te danken aan de toegenomen uitgaven van de voornaamste zeemachten.

Na 1922 bleven de uitgaven van de bij het verdrag van Washington aangesloten staten tamelijk constant. Na 1928 zijn er betrekkelijk groote afwijkingen. De Engelsche en Amerikaansche uitgaven gaan parallel met de economische ontwikkeling. Italië gaf omgekeerd in de crisisjaren het meest uit, terwijl Japan, sinds 1931 een politiek van buitenlandsche expansie voerend, vooral na 1933 een spronggewijze toename laat zien. Bij Frankrijk is een langzame stijging alleen in 1932 belangrijk onderbroken.

Bij de gezamenlijke uitgaven is de invloed van de conjunctuur duidelijk zichtbaar, als gevolg van de overheersende betekenis van Groot-Brittannië en de Vereenigde Staten (drie vijfden van het totaal). Vooral in Groot-Brittannië is het verband met de economische ontwikkeling heel nauw. Sedert het midden van de 19e eeuw heeft dit land zijn bewapeningsuitgaven uit de loopende inkomsten gefinancierd, en slechts af en toe door korte crediten. In 1934 is het peil van het totaal van 1929 reeds weer bereikt. De groote toename in 1935 is voornamelijk het gevolg van de uitgaven van de Vereenigde Staten.

De niet door verdragen gebonden Staten zijn, met uitzondering van Rusland, kleine staten, welke bij hun marine-uitgaven nog sterker dan de groote staten van de economische omstandigheden afhankelijk zijn. Ook de ontwikkeling van den buitenlandschen handel speelt bij deze staten een groote rol, want zij beschikken meerendeels niet over eigen, groote bewapeningsindustrieën en moeten de benodigde materialen dus invoeren. De marine-uitgaven van deze landen zijn van 1928 tot 1932 met 25 pCt. gedaald en waren zelfs in 1935 nog 13 pCt. onder die van 1929.

De bewapeningsuitgaven ter zee kunnen onderling vergeleken worden door ze te stellen tegenover de totale bewapeningsuitgaven van de onderscheiden landen en ook door ze in verband te brengen met de grootte van de handelsvloeten.

De marine-uitgaven in Groot-Brittannië en Japan zijn circa de helft van de totale bewapeningsuitgaven (in Engeland voor den oorlog zelfs twee-derden); in de Vereenigde Staten gemiddeld 45 pCt., in 1934 en 1935 evenwel 56 en 65 pCt.; in Frankrijk voor 1933 25 pCt., in 1934 en 1935 17 en 19 pCt.; in Italië om en bij 30 pCt.

Het volgende staatje geeft een beeld van de tonnage-verhouding van handels- en oorlogsvloten.

	Handelsvloot tonnage in 1000 Br. R. T. op 1 Juli 1935	Oorlogsvloot- tonnage in 1000 T. op 1 October 1935	Verhouding tusschen de handelsvloot- tonnage en 100 Br. R. T. oorlogsvloot- tonnage in tonnen
Britsche Rijk....	17.400	1.327	7.6
Vereen. Staten ..	10.269	1.145	11.2
Japan	4.086	805	19.7
Frankrijk	3.025	622	20.6
Italië	2.884	449	15.6
Nederland	2.558	81	3.2
Noorwegen	3.968	26	0.7

Hoewel de verhouding tusschen handelsvloeten en oorlogsvloten van verschillende factoren afhankelijk is (lengte van de zeegrenzen, geographische ligging, koloniale bezittingen, omvang van de overzeesche handelsbetrekkingen) kan hier in ruwe trekken de mate van bescherming, welke de respectievelijke handelsvloeten genieten, worden vergeleken. De verhouding blijkt voor Engeland van de groote mogendheden het ongunstigst uit te vallen (hoewel de handelsvloot ook in de talrijke en goedverdeelde marinebases en in de marineluchtvloot bescherming vindt), terwijl de groote handelsvloeten van Nederland en van Noorwegen in tijden van gevaar geheel van een goede verhouding met de de zeeën beheerschende machten blijken af te hangen.

De ontwikkeling van de bewapeningen ter zee komt ook tot uitdrukking in de in aanbouw zijnde tonnages van oorlogsschepen, al is dit niet heelemaal representatief, doordat het niets zegt omtrent omhouwingen van schepen, omtrent de marineluchtvloten, de vlootsteunpunten en de marinewerven, terwijl er rekening mede moet worden gehouden, dat de

Marine-uitgaven van de grootste zeemachten.
In millioen R.M. ¹⁾

	1928	1929	1930	1931	1932	1933 ²⁾	1934 ²⁾	1935 ²⁾
Groot-Brittannië	1.164.3	1.142.4	1.072.0	1.009.2	871.6	877.4	937.9	1.026.5
Vereenigde Staten ³⁾ ..	1.514.7	1.557.8	1.571.3	1.559.8	1.457.1	1.268.3	1.375.7	1.891.1
Japan	522.8	524.7	500.9	590.2	593.2	827.1	858.7	927.5
Frankrijk	402.7	408.8	447.9	462.2	399.1	468.6	485.1	476.4
Italië ³⁾	256.6	262.0	309.3	352.0	345.5	325.9	278.3	256.1
Totaal	3.861.1	3.895.7	3.901.4	3.973.4	3.666.5	3.767.3	3.935.7	4.577.6
1929 = 100	99.1	100.0	100.1	102.0	94.1	96.7	101.0	117.5

¹⁾ De omrekening bij Frankrijk en Italië geschiedde door de gemiddelden koersen per jaar te nemen; bij Groot-Brittannië, de Ver. Staten en Japan werd een koers overeenkomstig de binnenlandsche en buitenlandsche prijsontwikkeling genomen.

