

# 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<sup>E</sup> JAARGANG

WOENSDAG 2 DECEMBER 1936

No. 1092

## COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

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

Redactie-adres: Pieter de Hoekweg 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:

	Biz.
DE RIJKSLUCHTWEGEN IN INTERNATIONAAL VERBAND door A. Plesman .....	372
Javasuiker naar Nederland door A. Volz .....	374
De rubbermarkt door J. F. Haccoû .....	375
De situatie der Amerikaansche petroleumindustrie door Dr. W. Mautner .....	376
De haring-contracten met Rusland door Mr. J. H. Kiewiet de Jonge .....	379
BUITENLANDSCHE MEDEWERKING:	
Het succes van de papieren valuta in Zweden door E. H. Regensburger .....	880
AANTEKENINGEN:	
Wijzigingen in de Nederlandsche handelspolitiek ..	881
Wijziging in het Curatorium van het Nederlandsch Economisch Instituut .....	882
MAANDDIJFERS:	
Emissies in October 1936 .....	882
Statistieken:	
Groothandelsprijzen .....	884—885
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten .....	883, 886

ROTTERDAM, 30 November.

De Nederlandsche Regeering heeft in de afgelopen week een maatregel aangekondigd, waarop zoowel door de betrokken bedrijfstakken als door anderen herhaaldelijk was aangedrongen. De steun aan de Javasuiker zal deze industrie een afzet in het Moederland van bijna 10 pCt. van haar komenden oogst verzekeren. Bovendien is deze maatregel van veel belang voor de goede verstandhouding tusschen Nederlandsch-Indië en Nederland, iets waarvoor ook Z.E. Minister Colijn onlangs bij de vertooring van een film onder auspiciën van de stichting „Indië in Nederland door de film” heeft gepleit. Minister Gellissen heeft er in de Tweede Kamer, na verschillende lichtpunten te hebben geconstateerd, op gewezen, dat er een, nog bescheiden begin van herstel is waar te nemen, zoowel hier te lande als in onze relatie met Indië.

Een tweede maatregel, welke, zij het nog niet door de Regeering aangekondigd, dan toch op grond van een uitlating van den Minister van Financiën waarschijnlijk te achten, is verlaging van den accijns op gedistilleerd en bier, een maatregel, waarvan in de betrokken kringen een vergroting van den omzet wordt verwacht en daarbij geen vermindering van de totale accijns ontvangsten.

Nog een andere maatregel wordt op het oogenblik sterk bepleit en is door een motie in de Tweede Kamer mogelijk iets nader gekomen. Het betreft den door de Regeering te geven steun aan het voornemen om in 1940 in Amsterdam een wereldtentoonstelling te organiseeren. Uitvoerig heeft de heer Van den Tempel op de voordeelen, welke deze voor ons land zou afwerpen, gewezen. „Gezien den algemeenen toestand van depressie en de ontzaglijke werkloosheid zou de Regeering mijns inziens met beide handen de mogelijkheid moeten aangrijpen, welke hier geboden wordt om op korten termijn verbetering in den toestand te krijgen.”

Hij roerde hiermede ongetwijfeld een gevoelige snaar aan. Het is van belang in dit verband te vermelden, dat volgens een mededeeling van Leiden's burgemeester door den bouw van het stadhuis aldaar een bedrag van f 1½ miljoen verloond zal worden, waardoor f. 1 miljoen aan steun zal worden bespaard.

## DE RIJKSLUCHTWEGEN IN INTERNATIONAAL VERBAND.

### *Inleiding.*

Wat verstaat men onder Rijksluchtwegen? Zoo kan men ook vragen: wat zijn Rijkstraatswegen? Dit zijn wegen, welke het Rijk aanlegt en waarover ieder rijden kan.

Om goed te begrijpen wat Rijksluchtwegen zijn, diene men zich de definitie van een luchtweg te stellen: de luchtweg is de kortste verbinding tusschen twee punten. Op den luchtweg kan men rijden zooals men wil en zoo snel als men wil. Het snelheidsrecord ligt op het oogenblik ongeveer bij 700 km per uur. Dit zou men niet bereikt hebben, als er aan den luchtweg iets niet in orde zou zijn.

Op den straatweg speelt het gewicht van de auto altijd een belangrijke rol, dergelijke beperkingen gelden in het luchtverkeer niet. De luchtweg is nooit versperd, is altijd recht toe recht aan, is met iedere snelheid en met ieder gewicht te bevliegen. De luchtweg is zoo breed als men zich maar wenschen wil en er zijn zoowel wegen naast als boven elkaar.

In dit verband zijn Rijksluchtwegen die luchtwegen, welke geëxploiteerd worden boven Nederlandsch grondgebied en tusschen twee gebiedsdeelen. Het binnenlandsch luchtnet in Nederland bestaat uit Rijksluchtwegen. De lijn Aruba-Curaçao is een Rijksluchtweg. De lijn Batavia-Amsterdam is eigenlijk de hoofd-Rijksluchtweg. Wij zouden hieraan twee wenschen toe te voegen: Willemstad-Paramaribo en Paramaribo-Amsterdam.

### *Nationaal of internationaal?*

Men kan deze stelling niet nationaal beschouwen. Indien men de route Amsterdam-Batavia op Nederlandsch vervoer zou willen instellen, bedenke men, dat de Rijksambtenaren niet tusschen Nederland en Nederlandsch-Indië door de lucht mogen reizen doch over water. Ook al zouden zij het verschil tusschen den passageprijs per boot en per vliegtuig zelf willen betalen, dan wordt dit niet toegestaan, omdat het Rijk een desbetreffend contract heeft met de scheepvaartmaatschappijen. Wij hopen echter, dat hierin mettertijd verandering zal komen.

Sommige menschen verwonderen zich erover, dat zooveel vreemdelingen op de Indiërouten vliegen. Een der redenen hiervan is, dat vreemde regeeringen wel contracten met de K.L.M. hebben gesloten, waarbij haar ambtenaren zelf hun vervoermiddel mogen kiezen.

Indien het vervoer op de Amsterdam-Batavialijn uitsluitend was ingesteld op onze eigen behoeften, dan zouden wij ons in allerlei opzichten moeten beperken en dan zouden andere luchtvaartmaatschappijen, die zich internationaal georiënteerd hadden, het verkeer naar zich toe trekken. Uit dien hoofde reeds waren en zijn wij gedwongen ons niet in dien zin te beperken.

### *Over den Oceaan.*

Amsterdam-Willemstad! Begrijpt men niet welk belang wordt voorgestaan om op Willemstad te vliegen? Is dat zoo belangrijk, dat men daarvoor een dure luchtlijn gaat oprichten? Neen, maar als wij eenmaal in Willemstad zijn, kunnen wij vervoer krijgen voor Columbia, Venezuela, de Kanaalzône, Mexico en andere gedeelten van Centraal Amerika. Wij zouden dan kunnen vliegen van Amsterdam naar Lissabon, vandaar naar Porto Praia en zoo door naar Paramaribo, dat dan een groote luchthaven zou worden. En wanneer één maatschappij „over de brug” is, komen er spoedig meer. „Hoe meer zielen, hoe meer vreugd”, in dit geval, want des te eerder kunnen de kosten der luchthavens betaald worden.

Velen zullen vragen, hoe wij van Porto Praia naar Paramaribo rendabel kunnen vliegen, want het is een traject van 3600 km over den Oceaan, waar geen benzine ingenomen kan worden. Men moet dus veel benzine medenemen, waardoor het gewicht hoog

wordt. Maar er zullen tenslotte vliegtuigen komen, die zóó gebouwd zijn, dat zij 25 pCt. van hun totale gewicht aan nuttige lading zullen kunnen medevoeren, exclusief bemanning, benzine, enz. en wel uitgerust met motoren, die per uur een benzine- en olie-verbruik van niet meer dan 217 liter hebben. De liftdriftverhouding zal van één op twintig moeten zijn. De K.L.M. laat op het oogenblik een opdracht uitwerken voor een vliegtuig met een liftdriftverhouding van één op zeventien.