²⁾ Vanaf 1933 gedeeltelijk schattingen.

³⁾ De begrotingsjaren werden op kalenderjaren omgerekend.

bouwtijden (2 à 3 jaar) in verschillende tijdsomstandigheden en in verschillende landen uiteen kunnen loopen en dat sinds de verdragen van 1922 en 1930 alleen Frankrijk in 1932 en Italië in 1934 slagschepen op stapel hebben gezet.

In aanbouw zijnde oorlogsschepen van de eerste orde.
(Slagschepen, kruisers, flottiljeleiders, torpedojagers,
onderzeeboten en vliegtuigmoederschepen.)
(In 1000 tons.)

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Britsche Rijk	102.4	73.3	42.8	54.6	38.0	76.7	100.9
Vereenigde Staten .	85.8	90.2	70.6	43.8	77.6	86.9	123.0
Japan	100.5	76.9	70.0	84.7	35.1	31.4	67.8
Frankrijk	128.8	120.3	130.4	139.7	110.2	80.7	130.1
Italië	58.0	94.0	97.4	98.1	60.6	57.8	119.7
Totaal	475.5	459.7	411.2	420.9	321.5	333.5	541.5

Tenslotte worden eenige gegevens over de kosten van het bouwen van oorlogsschepen en de winsten van de werven medegedeeld. De bouwkosten per gewichtseenheid zijn van slagschepen sinds den tijd van voor den oorlog verdubbeld, van kruisers zelfs verdrievoudigd (een Engelsche kruiser van 5400 ton met 8—15,2 cm geschut kostte voor den oorlog £ 58.6 per ton; een moderne kruiser van 7100 ton kost thans met dezelfde bewapening £ 212 per ton).

Dit duurder worden hangt samen met de hoogere loonen, de thans noodzakelijke luchtafweer, de vele doorgevoerde verbeteringen en het streven vooral, om bij de tonnage-bepalingen de toegestane tonnage een zoo groot mogelijke gevechtswaarde te geven, ongeacht de kosten.

Ten aanzien van de toekomstige bedrijvigheid hangt alles af van de politieke ontwikkeling. Maar zelfs al zou men zich beperken tot vervanging van de verouderde schepen, dan zou er reeds een uitbreiding moeten volgen aangezien bij de 5 grootste zee-mogendheden op 1 October 1935 ca. 1 miljoen ton (23 pCt. van de totale tonnage) en bij de andere landen (zonder Duitschland) 425.000 ton de ouderdomsgrens hadden bereikt.

Hervorming van het Chineesche geldwezen.

In het jongste jaarverslag van De Javasche Bank komt een beknopte beschouwing voor over de wijzigingen in het monetaire stelsel van China, waarvan wij het volgende ontleenen.

In monetair opzicht bracht 1935 een bemerkenswaardige ontwikkeling. In mijn vorige verslag wees ik reeds op de mogelijkheid, dat de door de Vereenigde Staten genomen maatregelen tot kunstmatige opdrijving van den zilverprijs, die — afgezien van hare uitwerking op het bedrijf der zilverproducenten — voor de stijging van de koopkracht in landen met den zilveren standaard van heilzame betekenis heeten te zijn, in de practijk wellicht eene omgekeerde werking zouden kunnen hebben. Dit bleek inderdaad het geval.

Reeds in October 1934 had China zich genoopt gezien tot het treffen van maatregelen, die in wezen een tijdelijk verlaten van den zuiveren zilveren standaard beteekenden. Naast het reeds bestaande — en bij die gelegenheid verhoogde — uitvoerrecht op zilver werd nog een tweede fluctueerend recht ingevoerd, hetwelk de bedoeling had eventueele verschillen tusschen den zilverprijs te Londen en de door de Central Bank of China vast te stellen koerswaarde van den Chineeschen Dollar te neutraliseeren, ten einde langs dien weg de Dollarkoers zoo noodig te kunnen losmaken van de bewegingen van den zilverprijs. Door dezen maatregel werd de koers van het Chineesche ruilmiddel derhalve niet langer bepaald door den wereldmarktprijs van zilver en werd het theoretisch mogelijk een stabielen Dollarkoers na te streven, waartoe een Wisselkoers Stabilisatiefonds ten bedrage van \$ 100 miljoen werd ingesteld. Deze

maatregelen bleken echter onvoldoende om het gestelde doel te verwezenlijken. Zij stelden eene premie op smokkelen en de Chineesche regeering bleek niet bij machte dit euvel afdoende te bestrijden, zoodat steeds meer zilver het land verliet. In het binnenland begon het zilver uitgesproken schaarsch te worden, terwijl de voorraden in Shanghai in snel tempo verminderden. Er ontstond een uitgesproken geldschaarschte voor contante behoeften en tegelijkertijd een groot disagio voor Dollars op termijn.

Dit leidde tenslotte tot eene drastische wijziging van het Chineesche monetaire stelsel, waarbij de zilveren standaard plaats maakte voor een exchange-standaard, die voorshands op het handhaven van den Dollar op een bepaalden koers ten opzichte van het Pond Sterling werd ingesteld. Op 3 November 1935 werd door de Chineesche Regeering de nationalisatie afgekondigd van al het in China in den vorm van baren en munten aanwezige zilver tegen betaling in bankbiljetten. Tevens werd eene zware exportbelasting op zilver ingesteld, teneinde de wettige export van dit metaal niet langer winstgevend te doen zijn. De bankbiljetten van de Central Bank of China, de Bank of China en de Bank of Communications werden wettig betaalmiddel voor de voldoening van belastingen en alle andere — ook de in zilver luidende — inschulden, terwijl bepaald werd, dat de nog circuleerende biljetten van andere banken geleidelijk zouden worden ingetrokken. De waarde van het Chineesche ruilmiddel zou voortaan worden gehandhaafd door onbeprekten aan- en verkoop van buitenlandsche valuta's en de Central Bank of China zou worden gereorganiseerd in den trant eener moderne circulatiebank onder den naam van „Central Reserve Bank of China” met het doel haar na verloop van twee jaren het monopolie voor de uitgifte van bankpapier te geven.

De met het bovenstaande zeer kort weergegeven hervorming werd aanvankelijk met een sceptisch oog beschouwd. Haar kans van slagen hing wel in de eerste plaats af van de mate, waarin de Chineesche Regeering in staat zou blijken de nationalisatie van het zilver effectief te maken en den smokkelhandel, welke onder het nieuwe stelsel nog extra lucratief geworden was, binnen redelijke grenzen te houden. Van den omvang der tegen het nieuwe papieren ruilmiddel te ontvangen zilverhoeveelheid zou het afhangen, in hoeverre door omzetting daarvan in goud of buitenlandsche deviezen eene voldoende reserve zou kunnen worden opgebouwd om daarmede den wisselkoers op het gewenschte peil te handhaven. Van groot belang was voorts de vraag, of de Chineesche Regeering erin zou slagen de beoogde sanering der landsfinanciën tot een goed einde te brengen en de aan een „managed currency” eigen inflationistische tendenzen te weerstaan. Tot dusverre — April 1936 — schijnt de gang van zaken niet onbevredigend te zijn geweest. De officieele wisselkoers op Londen, die na de hervorming door de Central Bank of China tot 14½ d. werd verlaagd, kon door aan- en verkoop van Sterling tegen den onveranderlijken koers van 14½ en 14½ d. op dat niveau worden gehandhaafd, terwijl de Chineesche Regeering blijkens recente berichten doende is zich door verkoop van zilver een reserve in het buitenland op te bouwen.

De reorganisatie van het Chineesche geldwezen had tengevolge, dat ook Hongkong den zilveren standaard verliet. Op 9 November besloot de Hongkong-regeering tot het instellen van een zilverembargo, de uitgifte van papieren 1 Dollar-biljetten en de vervanging van de in omloop zijnde pasmunt door nikkelen munt. In December werd de Regeering gemachtigd de bankbiljetten van de drie banken, welke tot dusverre steeds bankpapier hadden uitgegeven, tot wettig betaalmiddel te verklaren en het tegenover die biljetten als dekking aangehouden zilver tegen af-

gifte van schuldbekentenissen over te nemen. Voorts werd de inlevering bevolen van al het door de bevolking in den vorm van munten en baren aangehouden zilver. Sindsdien bleef de koers van den Hongkong-dollar stabiel op een peil van 1 sh. 3½ d., hetwelk derhalve iets hooger ligt dan dat van den Chi-neeschen Dollar.

Vooruitzichten op monetair gebied.

De President van De Javasche Bank wijdt in zijn jaarverslag enkele beschouwingen aan de monetaire situatie in de wereld. Door de hervorming van het Chineesche geldwezen kreeg het Sterling-bloc, aldus de President, een onverwachten aanwas uit den hoek der zilvervaluta's in eene tijdsperiode, dat het Britsche Equalisation Fund eindelijk met succes werkzaam was aan de handhaving van een bepaald niveau ten opzichte van goud. De koersen van het Pond Sterling en de daaraan vastgekoppelde valuta's bleven zoowel tegenover elkander als tegenover de nog overgebleven goudvaluta's practisch stabiel. Hoogste en laagste koers lagen niet verder dan omstreeks 2½ pCt. uiteen.

Weliswaar bleven, zoo vervolgt de President, ook dit jaar de gebruikelijke aanvallen op de nog niet gedeprecieerde goudvaluta's niet uit, doch zij leidden — behalve tot een onwelkome vergrooing van de ongelijkmatige verdeling van 's werelds goudvoorraad — niet tot verdere koersverstoringen. Wel bevezelen zij opnieuw, dat, bij een vastberaden wil tot handhaving van de goudpariteit, een depreciatie slechts onder bijzondere economische omstandigheden kan worden afgedwongen, zoodat deze in de meeste gevallen meer als eene politieke dan als eene economische uiting te beschouwen is.