Thans wenscht men vliegtuigen met een actieradius van 5000 km, want die 5000 km worden juist overal gezocht. Er zijn enkele belangrijke trajecten op de wereld, die tusschen drie en vierduizend km liggen, zooals San Francisco-Honoloeloe, Newfoundland-Ierland, Porto Praia-Paramaribo.

Hierbij doet zich het interessante vraagstuk voor: moet het een boot of een vliegtuig zijn. Er zijn zeer belangwekkende booten gebouwd: Glenn Martins 4-motorige, die geregeld het traject Honoloeloe-San Francisco vliegt, de 4-motrige Sikorsky, welke den dienst op de andere trajecten van den Pacific onderhoudt, terwijl de Pan American Airways 6 nieuwe vliegbooten heeft opgedragen aan Boeing in Seattle, van 36 ton met 6 motoren, eveneens bestemd voor den Stillen Oceaan.

Ik ben echter van meening, dat de toekomst den landvliegtuigen zal zijn en wel met een zoodanige snelheid, dat men nauwelijks bemerkt over den Oceaan te vliegen.

Zoodra men een zekere hoogte boven de zee heeft bereikt, tusschen 1000 en 2000 m, komt men in een luchtlaag, waarin het vliegtuig rustig en vast ligt.

Boven den Oceaan en wij denken hierbij aan den Atlantischen, heerschen winden van 70—100 km snelheid. Zesmotorige vliegtuigen met een vermogen, dat een kruissnelheid van 370—420 km kan waarborgen, zullen weinig hinder van dergelijke tegenwinden ondervinden. Evenmin zullen mist en ijsafzetting onoverkomelijke bezwaren opleveren, daar het blindvliegen volkomen beheerscht wordt en de scheikunde afdoende tegenweer tegen ijsafzetting gevonden heeft.

Waarom zouden wij dan ook niet in een toekomst gelooven van zes dagelijksche diensten tusschen de Oude- en de Nieuwe-Wereld?

### *Naar Zuid-Afrika.*

Met het Oceaanverkeer is onze projectie van het Rijksluchtwegennet nog geenszins volledig. Een alleszins belangwekkende lijn zou ongetwijfeld ook die naar Johannesburg (langs de Westkust) zijn, omdat wij met de bevolking daar een zekere stamverwantschap hebben. Wij zouden daar dan ook zeker met groote sympathie ontvangen worden.

Na al onze ervaringen zou de Zuid-Afrika route niet zoo moeilijk uit te voeren zijn. De afstand Amsterdam-Johannesburg bedraagt ongeveer 10.000 km. Vergelijken wij deze route met de Indiëlijn, die wij als standaardmaat beschouwen. Op deze laatste route vliegen wij niet 's nachts, want wij gaan 's morgens pl.m. 6 uur weg en zijn 's avonds voor donker binnen, waarna de passagiers in een hotel kunnen logeeren. Wanneer men op dezelfde wijze de lijn Amsterdam-Johannesburg exploiteerde, zou men deze met de Douglassen in 4 dagen kunnen vliegen. Wat een tijdsbesparing zou dat niet zijn!

De moeilijkheid is echter, dat wij over Fransch, Spaansch, Engelsch en Portugeesch gebied zouden moeten vliegen. In Zuid-Afrika zouden wij bij een groot gedeelte van de bevolking welkom zijn, maar er zullen allerlei administratieve bezwaren kunnen rijzen. Er zijn al zoo vaak internationale moeilijkheden in den weg gelegd. In dit verband zou ik het contract willen noemen, dat tusschen Engeland, Amerika, Canada, Newfoundland en Ierland is gesloten om het luchtverkeer over den Atlantischen Oceaan te monopoliseeren, zoodat andere landen niet via Ier-

land kunnen vliegen. Iets dergelijks heeft men ook met de Azoren gehad en op IJsland, maar er is net zoolang gewerkt tot deze contracten tenslotte ongedaan gemaakt werden.

De onderhavige overeenkomst is op het oogenblik onaangenaam en gevaarlijk, want juist over den Atlantischen Oceaan leidt de machtigste stroom van passagiersverkeer en daar moet luchtvaart het van hebben, want tusschen Amerika en Europa heeft voornamelijk uitwisseling van post en passagiers plaats, van goederen zeer weinig.

#### *De internationale gedachte.*

Een eigenaardige factor in het Nederlandsch luchtverkeer is, dat Nederland zelf maar zoo'n klein oppervlak heeft, terwijl andere landen zooveel meer territoriale rechten hebben of zich daarvan door middel van geld kunnen verzekeren, b.v. door zich in andere maatschappijen in te koop en daardoor onzuivere verhoudingen te scheppen. Dit strijdt geheel tegen de in 1919 te Parijs gesloten Luchtvaartconventie. Men was toen van goeden wille en verklaarde, dat de lucht vrij was. Juridisch werd later echter vastgesteld, dat de luchtkolom boven een land tot dat land behoorde.

Ons gebied buiten Nederland is 62 maal zoo groot als Nederland zelf. In Nederlandsch-Indië kunnen wij te kust en te keur vliegen, maar er valt niet veel te verdienen. De benzinebelasting is daar 13 cent per liter. Wat de K.N.I.L.M. aan subsidie ontvangt, moet zij bijna geheel aan benzinebelasting uitgeven.

De cardinale kwestie is hier: wenscht men zich de Rijksluchtwegen in internationaal verband? Zoo ja, dan zal men zich moeten inspannen en eventuele offers getroosten tot het doel bereikt is. En als het bereikt is, moet men het vasthouden ook, zoodat men niet slechts voor een oogenblik een belangrijk deel in het wereldluchtverkeer heeft veroverd, om het dan weer prijs te geven. Wij moeten een luchtverkeer hebben, dat stand kan houden, dat een druk van buiten kan tegengaan, zoodat wij kunnen zeggen „dat heeft Nederland bereikt en daar kan het blijven”. Vier millioen is in de K.L.M. vastgelegd, dat moet op zijn minst f 20 millioen worden, dan is het niet zoo moeilijk om een winstgevend bedrijf te maken.

In 1924 werd door het Rijk aan subsidie betaald per ton/km	
1925	f 0.49
1926	„ 0.34
1927	„ 0.37
1928	„ 0.35
1929	„ 0.46
1930	„ 0.54
In 1931	„ 0.33
1932	„ 0.29
1933	„ 0.14
1934	„ 0.08
1935	„ 0.09
1936	„ 0.08

Deze subsidie maakte van onze totale uitgaven percentsgewijze uit:

In 1929	34.8 pCt.	In 1933	8.3 pCt.
1930	37.5 „	1934	6.9 „
1931	21.8 „	1935	8.1 „
1932	11.9 „	1936	7.6 „

Wij zijn eigenlijk niet zoo ver meer van rentabiliteit af, wanneer wij in aanmerking nemen, dat onze vliegtuigen in drie jaren afgeschreven moeten worden. Indien dit niet geschiedde, zouden wij met oud materieel blijven zitten. Wij moeten vooral in de eerste jaren in de voorste geleerden mee opmarcheren, om straks als de vliegtuigbouw op een nog hooger peil gekomen is, het nieuwste materieel te kunnen aanschaffen, zoodat het luchtverkeer zoo veilig, goedkoop, gerieflijk en zoo snel mogelijk is.

In dit verband wilde ik enkele cijfers noemen betreffende de verliezen, welke de Posterijen hebben geleden op de Amsterdam-Batavia route. Door sommigen wordt het geld, dat wij van de Posterijen ontvangen, beschouwd als een subsidie. Ik doe dat niet; het is een contract, dat de P.T.T. met ons heeft gesloten voor het vervoer van post, en wij doen ons best om de verliezen daarop zoo klein mogelijk te maken.

In 1930 f	50.822.12 (3 mnd.)	In 1934 f	1.048.514.47
1931	525.242.97	1935	909.758.95
1932	1.281.454.49	1936	725.840.59
1933	1.111.667.30		

Aan het einde van 1936 zullen wij 400 uit- en thuisvluchten naar Indië gemaakt hebben, 6.400 passagiers vervoerd of 30 millioen pass/km; 300.000 kg post of 27 millioen poststukken; 12.500 kg pakketpost; 160.000 kg bagage en extra bagage; 75.000 kg goederen, 55.000 uren gevlogen hebben over woestijnen, zeeën, door moessonweer; 11.250.000 km of 281 maal de aarde rond gevlogen hebben.

Het volgend jaar zullen wij ongeveer 9 of 10 millioen gulden uitgeven. Op 1 Juni 1937 zullen wij naar schatting 1180 man personeel in onzen dienst hebben. Daarbij zijn slechts 61 vliegtuigbestuurders. 44 radiotelegrafisten, 27 boordwerktuigkundigen voor de Indiërouten, 19 boordmechanici voor het Europeesche luchtnet en 324 man hangarpersoneel.

#### *Het wereldluchtnet.*

Tenslotte een enkel woord over het wereldluchtverkeer en de plannen der buitenlandsche luchtvaartmaatschappijen. Zuid-Amerika wordt omspannen door het luchtnet van de *Pan American Airways*. Zowel aan de West- als aan de Oostkust heeft deze maatschappij haar luchtlijnen, die a.h.w. als een tang dit land vastgrijpen. De invloed van Noord- op Zuid-Amerika zal in ontzaglijk snel tempo toenemen. Vroeger vormden de groote afstanden een bezwaar, doch tegenwoordig zijn die teruggebracht tot enkele dagen. Zoo kan men van Rio de Janeiro in twee dagen in New York zijn. Vóór den oorlog was Zuid-Amerika een markt voor den Duitschen handel, maar nu begint Noord-Amerika deze markt voor zich op te eischen. De Europeanen gaan per *Air France* en *Deutsche Lufthansa* derwaarts. Verder heeft Amerika een door de P.A.A. uitgevoerde luchtlijn via Honolulu-Midway-Wake en Guam naar Manilla. Deze maatschappij tracht ook het verkeer van Amerika naar Europa te krijgen. Zij is met de *Imperial Airways* nauw verbonden en dit machtig verbond wil over den Oceaan, via Guam en Port Morresby (op Nieuw-Guinea) een verbinding tot stand brengen met Australië, die dan aan Nederlandsch-Indië voorbij zou gaan.

Het zal niet lang duren, of de P.A.A., die bovendien bij de *China National Aviation Corporation* geïnteresseerd is (een half Amerikaansche, half Chineesche maatschappij), zal van Yunan Fu gaan naar Calcutta. Dit is een zeer moeilijk traject over bergterrein, maar zijn zij eenmaal in Calcutta, dan is het nog maar een stapje verder naar Europa om dan het grootste aandeel in het wereldluchtverkeer te hebben. Voorloopig zullen wij daar nog niet intensief aan kunnen medewerken. Wanneer wij een lijn over den Oceaan kunnen krijgen naar West-Indië, mogen wij voorloopig tevreden zijn.

De *Deutsche Lufthansa* is in een moeilijk parket, wat betreft het buitenlandsch verkeer, omdat Duitsland geen koloniën bezit. De D.L.H. vliegt nu regelmatig van Berlijn naar Sevilla, den Oceaan over, langs de kust van Zuid-Amerika. Met dezen dienst heeft men in drie dagen een brief van Berlijn naar Buenos Aires. Dezen zomer zijn proefvluchten gemaakt via de Azoren naar Amerika met vliegtuigen, uitgerust met ruw-olie motoren, gebouwd bij Blohm en Voss te Hamburg, vliegtuigen, waarmede men het lange afstandsverkeer hoopt te exploiteeren.

Door Duitschers en Russen samen is de „*Deruluff*” opgericht, die de lijn Berlijn-Moskou exploiteert met Duitsch-Russisch personeel en materieel. Het plan was om door Rusland naar China te gaan. Door de moeilijkheden met Rusland is dit echter nu niet te verwezenlijken.

Binnenkort gaan de Duitschers van Berlijn naar Bagdad vliegen, waardoor wij een gedeelte van onze lading zullen moeten missen. Van Bagdad willen zij

dan via Teheran en Kaboel langs den Noordkant van de Himalaya in China doordringen.

De *Air France* heeft eveneens een belangrijk lucht-net met haar groote luchtlijn van Parijs naar Hanoi en van Parijs naar Zuid-Amerika met verschillende vertakkingen.

\* \* \*

In dit licht gezien, wil ik concludeeren, dat, indien men de Nederlandsche luchtvaart in internationaal verband een voorspoedig bestaan wil verzekeren, het gewenscht is, dat men een krachtige, bekwame en centrale leiding heeft en dat niet andere instanties willen ingrijpen, want het is zeer moeilijk om internationaal een vasten koers te houden. In verband hiermede hoop ik, dat het de Regeering moge gelukken de Nederlandsche luchtvaart de bewegingsvrijheid te kunnen geven, die zij noodig heeft om zich in gezonde verhoudingen te kunnen ontwikkelen. A. PLESMAN

#### JAVASUIKER NAAR NEDERLAND.

„Eindelijk"! Zoo zal men op 25 November in kringen van de Javasuijercultuur uitgeroepen hebben bij het vernemen van het besluit der Regeering, dat een bedrag uit het Landbouwcrisisfonds ter beschikking gesteld zal worden om den invoer van suiker in Nederland in het vervolg uit Java in plaats van uit den vreemde te doen geschieden.

Voorloopig heeft de Regeering daarbij een kwantum van 85.000 ton op het oog, bestaande uit ruwsuiker en uit witsuiker in een nader te bepalen verhouding, waarvoor men raamt ter overbrugging van het verschil tusschen marktwaarde en kostprijs een bedrag van f 800.000 noodig te hebben.

Intusschen is het kwantum suiker, dat gedurende de laatste jaren hier geïmporteerd werd en gedeeltelijk voor de binnenlandsche consumptie en gedeeltelijk voor her-export gebezigd werd, grooter dan bovengenoemd kwantum, al wordt daarbij ruimte gelaten voor den import van een kwantum van ca. 12.000 tons Surinamesuiker.