Dat de de-facto-handhaving van het bestaande niveau der wisselkoersen het gevolg is geweest van een rijpend inzicht in de Vereenigde Staten en Groot-Brittannië, dat op den weg van depreciatie niet dan met groote schade voor eigen economische belangen kon worden voortgegaan, mag wel als vaststaand worden aangenomen. Indien dit inzicht, dat niet alléén en zelfs niet voornamelijk door economische, doch vooral door politieke overwegingen wordt beheerscht, in de naaste toekomst zou worden ondersteund door eene verbetering in de economische situatie, en indien tevens in de momenteel gespannen internationaal-politieke verhoudingen eene tastbare verbetering zou kunnen worden bereikt, zou aan de zoo lang verbeide stabilisatie op goudbasis naar het voorkomt eindelijk een voor de papierlanden aannemelijke basis zijn bereid. Het economisch leven zelf toch heeft in deze crisisjaren verschillende feiten, die voorheen als onoverkomelijke obstakels op den weg naar monetaire stabiliteit werden aangemerkt, uit den weg geruimd. Het oorlogsschuldenvraagstuk, dat nog slechts vijf jaren geleden als een der grootste hindernissen werd gevoeld, mag reeds sedert geruimen tijd geen vraagstuk meer heeten. De voorheen omvangrijke internationale vorderingen

en schulden op korten termijn zijn in en door de crisis tot omstreeks de helft van haren vroegeren omvang teruggebracht. De nationalistisch-geleide monetaire politiek heeft in de practijk hare kansen beproefd en gefaald; als resultaat daarvan ontstond een toeneemend besef, dat zoolang internationale handel voor nationale welvaart onontbeerlijk is, aan eenen internationalen geldstandaard in beginsel niet te ontkomen valt. De veronderstelde schaarschte aan goud in verhouding tot het voorheen bestaande niveau van prijzen en omzetten, welke als eene voorname oorzaak voor het uitbreken van de crisis genoemd werd, heeft thans plaats gemaakt voor een relatieven overvloed, die — naar denzelfden redeneertrant — in staat is om in verhouding tot het thans bestaande niveau een „boom” van grooten omvang tot steunpunt te dienen.

Ook al schijnen evenwel de vooruitzichten op herstel van een internationalen geldstandaard — welke in steeds wijderen kring met een goudstandaard vereenzelvigd wordt — verbeterd, zoo is daarmede nog niet gezegd, dat dit evenement reeds aanstaande zou zijn. Nog steeds verneemt men stemmen, die eene herwaardeering van de munteenheden der nog overgebleven leden van het zoogenaamde „goudbloc” als noodzakelijke voorwaarde stellen voor een definitieven terugkeer van de papierlanden tot den gouden standaard. In mijn vorige verslag gaf ik reeds aan, wáárom de vaststelling van wat in de economische theorie met het woord „koopkracht-pariteiten” wordt aangeduid, onder de thans bestaande omstandigheden onmogelijk moet worden geacht. Bovendien valt, voor wie in internationale philantropie weinig vertrouwen heeft, moeilijk in te zien, hoe deze voorwaarde ernstig zou kunnen worden gesteld door de verantwoordelijke autoriteiten van landen, die als gevolg dier herwaardeering in het eigen economisch bestel eene nieuwe verstoring zouden onderviuden. Eerder dan deze overweging schijnen dan ook de bestaande internationaal-politieke spanningen en de omstandigheid, dat de experimenteele periode noodzakelijk van eenigen duur moet zijn, tot voorloopig uitstel der definitieve stabilisatie aanleiding te kunnen geven.

Intusschen mag uit de gedurende het afgelopen jaar tot stand gekomen de-facto-stabiliteit der wisselkoersen worden afgeleid, dat de eerste belangrijke schrede op den weg naar herstel van geregelde monetaire verhoudingen is gedaan en kan het verdere verloop derhalve met meer vertrouwen worden tegevoet gezien.

DE TOEKOMST VAN DE ARGENTIJSCH-NEDERLANDSCHE BETREKKINGEN.

Rectificatie. Op pag. 535 van E.-S.B. van 22 Juli 1936 wordt in de tabel betreffende den invoer vanuit Nederland in Argentinië als 14e product vermeld: „Draad voor naaimachines”. Dit moet zijn: „Draad voor *maaimachines*”.

AANVOER VAN GRANEN.

(In tons van 1000 kg.)

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	19/25 Juli 1936	Sedert 1 Jan. 1936	Overeenk. tijdvak 1935	19/25 Juli 1936	Sedert 1 Jan. 1936	Overeenk. tijdvak 1935	1936	1935
Tarwe	13.797	595.789	507.675	—	8.311	8.837	604.100	516.512
Rogge	4.500	139.598	124.803	—	1.976	281	141.574	125.084
Boekweit	575	15.193	12.933	—	350	—	15.543	12.933
Maïs	14.979	421.262	446.970	2.359	91.820	75.984	513.082	522.954
Gerst	2.367	173.490	166.071	100	12.240	19.604	185.730	185.675
Haver	1.978	54.594	82.653	—	680	1.660	55.274	84.313
Lijnzaad	12.174	116.357	109.907	3.056	124.154	243.532	240.511	353.439
Lijnkoek	376	32.817	29.093	—	175	—	32.992	29.093
Tarwemeel	282	20.405	11.576	—	5.446	3.854	25.851	15.430
Andere meelsoorten	475	19.699	15.961	110	1.076	1.881	20.775	17.842

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTOS.

Table of bank discounts for various locations including Ned., Bk., Athene, Batavia, Belgrado, Berlijn, Boekarest, Brussel, Boedapest, Calcutta, Dantzig, Helsingfors, and Kopenhagen.