Gedurende de laatste jaren werd volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek hier ingevoerd:

	Invoer van suiker in tons.		
	1934	1935	Jan./Oct. 1936
<b>Ruwe Bietsuiker:</b>			
Uit diverse landen .....	8.948	93	195
<b>Ruwe Rietsuiker:</b>			
Uit Cuba .....	30.182	33.451	50.474
San Domingo .....	10.575	36.807	26.464
Suriname .....	8.280	12.004	10.859
Ned.-Indië .....	15.532	—	—
Brazilië .....	—	7.364	—
Peru .....	—	—	3.084
Haïti .....	—	—	5.543
Andere landen .....	499	881	654
	65.068	93.209	97.078
<b>Witsuiker:</b>			
Uit Duitschland .....	—	—	19
België en Luxemburg .....	6.255	6.470	6.883
Groot-Brittannië en Ierland .....	837	261	—
Frankrijk .....	6.958	5.753	13.363
Sovjet-Rusland .....	1.823	182	486
Polen en Dantzig .....	336	781	425
Ned.-Indië .....	4.578	6.065	11.454
Andere landen .....	118	39	12
	20.905	19.551	32.642
<b>Basterd:</b>			
Uit België en Luxemburg .....	231	187	317
Groot-Brittannië en Ierland .....	108	139	102
Ver. Staten v. Amerika .....	4.131	3.474	2.890
Ned.-Indië .....	55	—	—
	4.525	3.800	3.309
<b>Kandij:</b>			
Uit Duitschland .....	—	313	157
België en Luxemburg .....	—	387	335
Andere landen .....	779	3	4
	779	703	496
<b>Totaal Generaal</b> ....	<b>100.225</b>	<b>114.654</b>	<b>133.720</b>

terwijl werd uitgevoerd:

	Uitvoer van suiker in tons.		Jan./Oct. 1936
	1934	1935	
<b>Ruwe Bietsuiker:</b>			
Naar België en Luxemburg .....	10.106	2.021	—
Zwitserland .....	—	6.064	2.859
Groot-Brittannië en Ierland .....	1.521	—	—
Fransch Marokko, Tanger .....	1.216	—	—
Andere landen .....	1.010	—	655
	13.853	8.085	3.514
<b>Witsuiker:</b>			
Naar Groot-Brittannië .....	6.470	2.937	2.965
Ierland .....	23.039	4.613	—
Finland .....	—	1.835	1.086
Noorwegen .....	2.779	3.810	4.217
Griekenland .....	1.536	450	—
Fransch Equat. Afrika .....	—	855	3.105
Spaansch Marokko .....	—	402	—
Spaansch West-Afrika .....	181	592	225
Arabië, enz. ....	4.494	5.200	4.021
Irak .....	5.683	10.518	6.625
Britsch-Indië, enz. ....	1.427	2.705	979
Uruguay .....	—	1.850	2.725
Ver. Staten v. Amerika .....	—	—	599
België en Luxemburg .....	5.440	—	517
Italië .....	—	—	650
Zwitserland .....	547	—	—
Perzië en Afghanistan .....	1.209	—	—
Andere landen .....	512	1.970	1.164
	53.317	37.737	28.878
<b>Basterd:</b>			
Naar België en Luxemburg .....	460	725	559
Groot-Brittannië en Ierland .....	9.253	5.729	2.232
Andere landen .....	11	40	44
	9.724	6.494	2.835
<b>Kandij:</b>			
Naar diversê landen .....	427	517	505
<b>Totaal Generaal</b> ....	<b>77.321</b>	<b>52.833</b>	<b>35.732</b>

Onder de gegeven omstandigheden interesseeren in de eerste plaats de invoercijfers. Trekt men nu van bovenstaande cijfers den import van Suriname af, dan blijft over in 1934: 91.945 tons, 1935: 102.650 tons en Jan./Oct. 1936: 122.861 tons, die Java had kunnen leveren.

Er zal dus ook in de toekomst ruimte zijn voor een grooteren import en al steunt de Regeering slechts den invoer van 85.000 tons, dan mag aangenomen worden, dat de Nivas genegen zal zijn ook het meerdere kwantum tot wereldmarktwaarde te leveren, al is die beneden kostprijs, en zoodoende de geheele Nederlandsche markt, voor zoover die niet door de gesteunde binnenlandsche Bietsuikercultuur en import van Surinamesuiker ingenomen wordt, tot zich te trekken.

Veel zal er nu van afhangen, hoe de in verband met dit Regeeringsbesluit noodige maatregelen uitgewerkt en in toepassing gebracht zullen worden. Het is begrijpelijk, dat de Regeering daarbij pogingen doet om den sedert de instelling van het invoerrecht, van f 2.40 per 100 kg op witsuiker gekortwiekten handel in witte suiker weder ruimte van beweging te geven en eveneens wenscht, dat de exporthandel in Java voor de voorziening van de Nederlandsche markt met ruw- en witsuiker ingeschakeld blijft. Verder kan er niet genoeg nadruk op worden gelegd, dat zoo min mogelijk beperkende bepalingen genomen moeten worden, opdat de handel in het algemeen zich vrij kan ontwikkelen.

Wat den termijnhandel te Amsterdam betreft, zoo mag aangenomen worden, dat die zich spoedig aan den nieuwen toestand zal weten aan te passen.

Voor de overbrugging van den tijd, totdat de nieuwe maatregelen in werking zullen treden, heeft de Regeering den invoer van alle suiker voor den tijd van 6 maanden gecontingenteerd op basis van 80 pCt. van den halfjaarlijkschen import gedurende 1935; ten einde overmatige invoeren van buitenlandsche suiker,

voordat de binnenlandsche markt daarvoor gesloten wordt, te vermijden.

Nu het Moederland de eerste daad verricht heeft om het stiefkind Javasuiker te helpen, mag men hopen, dat dit ook verder zijn belangstelling zal genieten. Er heerscht nog groote nood in de eenmaal zoo bloeiende Javasuikercultuur en een vergroot afzetgebied in Nederland voor Javasuiker kan geschapen worden door het aanwenden van een gedeelte der Nederlandsche suikerbieten voor andere doeleinden dan de voor het Rijk zoo dure fabricatie van suiker, afgezien nog van het feit, dat er toch wel gewassen gevonden zouden kunnen worden ter vervanging van een gedeelte van den kostbaren beetwortelaanplant.

A. V.

### DE RUBBERMARKT.

Van hen, die steeds van oordeel zijn geweest — in tegenstelling tot schrijver dezer regelen — dat van de restrictie de victorie zou beginnen, zullen vermoedelijk velen zich vlijen met de overtuiging, dat zij het toch maar bij het goede einde hebben gehad.

En inderdaad, toegegeven moet worden, niet alleen, dat de statistische positie is verbeterd, doch ook dat de prijs zich nog maar steeds in stijgende richting beweegt. Voor 1937 wordt thans reeds afgesloten op basis van 9 d. per lb., in Londen heeft de loco-prijs  $8\frac{13}{16}$  d. bereikt. Voorwaar, prijzen, welke in herinnering brengen de jaren 1928 en 1929, toen rubber gemiddeld boven de 10 d. noteerde.

London Standard ribbed smoked sheets noteerde in Januari van dit jaar  $6\frac{13}{16}$  d., thans 2 d. meer en er zijn aanwijzingen, dat de prijs nog hooger zal komen.

De in October door het Internationale Rubber Reguleeringscomité vastgestelde verlaging van het beperkingspercentage met 5 pCt. voor het eerste halfjaar 1937 werd beantwoord met een verdere prijsstijging, de aanvankelijke vrees, dat het comité in zijn December-vergadering tot een verdere verkleining van de restrictie zal besluiten werd opnieuw door een vaste markt gevolgd.

Ziedaar in een nutshell wat op de rubbermarkt gaande is en oogenschijnlijk in onze vorige artikelen in dit weekblad, waarin wij meenden, dat de positie van het product op zichzelf met groote voorzichtigheid moest worden beschouwd, volkomen in het ongelijk stelt.

\* \*

In het geheele economische beeld is in de laatste maanden veel veranderd. Daar waar eenige maanden geleden nog een volkomen gebrek aan vertrouwen heerschte, is thans een mate van optimisme ontstaan, welke even gevaarlijke kanten heeft als de vorige houding.

Overal heerscht bedrijvigheid, de indices der industriele activiteit wijzen schier overal op een verbetering; gebaseerd op 1929 als 100, was die in de Vereenigde Staten in Augustus jl. reeds weer 97.2, die van het Vereenigd Koninkrijk 110.1, die van Canada 90.4, terwijl de cijfers voor Duitschland en Japan die van 1929 achter zich laten. En overal heerscht nog werkloosheid — een aanwijzing dat de cijfers hiervoor niet meer als index kunnen dienen en dat er dus wezenlijk iets veranderd is.