OPEN MARKT.

Table of open market rates for Amsterdam, Londen, Berlijn, Daggeld, Maandgeld, Part. disc., and New York Daggeld and Part. disc.

1) Koers van 24 Juli en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Table of exchange rates in the Netherlands for various cities like Londen, Berlijn, Parijs, Brussel, and Batavia.

Table of exchange rates for Zwitserland, Weenen, Praag, Boekarest, Milaan, and Madrid.

Table of exchange rates for Stockholm, Kopenhagen, Oslo, Helsingfors, Buenos Aires, and Montreal.

*) Notering te Amsterdam. **) Not. te Rotterdam. 1) Part. overzicht. In 't 1ste of 2de No. van ieder maand komt een overzicht voor van een aantal niet wekelijks opgenomen wisselkoersen.

KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).

Table of exchange rates for New York for various cities like Londen, Parijs, Berlijn, and Amsterdam.

KOERSEN TE LONDEN.

Table of exchange rates in London for various locations including Alexandria, Athene, Bangkok, Budapest, Buenos Aires, Calcutta, Constantin, Hongkong, Kobe, Lissabon, Mexico, Montevideo, Montreal, Rio de Janeiro, Shanghai, Singapore, Valparaiso, and Warschau.

1) Offic. not. 6 Juli 1934. 2) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke imp. hebben te betalen, 2 Juli 17.08. 3) Offic. not. 11 Juli 38 1/16; 13 Juli 39; 15 Juli 39 1/8; 18 Juli 39. 4) Id. 11 Mrt. 1935 4/4. 5) 90 dg. Vanaf 28 Aug. laatste „export“ notering.

ZILVERPRIJS

GOUDPRIJS

Table of silver and gold prices for London and New York.

STAND VAN 's RIJKS KAS.

Table showing the status of the state treasury, including Vorderingen, Verplichtingen, and various bank and government accounts.

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Table of the Netherlands-Indies floating debt, including Vorderingen and Verplichtingen.

SURINAAMSCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Table of the main items of the Surinamese Bank in thousands of guildens.