Wellicht vraagt men zich af, wat deze uitweiding met de rubbermarkt te maken heeft, doch het verband is niet zoover te zoeken als wellicht wordt gedacht. Immers, voor alle of nagenoeg alle producten valt een prijsstijging waar te nemen, zelfs voor die, welke een uitgesproken ongunstig economisch beeld vertoonen; voorbeelden daarvan zijn thee, koffie en peper. En dan komt als vanzelf de vraag of er wellicht een algemeene oorzaak voor deze prijsbeweging is.

Inderdaad meenen wij, dat hierop in eerste instantie sterk de nadruk dient te worden gelegd; het zijn

allereerst de algemeene prijstendenzen, welke thans het bijzondere prijsverloop van de rubber beheerschen, het is de algemeene toestand, die ook de rubber heeft gegrepen. En dan is het wel vanzelfsprekend, dat zich allereerst de aandacht concentreert op de voornaamste rubberconsument, de Vereenigde Staten.

Zien wij den toestand juist, dan is wat daar plaats heeft in de eerste plaats een gevolg van kunstmatige middelen. Op tal van wijzen is daar in de afgelopen jaren gepoogd „koopkrachtscheppend“ te werken; de devaluatie van den dollar, de wijzigingen in de bankwetgeving, de bonus-uitkeering aan oudstrijders, de accumulatie der goudvoorraden ten slotte zijn even zoovele middelen geweest, evenals de budgetaire politiek der overheid, om via het geld het economisch organisme te beïnvloeden. Het behoeft geen betoog, dat er tijd noodig was om den invloed tot uiting te doen komen, doch het vereischt, naar het ons voorkomt, evenmin toelichting, dat toen de eerste injecties begonnen te werken de volgende deze werking reeds spoedig aandikten en nog voortdurend blijven accentueeren. Winsten op de effectenbeurzen; grootere bedrijvigheid in de industrie, terugkeerend vertrouwen, mede omdat (en hier denken wij o.a. aan de automobiellindustrie) een geaccumuleerde drang tot vervanging was — en moest — ontstaan, dit alles nog versterkt door de krachtige opleving in de bewapeningsindustrie — een zeer reëele vraag — moesten ertoe leiden, dat een bedrijfstak, zooals de automobiellindustrie, die zelf nog in sterke mate gevolgd is van, doch eenmaal op dreef tevens gangmaker kan worden voor de conjunctuur, in korten tijd inhaalde, wat in jaren verloren was gegaan.

Ook elders waren terugkeerend vertrouwen en daarnaast monetaire middelen en de herbewapening de middelen om de activiteit te doen toenemen.

Dat onder dergelijke omstandigheden, door ten deele economische, ten deele psychische, doch vooral niet te onderschatten door monetaire oorzaken ook, de markten een geheel ander aanzien krijgen, behoeft geen nadere toelichting; dat daarvan een product als rubber, welks samenhang met de algemeene conjunctuur zoo nauw is, moest profiteeren al evenmin. Doch men moge zich wel terdege realiseeren, dat hierbij monetaire oorzaken een zeer voorname rol spelen en dat een dergelijke ontwikkeling zeer groote gevaren in zich bergt, gevaren te grooter naarmate men gelooft met een volkomen gerechtvaardigde ontwikkeling te doen te hebben. Allengs, helaas, verflauwt de herinnering aan een korte periode van schijnwelvaart, gevolgd door een langen nacht van elkaar opvolgende teleurstellingen en misère.

Ongetwijfeld, het is waar, dat de conjunctuurbeweging nog altijd zoowel naar boven als naar beneden werd bevorderd door oorzaken bij het geld, doch het komt ons voor, dat dit nog wel iets anders is dan dat dit geld — daaronder het crediet gerekend — primaire oorzaak in plaats oorzaak als gevolg wordt.

Hebben wij hiermede de algemeene prijstendenzen, welke, naar onze meening, het beeld, ook van de rubbermarkt, mede beheerschen, geschetst, dan willen wij thans aan die markt nader aandacht schenken. Vooraf echter moeten wij herhalen, dat wij deze algemeene prijstendenzen, welke tot een andere visie ook op de marktsituatie hebben geleid, in dit stadium veel belangrijker achten dan de speciale momenten, welke de rubberpositie beheerschen. Behoudens in één opzicht, nl. dat een te groot optimisme, zooals dat bij enkele andere producten bestaat — wij denken aan de cacao — juist door het bestaan der restrictie slechts getemperd tot uiting komt. Het feit, dat een klein comité het in de hand heeft wijziging te brengen in den omvang van de productie, heeft aan de markt veel van de attractie voor een hausse-speculatie ontnomen en wij zien rubber dan ook bij andere pro-

ducten ten achter blijven. De prijsstijging gaat meer regelmatig.

De statistische positie van rubber is ook in het jaar 1936 zeer aanzienlijk verbeterd; bedroegen de voorraden per ult. 1935 nog rond 711.000 ton, door de ontwikkeling in 1936 vond een sterke vermindering plaats en wij meenen, dat per ult. 1936 de wereldvoorraad, omvattende zoowel de voorraden buiten de restrictie-gebieden incl. de stoomende als die in de restrictie-gebieden, tot ongeveer 580.000 ton zal zijn gedaald.

Dit is allereerst te danken aan het verbruik; indien wij dit gedurende de laatste jaren overzien, dan krijgen wij het volgende beeld:

Wereldverbruik 1932	692.432 ton	1934	944.141 ton
"	1933 824.788 "	1935	942.960 "
1936 (eerste 10 maanden)	.....	836.000 ton	"
1936 (heele jaar, raming)	.....	980.000 "	"

Hierbij, wij wezen daarop reeds hierboven, spelen de Vereenigde Staten de belangrijkste rol; gedurende de eerste 10 maanden bedroeg het rubberverbruik in dit land 474.000 ton tegen in dezelfde periode van 1935 bijna 407.000 ton. Indien wij het wereldverbruik in 1936 vergelijken met dat over 1932, dan constateeren wij een vermeerdering van ongeveer 288.000 ton; van deze toeneming komt niet minder dan 237.000 ton voor rekening van de Vereenigde Staten. Een dergelijke eenzijdige ontwikkeling, het behoeft geen betoog, bergt groote gevaren in zich en dit temeer, omdat daar een sterk ontwikkelde regeneraat-industrie bestaat, die juist gedurende de laatste maanden grootere bedrijvigheid aan den dag legt. Houdt men er rekening mede, dat deze industrie eerst na een zestal maanden op het prijsverloop gaat reageeren, dat haar capaciteit thans op ruim 200.000 ton kan worden geschat — bij een productie in 1935 van 117.500 ton — dan kan men de prijsontwikkeling niet dan met gemengde gevoelens volgen.

Daarnaast geeft de prijsstijging natuurlijk betere, of minder slechte, kansen aan de synthetische rubber. Het is merkwaardig, dat toen de rubberprijs laag was, ellenlange beschouwingen verschenen over de synthetische rubber en thans, nu hij oploopt, dit onderwerp plotseling schijnt te hebben afgedaan; wel een bewijs overigens voor onze meening, dat de visie anders geworden is.

Bezien wij de verhouding zichtbaren voorraad tot consumptie, dan bedraagt de eerste toch nog steeds meer dan een half jaar verbruik, hetgeen dus betee- kent, dat er nog steeds een teveel is.

De wereldproductie kan, dank zij de scherpe restrictie, voor 1936 op ongeveer 850.000 ton worden geschat. Voor 1937 zal zij, ook al handhaaft het comité het restrictiepercentage op 30, boven de 900.000 ton komen en in hoeverre de voorraadpositie dan zal verbeteren, hangt natuurlijk van het verbruik, dus van het verloop der algemeene conjunctuur, af.

Niet alleen, omdat daarmee de wereldproductie van auto's nauw samenhangt, doch ook omdat het gebruik der wagens (slijtage en vervanging der banden) hierdoor wordt beïnvloed evenals de graad van slijtage, welke men voor de vervanging beslissend acht.

Uit bovenstaande globale cijfers volgt, dat o.i. de statistische positie van het product op zichzelf, mede in aanmerking genomen de getaxeerde potentiële productie, zeker niet den graad van het optimisme zou rechtvaardigen, die uit het tegenwoordige en door ons verwachte verdere prijsverloop valt af te leiden, omdat er van een saneering der rubbercultuur nog geen sprake is; veeleer lijkt de vrees gerechtvaardigd, dat wij op den duur een herhaling der geschiedenis zullen krijgen; ook toen in 1925 en 1926 een sterke prijsstijging, gevolgd door een voortgezette prijsdaling in de jaren 1927 en volgende, ondanks toenemend wereldverbruik.

In veel opzichten liggen de voorwaarden ongeveer

hetzelfde; toen een crediet-inflatie met schijnwelvaart en ook thans weer nemen de monetaire invloeden — vooral in de Vereenigde Staten — o.i. een groot aandeel in de daar thans heerschende bedrijvigheid. Thans echter komt daarbij als een zeer reële factor de vraag der bewapeningsindustrie.

Hoever de prijsstijging zal gaan, hoelang zij zal aanhouden, het valt niet te voorspellen, omdat wij nu eenmaal niet met kwantitatieve verhoudingen te doen hebben, doch het valt zeker te hopen, dat het bestaan van een rubberrestrictie thans dit ten goede voor de cultuur zal uitrichten, dat het de prijsstijging — die stimulant zal zijn zoowel voor de reclaimed-rubberproductie in de wereld als voor de synthetische rubberindustrie en wellicht voor een uitbreiding van of begin met de cultuur elders — zooveel mogelijk zal temperen. In verband hiermede staat natuurlijk ook de vraag in hoeverre verlagingen van het restrictiepercentage tot vergrooten uitvoer zullen leiden.

Zij, die zoo gaarne het verbruik als uitsluitende factor voor het prijsverloop en dus verklaringsmoment voor wat thans geschiedt, aangeven, moeten zich niet uitsluitend spiegelen aan de Vereenigde Staten en het door hen toenemend wereldverbruik, doch ook eens de teleurstellende cijfers voor Engeland (voortdurende vermindering na 1934), en het prijsverloop na 1926 bij toenemend wereldverbruik bekijken, opdat hun optimisme voor de verder afgelegene toekomst ietwat getemperd worde!

Niet de restrictie-regeling heeft o.i. het resultaat bereikt, doch, wil men het zuiver kwantitatief bezien, dan zou het nog het toenemend verbruik zijn, waarop de restrictie zeker geen invloed heeft geoefend.

J. F. H.

#### DE SITUATIE DER AMERIKAANSCH PETROLEUM-INDUSTRIE.

De aankondiging, dat de *Shell Union Oil Corp.*, de groote Amerikaansche dochtermaatschappij der Koninklijke-Shell groep, den geheelen, niet minder dan \$ 26½ per aandeel van \$ 100 beloopenden achterstand op haar 388.166 preferente aandeele door een betaling ineens zal inhalen en de sinds Juni 1930 gestaakte dividendbetaling op de 13.070.625 gewone aandeele z.n.w. (waarvan ruim 64 pCt. in het bezit der Bataafsche) met een uitkeering van \$ 0.25 zal hervatten, was balsem op de wond, die de opschorting der beslissing betreffende het interim dividend op de aandeele Koninklijke en Shell Beurs en aandeelhouders had geslagen. Weliswaar had de Beurs met een inhaling van den achterstand gerekend, maar in dit verband meer aan haar gedeeltelijke of geheele „fundeering” door nieuwe aandeele gedacht dan aan een zoo belangrijke uitkeering „in cash”.

De beteekenis van dezen stap mag misschien voor de Beurs in de eerste plaats de vrijmaking van den weg voor hervatting der dividendbetalingen op de gewone aandeele Shell Union zijn, terwijl zij ook het (kleine) percentage kan berekenen, waarmede het dividend van Koninklijke en Shell door de verdeling van een dividend op de gewone aandeele Shell Union zou kunnen worden verhoogd. Voor de petroleumindustrie en voor de groote schare der aandeelhouders Shell Union en Koninklijke Shell zal het voornaamste aspect dezer beslissing echter wel het feit zijn, dat tot zulk een royale uitkeering zeker niet ware besloten, indien het bestuur der groep de tegenwoordige situatie der petroleumindustrie en haar vooruitzichten minder optimistisch beoordeelde, dan blijkbaar het geval is.

Inderdaad is de *toestand der Amerikaansche petroleumindustrie* sinds 1933 sterk verbeterd, en deze verbetering is crescendo gegaan. In het loopende jaar zijn de winsten van 14 bekende petroleummaatschappijen, die kwartaalcijfers publiceeren, met drie vijftien gestegen; geen een van deze ondernemingen heeft met verlies gewerkt. Bijzonder sterk was de toeneming der winsten juist bij de Shell Union. Een en

ander blijkt uit onderstaande tabel, waaraan zou kunnen worden toegevoegd, dat de winst van de Texas Corp., de grootste „onafhankelijke” maatschappij, voor de eerste negen maanden op \$ 28 miljoen wordt geschat tegen een winst van \$ 17.07 miljoen in het geheele jaar 1935.

Winsten van Amerikaanse petroleummaatschappijen in 1935 en 1936.

Maatschappij	Januari—September			
	1936	1935	1936	1935
	\$ 1000	per share	\$ 1000	per share
Amerada Corp. ...	1.406	1.78	1.259	1.60
Atlantic Refg. Co. ...	6.161	2.20	1.881	0.71
Barnsdall Oil Co. ...	1.720	0.81	196	0.09
Continental Oil Co. ...	8.084 <sup>1)</sup>	1.72	5.569	1.19
Mid Continent Petr. ...	4.199	2.28	1.451	0.78
Phillips Petr. Co. ...	12.835	3.08	9.850	2.37
Plymouth Oil Co. ...	1.266	1.21	537	0.51
Seaboard Oil Co. ...	1.837	1.48	1.223	0.98
Shell Union Oil Corp. ...	16.512 <sup>2)</sup>	1.14	4.412	0.21
Skelly Oil Co. ....	3.511	3.19	1.575	1.26
Standard Oil Co. of California .....	16.665	1.28	15.759	1.21
Texas Pacific Coal & Oil Co. ....	467 <sup>3)</sup>	0.53	— 44	— 0.05
Tide Water Associated	8.505	0.99	5.829	0.53
Union Oil Co. of Calif.	4.400	1.00	4.000	0.91
Totaal ...	87.567		53.496	

<sup>1)</sup> Inclusief \$ 1.315.260 winst uit den verkoop van bepaalde bezittingen. <sup>2)</sup> Inclusief \$ 2.909.807 winst uit den verkoop van een deelneming. <sup>3)</sup> Voor federale belastingen.

Een zoo extreem conservatief beheerde onderneming als de Gulf Oil Corp. (Mellon-groep), de op één na grootste onafhankelijke maatschappij, keert een stock dividend van 100 pCt. uit en betaalt naast het gewone kwartaaldividend van \$ 0.25 per aandeel van \$ 25 nog een extra-dividend van \$ 0.50. Al zal hier ongetwijfeld de vrees voor de belasting op onverdeelde winsten een woordje hebben meegesproken — men kan er van overtuigd zijn, dat zonder een aanzienlijke verbetering der situatie der olie-industrie het bestuur der Gulf Oil nooit tot een dergelijken stap zou hebben besloten.