STATISTISCH OVERZICHT

		GRANEN EN ZADEN								TUINBOUWARTIKELEN				VLEESCH								
		TARWE Manitoba loco Rotterdam/ Amsterdam per 100 kg. 2)		ROGGE 74 kg Bahia Blanca loco R'dam/A'dam per 100 kg. 3)		MAIS La Plata loco R'dam/A'dam per 2000 kg.		GERST 64/65 kg La Plata loco Rotterdam/ dam/A'dam per 2000 kg. 4)		LIJNZAAD La Plata loco R'dam/A'dam per 1960 kg.		KOM- KOMMERS 1e soort per 100 st. Berkel/ Rodenrijs		TOMATEN A per 100 K.G. Westland		VROEGE AARD- APPELEN per 100 K.G. Groot- broek		RUND- VLEESCH (versch) per 100 kg Rotterdam		VARKE- VLEES (versch) per 100 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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1926		15,90	92,4	11,75	89,9	174,25	75,3	196,75	83,4	360,50	77,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1927		14,75	85,8	12,47 ⁵	95,4	176,00	76,0	237,00	100,4	362,50	78,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1928		13,47 ⁵	78,3	13,15	100,6	226,00	97,7	228,50	96,8	363,00	78,5	7,49	100,0	20,—	100,0	4,93	100,0	93,—	100,—	77,50	—	—
1929		12,25	71,2	10,87 ⁵	83,2	204,00	88,1	179,75	76,2	419,25	90,6	7,79	104,0	16,—	80,0	3,15	63,9	96,40	103,7	93,12 ⁵	—	—
1930		9,67 ⁵	56,3	6,22 ⁵	47,6	136,75	59,1	111,75	47,4	356,00	77,0	5,24	70,0	20,—	100,0	4,12	83,6	108,—	116,1	72,90	—	—
1931		5,55	32,3	4,55	34,8	84,50	36,5	107,25	45,4	187,00	40,4	3,62	48,3	14,50	72,5	4,95	100,4	88,—	94,6	48,—	—	—
1932		5,22 ⁵	30,4	4,62 ⁵	35,4	77,25	33,4	100,75	42,7	137,00	29,6	5,71	76,2	11,50	57,5	1,69	34,3	61,—	65,6	37,50	—	—
1933		5,02 ⁵	29,2	3,55	27,2	68,50	29,6	70,00	29,7	148,00	32,0	5,57	74,4	8,21	41,1	0,85	17,2	52,—	55,9	49,50	—	—
1934		3,67 ⁵	21,4	3,32 ⁵	25,4	70,75	30,6	75,75	32,1	142,50	30,8	5,43	72,6	5,53	27,7	3,23	65,7	61,50	66,1	46,65	—	—
1935		4,12 ⁵	24,0	3,07 ⁵	23,5	61,25	26,5	68,00	28,8	131,75	28,5	2,30	30,7	6,64	33,2	3,14	63,7	48,12	51,7	51,62 ⁵	—	—
Juli	1934	3,80	22,1	3,30	25,3	71,50	30,9	78,75	33,4	151,25	32,7	5,43	72,6	8,28	41,4	3,52	71,3	63,—	67,7	44,62 ⁵	—	—
Aug.	"	4,37	25,4	4,27 ⁵	32,7	83,25	36,0	93,50	39,6	159,25	34,4	—	—	5,89	29,5	2,93	59,4	63,95	68,8	43,30	—	—
Sept.	"	4,—	23,3	4,15	31,7	77,25	33,4	93,25	39,5	145,50	31,5	—	—	2,02	10,1	—	—	63,55	68,3	42,62 ⁵	—	—
Oct.	"	3,50	20,3	3,70	28,3	69,50	30,0	93,50	39,6	135,25	29,2	—	—	5,92	29,6	—	—	60,70	65,3	42,12 ⁵	—	—
Nov.	"	3,50	20,3	3,45	26,4	71,25	30,8	89,25	37,8	127,75	27,6	—	—	—	—	—	—	53,75	57,8	44,50	—	—
Dec.	"	3,45	20,1	3,55	27,2	76,25	32,9	91,00	38,6	134,00	29,0	—	—	—	—	—	—	53,15	57,2	44,65	—	—
Jan.	1935	3,30	19,2	3,52 ⁵	27,0	74,25	32,1	89,25	37,8	137,25	29,7	—	—	—	—	—	—	53,62 ⁵	57,7	45,62 ⁵	—	—
Febr.	"	3,20	18,6	3,37 ⁵	25,8	68,00	29,4	71,25	30,2	124,25	26,9	—	—	—	—	—	—	51,90	55,8	47,55	—	—
Maart	"	3,20	18,6	3,07 ⁵	23,5	67,75	29,3	64,00	27,1	120,50	26,1	—	—	—	—	—	—	51,40	55,3	51,20	—	—
April	"	4,07 ⁵	23,7	2,95	22,6	70,75	30,6	66,75	28,0	125,00	27,0	—	—	—	—	—	—	51,92 ⁵	55,8	50,25	—	—
Mei	"	4,05	23,5	2,90	22,2	59,90	25,9	67,25	28,5	125,50	27,1	—	—	—	—	—	—	50,80	54,6	48,50	—	—
Juni	"	4,02	23,4	2,90	22,2	57,50	24,8	75,00	31,8	124,25	26,9	—	—	—	—	—	—	48,—	51,6	46,12 ⁵	—	—
Juli	"	3,92 ⁵	22,8	2,55	19,5	54,50	23,5	66,75	28,3	124,50	26,9	2,30	30,7	10,19	50,9	4,24	86,0	48,—	51,6	47,37 ⁵	—	—
Aug.	"	4,25	24,7	2,62 ⁵	20,1	55,25	23,9	64,50	27,3	132,25	28,6	—	—	7,29	36,5	2,03	41,2	44,80	48,2	52,55	—	—
Sept.	"	4,75	27,6	3,—	22,9	55,75	24,1	64,50	27,3	139,50	30,2	—	—	4,45	22,3	—	—	43,37 ⁵	46,6	56,62 ⁵	—	—
Oct.	"	4,95	28,8	3,35	25,6	57,75	24,9	64,75	27,4	142,75	30,9	—	—	4,61	23,1	—	—	46,07 ⁵	49,5	64,62 ⁵	—	—
Nov.	"	4,65	27,0	3,20	24,5	55,00	23,8	59,75	25,3	137,75	29,8	—	—	—	—	—	—	42,75	46,0	56,85	—	—
Dec.	"	5,15	29,9	3,40	26,0	56,75	24,5	60,75	25,7	146,50	31,7	—	—	—	—	—	—	44,75	48,1	52,25	—	—
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	—	—
Febr.	"	5,22 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	—	—
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	—	—
April	"	5,17 ⁵	30,1	3,45	26,4	64,00	27,6	70,00	29,7	147,25	31,8	—	—	—	—	—	—	48,50	52,1	45,37 ⁵	—	—
Mei	"	5,12 ⁵	29,8	3,17 ⁵	26,4	63,75	27,5	72,25	30,6	147,75	31,9	—	—	—	—	—	—	51,60	55,5	44,30	—	—
Juni	"	5,05	29,4	3,45	26,4	66,00	28,5	71,50	30,3	154,00	33,3	—	—	—	—	—	—	54,15	58,2	46,25	—	—
6 Juli	"	5,40	31,4	3,55	27,2	69,50	30,0	71,50	30,3	160,00	34,6	4,—	53,4	12,—	60,0	2,82	57,2	56,— ⁵	60,2	47,75 ⁵	—	—
13 "	"	5,60	32,6	3,65	27,9	70,00	30,2	74,00	31,4	167,00	36,1	1,36	18,2	5,56	27,8	2,44	49,5	57,70 ⁵	62,0	47,75 ⁵	—	—
20 "	"	5,70	33,1	—	—	73,00	31,5	75,00	31,8	161,00	34,8	1,55	20,7	3,84	19,2	1,75	35,5	57,70 ⁵	62,0	47,75 ⁵	—	—
27 "	"	5,80	33,7	3,75	28,7	74,50	32,2	78,00	33,1	162,00	35,0	—	—	—	—	—	—	58,— ⁵	62,4	47,75 ⁵	—	—

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. tot 16 Dec. 1929 American No. 2, van 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 19 Sept. 1932 No. 3. 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