Vraagt men, hoe deze situatie op het oogenblik is, en hoe zij door de tot oordeelen meest bevoegde instanties der petroleumindustrie wordt beoordeeld, dan kunnen wij als antwoord daarop de woorden van *Mr. Axtell J. Byles*, President van het Amerikaanse Petroleum Instituut aanhalen, die twee weken geleden bij de opening van de jaarvergadering van deze grootste organisatie der Amerikaanse (en ook der internationale) aardolieindustrie werden gesproken:

„The past year has been marked by cooperation among the Interstate Compact authorities and between them and the industry, a continuance of the useful statistical service of the Bureau of Mines, and a minimum of interference by the federal government or attempts by it to control one department or another of the business.

Under these conditions, aided by an unusually large increase in consumptive demand, crude oil inventories have been liquidated to a satisfactory extent; discoveries of new supplies of petroleum have been sufficient to offset the depletion of the period; service to the public has been fully maintained at low but steady prices; inventories of finished products, generally speaking, have attained a better balance; a high rate of employment and wages, reasonable hours, and good working conditions for labor have been maintained; and the business as a whole has made progress toward more reasonable profits.”

Het is het voorrecht, en soms het privilegium odiosum, van den onafhankelijken criticus, het niet steeds met de opvattingen van belanghebbenden eens te zijn. En, gaarne erkennende, dat veel van hetgeen *Mr. Byles* zeide, juist is, zullen wij toch ook eenige andere punten naar voren willen brengen. Wij meenen dit het best te doen, indien wij zijn schets van den toestand volgen, maar daaraan eenige aanvullin-

gen toevoegen, vooral, waar het twee lacunes betreft. De eene, het moeilijke vraagstuk t.a.v. de verhouding der benzine tot de stookolieproductie, heeft *Mr. Byles* zelf in het verdere verloop van zijn redevoering besproken; de tweede echter, de radicale en waarschijnlijk ook zeer kostbare verandering in de afzetorganisatie, raakte hij niet aan.

Terecht noemt *Mr. Byles* het „compact”, het in Februari 1935 gesloten en in Augustus 1935 door het Congres goedgekeurde verdrag van zes olie-produceerende Staten der Unie (Texas, Oklahoma, Kansas, New Mexico, Illinois en Colorado) ter beperking van overproductie den voornaamsten factor bij de stabilisatie der petroleumindustrie; nauwelijks minder belangrijk en zegenrijk was de z.g. *Connally Act*, het door het Congres uitgevaardigde verbod van transporten — in het tusschenstaatsche verkeer — van ruwe olie en daaruit gewonnen derivaten, indien deze olie in strijd met de wettelijke bepalingen van den betreffenden Staat werd gewonnen. Het is begrijpelijk, dat de petroleumindustrie niet slechts verlenging van het (met onbepaalde duur) gesloten „compact”, maar ook van de binnen betrekkelijk korten tijd aflopende „Connally Act” wenscht.

Volgens het „compact” stellen de aangesloten Staten in overleg met elkaar de hoeveelheid ruwe olie vast, die door elken dezer Staten mag worden geproduceerd. Daarbij houden zij rekening met de ramingen van het toekomstige verbruik en met de daarop gebaseerde aanbeveling van bepaalde productie-cijfers, zooals deze door het Bureau of Mines worden uitgewerkt. Natuurlijk wenscht soms de eene Staat iets meer te mogen produceren dan werd aanbevolen, maar tot een werkelijk ernstig conflict scheen het slechts één keer te komen, maar ook de toen gerezen moeilijkheden konden worden overwonnen.

Een buitengewone hulp voor de petroleumindustrie is het *recordverbruik* van benzine, maar ook van stookolie. Om in deze behoefte te voorzien, was een recordverwerking noodig, en dit maakte ook een recordproductie van ruwe olie noodzakelijk. Gedurende de laatste jaren waren binnenlandsche productie en binnenlandsch verbruik van ruwe olie als volgt:

Jaar	1000 barrels	
	Binnenlandsche productie	Binnenlandsche vraag
1933 .....	905.656	885.528
1934 .....	908.065	919.465
1935 .....	993.942	997.426
1936 <sup>1)</sup> .....	723.079	724.471

<sup>1)</sup> 8 maanden.

Invoeren en uitvoeren bleven buiten beschouwing. De voorraden van ruwe olie beliepen 31. October 291.040.000 barrels en waren de laagste sinds vijftien jaren. Deze voorraden zijn sinds het begin van het jaar met pl.m. 25 miljoen barrels verminderd, en kunnen niet als bovenmatig hoog worden beschouwd.

Verbruik en productie van ruwe olie op een zoo hoog niveau zijn echter in zeker opzicht een tweesnijdend zwaard: een verwerking van pl.m. 1 milliard barrels ruwe olie per jaar beteekent immers ook een vermindering van de *petroleumreserves* met eenzelfde hoeveelheid. Indien men weet, dat de volgens de tegenwoordige productiemethoden te winnen petroleumreserves der Vereenigde Staten op 13 à 15 milliard barrels worden geschat, is deze groote vermindering een minder gunstig feit; de nadeelige gevolgen daarvan zouden alleen kunnen worden gecompenseerd, indien het mogelijk ware, nieuwe velden met een even hooge reserve aan ruwe olie te ontdekken. *Mr. Byles* beweert, dat dit in het zich ten einde spoedende jaar het geval was; niet iedereen zal het dienaangaande met hem eens zijn, terwijl in den laatsten tijd herhaaldelijk de aandacht daarop werd gevestigd, dat sinds de jaren 1926/30 — gedurende welke de petroleumindustrie terreinen ontdekte met

meer dan een derde van alle reserves, die zij ooit vond — werkelijk groote velden niet werden ontdekt. Terwijl in de genoemde vijf jaren de beroemde velden van Yates, Kettleman Hills, Oklahoma City en Oost-Texas werden ontdekt, brachten de daarop volgende jaren als grootste ontdekkingen slechts het Conroeveld (uiteindelijk productie op 500 à 800 miljoen barrels geraamd) in 1931, en in 1935 het Rodessa- en het Anahuac-veld (met resp. 200 à 400 en 250 à 300 miljoen barrels).

De prijzen van de petroleumproducten waren (betrekkelijk) laag, maar stabiel, zegt Mr. Byles, en dit is ongetwijfeld juist. Het is eigenlijk verrassend, dat ondanks deze lage prijzen en de in het begin van het jaar verhoogde prijzen van ruwe olie de petroleumindustrie in staat was, met winsten voor den dag te komen, zooals zij uit onze eerste tabel blijken. Van beslissenden invloed hierop is echter de stabiliteit der prijzen, het voorkomen van grootere „benzine-oologen” enz. geweest, terwijl de sterk stijgende consumptie slechts een betrekkelijk kleine toeneming der onkosten zal hebben veroorzaakt, waarvan een groot gedeelte „vaste” onkosten zijn.

Het verbruik van benzine in de Ver. Staten bereikte gedurende de eerste acht maanden van 1936 een hoeveelheid van 313.680.000 barrels of 10.6 pCt. meer dan in 1935, in welk jaar een record werd gevestigd, dat niet gemakkelijk voor verbetering vatbaar scheen. Nog sterker steeg het verbruik van gasen stookolie, dat in hetzelfde tijdvak 260.312.000 barrels bedroeg, of 11.8 pCt. meer dan gedurende de eerste acht maanden van 1935. Slechts terloops zij vermeld, dat het verbruik van smeeroliën — een voortreffelijke index voor de industriële bedrijvigheid, — met 14.3 pCt. tegenover 1935 is toegenomen en 14.947.000 barrels beliep.