Vervolg STATISTISCH OVERZICHT

		MINERALEN						TEXTIELGOEDEREN										DIVERSEN			
		STEENKOLEN Westfaalsche/ Hollandsche bunkerolen, ongezeefd f.o.b. R'dam/A'dam per 1000 kg.		PETROLEUM Mid. Contin. Crude 33 t/m. 33.90 Bé s. g. per barrel		BENZINE Gulf exp. 64/66 ⁹ §cts. per U.S. gallon		KATOEN			WOL gekamde Australische, Merino, 64's Av. loco Bradford per lb.		WOL gekamde Australische, Crossbred/Colo- nial Carded, 50's Av. loco Bradford per lb.		KOE- HUIDEN Gaaf, open kop 57-61 pnd.		KAL- SALP. Gld. 100 net				
		fl.	%	fl.	%	§cts.	%	fl.	%	pence	%	pence	%	pence	%	fl.	%	fl.	%		
1925		10,80	100,0	1,68	100,0	14,86	100,—	23,25	100,0	29,27	100,—	9,35	100,—	55,00	100,0	29,50	100,0	34,70	100,0	12,—	—
1926		17,90	165,7	1,89	112,5	13,65	91,9	17,55	75,5	16,24	55,5	6,30	67,4	47,25	85,9	24,75	83,9	28,46	82,0	11,61	—
1927		11,25	104,2	1,30	77,4	14,86	100,—	17,50	75,3	16,78	57,3	7,27	77,8	48,50	88,2	26,50	89,8	40,43	116,5	11,48	—
1928		10,10	93,5	1,20	71,4	9,98	67,2	20,00	86,0	19,21	65,6	7,51	80,4	51,50	93,6	30,50	103,4	47,58	137,1	11,48	—
1929		11,40	105,6	1,23	73,2	10,—	67,3	19,15	82,4	17,05	58,2	6,59	70,5	39,—	70,9	25,25	85,6	32,25	92,9	10,60	—
1930		11,35	105,1	1,12	66,7	8,77	59,0	13,55	58,3	12,—	41,0	3,92	41,9	26,75	48,6	16,25	55,1	25,36	73,1	9,84	—
1931		10,05	93,1	0,58	34,5	5,04	33,9	8,60	37,0	7,33	25,0	3,08	33,0	21,50	39,1	12,00	40,7	18,65	53,7	8,61	—
1932		8,00	74,1	0,81	48,2	4,50	30,3	6,45	27,7	5,21	17,8	3,11	33,3	16,00	29,1	8,50</					

N GROOTHANDELSPRIJZEN 1)

Table with columns for ZUIVEL EN EIJEREN (Boter, Kaas, Eieren, Koper, Lood, Tin, IJzer, Gieterij-IJzer, Zink, Goud, Zilver) and METALEN. Includes various price listings in f. and %.

I GROOTHANDELSPRIJZEN.

Table with columns for BOUWMATERIALEN (Vurenhout, Steenen) and KOLONIALE PRODUCTEN (Cacao, Copra, Koffie, Rubber, Suiker, Thee). Includes price listings in f. and %.

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

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 27 Juli 1936.

		Activa.		
Binnenl. Wis-	Hfdbk. f	31.186.567,58		
sels, Prom.	Bijbnk. „	785.296,02		
enz. in disc.	Ag.sch. „	3.114.734,45	f	35.086.598,05
Papier o. h. Buitenl. in disconto	.....	—		—
Idem eigen portef.	f	2.184.500,—		—
Af: Verkocht maar voor debk. nog niet afgel.	„	—		2.184.500,—
Beleeningen	Hfdbk. f	82.760.368,40 ¹⁾		
incl. vrsch.	Bijbnk. „	5.955.596,87		
in rek.-crt.	Ag.sch. „	34.907.570,65		
op onderp.	f	123.623.535,92		
Op Effecten	..... f	119.404.677,91 ¹⁾		
Op Goederen Spec.	„	4.218.858,01		123.623.535,92 ¹⁾
Voorschotten a. h. Rijk	.....	—		—
Munt, Goud	..... f	124.603.585,—		
Muntmat., Goud	„	517.492.925,73		
	f	642.096.510,73		
Munt, Zilver, enz.	„	21.406.354,35		
Muntmat., Zilver	„	—		663.502.865,08 ²⁾
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfond	.....	39.554.272,13		
Gebouwen en Meub. der Bank	.....	4.600.000,—		
Diverse rekeningen	.....	4.380.082,55		
Staat d. Nederl. (Wet v. 27,5 '32, S. No. 221)	„	11.958.329,12		
	f	884.890.182,85		

Passiva.

Kapitaal	..... f	20.000.000,—
Reservefond	.....	3.105.769,04
Bijzondere reserve	.....	6.300.000,—
Pensioenfond	.....	10.238.203,99
Bankbiljetten in omloop	.....	748.289.615,—
Bankassignatiën in omloop	.....	47.821,52
Rek.-Cour. f Het Rijk	f	37.079.902,25
saldo's: Anderen	„	58.124.240,29
Diverse rekeningen	.....	95.204.142,54
	„	1.704.630,76
	f	884.890.182,85

Beschikbaar metaalsaldo	..... f	326.523.809,30
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is	„	816.309.520,—
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht	.....	—

¹⁾ Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99)..... f 68.518.450,—
²⁾ Waarvan in het buitenland..... f 35.449.841,72

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikk. Metaal-saldo	Dek-kings-perc.
	Munt	Muntmat.				
27 Juli '36	124604	517.493	748.290	95.251	326.524	78,5
20 „ '36	124603	504.631	747.379	87.232	317.020	78
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54

Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Diverse rekeningen ¹⁾
27 Juli 1936	35.087	—	123.624	2.184	4.380
20 „ 1936	37.270	—	125.409	2.185	4.367
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

¹⁾ Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikk. metaal-saldo
25 Juli '36 ¹⁾	107.950		156.090	28.100	34.274
18 „ '36 ²⁾	107.520		158.400	22.230	35.268
27 Juni 1936	88.061	19.468	156.328	23.069	35.770
20 „ 1936	89.061	19.385	157.267	23.303	36.218
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaalb.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen ¹⁾	Dek-kings-percentage
25 Juli '36 ¹⁾	2.260	75.090	10.630	59	
18 „ '36 ²⁾	2.660	71.900	10.280	60	
27 Juni 1936	1.807	11.156	52.066	10.336	60
20 „ 1936	1.862	11.144	52.230	10.204	60
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

¹⁾ Sluitpost activa. ²⁾ Cijfers telegrafisch ontvangen.

BANK VAN ENGELAND.

Data	Metaal	Bankbilj. in circulatie	Bankbilj. in Banking Departm.	Other Securities	
				Disc. and Advances	Securities
22 Juli 1936	236.726	443.595	52.172	6.461	19.358
15 „ 1936	231.954	443.259	47.736	5.864	18.407
22 Juli 1914	40.164	29.317	—	—	33.633

Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits		Reserve	Dek-kings-perc. ¹⁾
			Bankers	Other Accounts		
22 Juli '36	95.773	19.935	98.213	38.468	53.131	33,9
15 „ '36	96.813	20.392	90.637	40.684	48.696	32,1
22 Juli '14	11.005	14.736	42.185	—	29.297	52

¹⁾ Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

BANK VAN FRANKRIJK.

Data	Goud	Zilver	Te goed in het buitenl.	Wissels	Waarv. op het buitenl.	Beleeningen	Renteloos voorschot v. d. Staat
17 Juli '36	54.687	630	22	17.976	1.270	5.930	3.200
10 „ '36	54.607	629	43	18.322	1.271	6.032	3.200
23 Juli '14	4.104	640	—	1.541	8	769	—

Data	Bons v. d. zelfst. amort. k.	Diver-sen ¹⁾	Circulatie	Regk. Courant		
				Staat	Zelfst. amort.k.	Particulieren
17 Juli '36	5.708	2.437	85.280	174	1.282	6.275
10 „ '36	5.708	2.522	86.090	219	1.208	6.123
23 Juli '14	—	—	5.912	401	—	943

¹⁾ Sluitpost activa.

DUITSCHER RIJKSBANK.

Data	Goud	Daarvan bij buitenl. circ. banken ¹⁾	Deviezen als goud-dekking geldende	Andere wissels en cheques	Beleeningen
23 Juli 1936	74,0	24,5	5,2	4.180,2	41,4
15 „ 1936	72,0	24,5	5,1	4.341,1	42,0
30 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effec-ten	Diverse Activa ²⁾	Circu-latie	Regk.-Crt.	Diverse Passiva
23 Juli 1936	219,9	578,8	4.033,5	793,1	203,0
15 „ 1936	219,8	543,0	4.129,9	804,7	203,6
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	944,—	40,0

¹⁾ Onbelast. ²⁾ W.o. Rentenbankscheine 23, 15 Juli resp. —, 25 mill.

NATIONALE BANK VAN BELGIË (in Belga's¹⁾).

Data 1936	Goud		Binnen- en buitenlandse wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfondsen	Voorschot aan den Staat	Overheids-fondsen	Circulatie	Regk. Crt.	
	Munt en metaal	Munt en diversen						Schatkist	Partic.
23 Juli	3.740	56	1.411	77	157	40	4.411	15	1.046
16 „	3.743	54	1.404	77	157	40	4.419	10	1.039

FEDERAL RESERVE BANKS.

Data	Goudvoorraad		„Other cash“ ²⁾	Wissels	
	Totaal bedrag	Goud-certifi-caten ¹⁾		In her-disc. v. d. member banks	In de open markt gekocht
1 Juli '36	8.119,5	8.106,5	266,2	4,2	3,1
24 Juni '36	7.970,4	7.958,0	272,8	6,2	3,1

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circula-tie	Totaal Depo-sito's	Gestort Kapitaal	Goud-Dek-kings-perc. ³⁾	Algem. Dek-kings-perc. ⁴⁾
1 Juli '36	2.430,2	4.046,1	6.576,6	130,9	78,9	—
24 Juni '36	2.430,2	3.980,0	6.489,0	130,9	78,7	—

¹⁾ Deze certificaten werden door de Schatkist aan de Reserve Banken gegeven voor de overname van het goud, toen de \$ op 31 Jan. '34 van 100 op 99,06 cents werd gedevalueerd.

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

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

PARTICULIERE BANKEN AANGESLOTEN BIJ HET FED. RES. STELSEL.

Data	Aantal leening.	Dis-conto's en beleen.	Beleg-gingen	Reserve bij de F. R. banks	Totaal depo-sito's	Waarvan time deposits
24 Juni '36	—	8.396	14.124	4.282	26.372	5.059
17 „ '36	12	8.538	14.121	3.937	26.132	5.021

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