Ook het hooge stookolie-verbruik is echter niet in alle opzichten een groot voordeel voor de petroleumindustrie, want het verleidt daartoe, de stookolie — vooral gedurende de wintermaanden — als het hoofdproduct te beschouwen, dus als compas voor de verwerking van ruwe olie een product te gebruiken, dat steeds slechts bijproduct mag zijn, althans wat betreft de voortreffelijke Amerikaanse lichte ruwe olie. Gedurende het vorige jaar was vooral door de slechte weersomstandigheden in de wintermaanden een gebrek aan stookolie ontstaan en om dit in het loopende jaar te voorkomen, schijnen vele producenten van plan te zijn, groote hoeveelheden ruwe olie te verwerken, hetgeen onvermijdelijk ook tot overgroote productie van benzine, en daardoor tot overgroote voorraden van dit eigenlijke hoofdproduct der Amerikaanse petroleum, zou moeten leiden. Het is bovendien opmerkelijk — waarop in de „Internationale Petroleum-Korrespondenz” (Jg. III, Nr. 45) de aandacht werd gevestigd — dat het verschil tusschen het verbruik van benzine in het zomer- en het winterhalfjaar vrij stabiel is gebleven (in 1929/30 beliep het verbruik in het zomer-halfjaar — April-September — 213.792.000 en gedurende de wintermaanden 178.037.000 vaten, terwijl het in 1935 241.213.000 en 204.213.000 bereikte), maar dat het verbruik van gasen stookolie, dat vroeger gedurende de zomer- en de wintercampagne ongeveer even hoog was (in 1929/30 204.523.000 barrels in de zomer- en 204.080.000 in de wintermaanden), nu in de wintermaanden veel hooger, en in de zomermaanden veel lager is (214.427.000 vaten in de winter- en 168.585.000 barrels in de zomermaanden). Daardoor wordt bereikt, dat het totaalverbruik van benzine plus gas- en stookolie in het zomer- en winterhalfjaar niet meer zoo sterk verschillen als vroeger het geval was. (1929/30 418.315.000 barrels in den zomer en 382.117.000 barrels in den winter, echter 409.798.000 barrels in den zomer en 418.640.000 barrels in den winter van 1935/36).

Het gevolg van een en ander was dat de benzine-

voorraden op 30 September 1936 57.975.000 barrels bedroegen tegen 51.334.000 barrels een jaar tevoren. Weliswaar dient men daarmede rekening te houden, dat hooger verbruik ook het aanhouden van grootere voorraden noodzakelijk maakt, maar toch ligt het eerstgenoemde cijfer boven het wenschelijke peil. Men mag veronderstellen, dat — zelfs indien de raffinaderijen niet bovenmatige hoeveelheden stookolie gaan produceeren — de benzinevoorraden eind Maart 1937 70.000.000 barrels zullen bereiken, hetgeen ook aan het begin van een zeer groote eischen stellende zomercampagne wel ruim voldoende zal zijn. Grootere voorraden zouden op de prijzen kunnen drukken.

Men zal de vraag kunnen stellen, waarom de petroleumindustrie in de groeiende behoefte aan stookolie niet door vermeerderden import van zware Venezolaansche of Mexicaansche ruwe olie voorziet, en niet liever de kostbare en betere Amerikaansche olie voor deze verwerking bestemt. Het antwoord op deze vraag is gemakkelijk genoeg: omdat in de petroleumindustrie een zeer sterke groep, die van de kleine „onafhankelijken”, niet alleen een invoerrecht op ruwe olie heeft doorgedreven, maar ook met het schijnargument werkt, dat, zoo lang de Amerikaansche productie van ruwe olie moet worden beperkt, geen (of zoo weinig mogelijk) buitenlandsche olie mag worden geïmporteerd. Wij noemen dit een „schijnargument”; want de productie wordt beperkt, om een al te vroege uitputting der petroleumreserves te voorkomen, maar niet, om een in onbeperkte hoeveelheid beschikbaar goed kunstmatig schaarsch te maken.

Over de structuur-veranderingen in de organisatie van de distributie had de President van het American Petroleum Institute het niet, en toch zijn ze van het grootste belang. Wat toch is het geval? Door de invoering der kettingwinkel-belasting in sommige van de afzonderlijke Staten der Unie, in de eerste plaats in Iowa, werden ook de pompstations der groote petroleumondernemingen getroffen, al was deze belasting oorspronkelijk niet tegen haar bedoeld, maar tegen de kettingwinkels in levensmiddelen, drogisterijen, enz.

Om deze zwaar drukkende belasting te ontgaan, besloten verschillende groote maatschappijen, en vooral de Standard Oil Co. of Indiana (Stanolind) de tankstations aan zelfstandige handelaren te verkopen of te verpachten. De koopers of pachters waren meestal de vroegere employés der maatschappij. Dit z.g. „Iowa-plan” vond spoedig veel navolgers, en de betreffende maatschappijen leveren nu haar benzine aan de tankstationhouders tegen den groothandelsprijs; en bekomen zich niet meer om de handhaving van een vaste marge tusschen groot- en kleinhandelsprijs. Die stelt de bezitter (pachter) van het station vast.

Men beweert, dat daardoor de petroleummaatschappijen bij eventuele prijzen-oorlogen gedesinteresseerd zijn, en niets met den rompslomp te maken hebben, die het beheer en de administratie van een uitgebreid net van tankstations meebrengt. Waarschijnlijk be gaat echter, wie aldus redeneert, een vergissing. Want, zoodra een ernstige prijzenoorlog uitbreekt, zullen de houders der tankstations zeker pogen, de prijzen der maatschappijen, van wie zij de benzine koopen, te drukken, om aldus een winstmarge te kunnen handhaven. Bovendien zullen zij waarschijnlijk aan hun clientèle niet die soort benzine aanbevelen, die hun oude werkgever ten koste van groote reclamecampagnes bij het publiek heeft geïntroduceerd, maar die soort, waarmede zij het meeste verdienen — en dit zal niet steeds de beste soort zijn.

Sinds het einde van den oorlog hebben de petroleummaatschappijen geweldige sommen, waarschijnlijk milliarden, in de haar toebehoorende pompstations geïnvesteerd; hebben alles gedaan, om een vaste clientèle voor haar producten te winnen. Dit alles werd en wordt door velen in de weegschaal gelegd, om aan



de — zeker drukkende — belastingen te ontkomen. Misschien is men in dit opzicht al te voortvarend geweest, vooral indien het bericht juist is, dat de U.S. Supreme Court de kettingswinkel-belasting van Iowa als in strijd met de grondwet zijnde heeft verklaard.

De algemeene prosperiteit, de verwachting betreffende een verdere sterke toeneming van het automobielerkeer en van de automobielerproductie — het is opmerkelijk, dat het benzineverbruik per auto ondanks de perfectioneering van de motoren niet af- maar toeneemt —, de stijgende consumptie van gas- en stookolie, het hogere verbruik van petroleum voor centrale verwarming, zijn ongetwijfeld factoren die voor de petroleumindustrie verdere gunstige perspectieven openen. Maar, opdat deze vooruitzichten zich verwezenlijken, zal het aan samenwerking en rekening houden met de algemeene en gemeenschappelijke belangen van de olie-industrie minder dan ooit mogen ontbreken.

Dr. W. MAUTNER.

#### DE HARING-CONTRACTEN MET RUSLAND

Het in de afgelopen week gesloten derde haringcontract met Rusland heeft de uitvoer naar dit nieuwe afzetgebied voor het seizoen 1936 doen stijgen tot een kwantum van 78.800 Schotsche tonnen (115—120 kg netto-vischgewicht), gelijkstaande met ruim 105.000 op zee gepakte tonnen (90—95 kg netto-gewicht). Wanneer men weet, dat de totale aanvoer van haring onzer Nederlandsche vloot per jaar is te schatten op 600.000 Nederlandsche tonnen, waarvan ongeveer 450.000 t. voor export worden gebezigd, vertegenwoordigen de dit jaar met Rusland afgesloten 3 contracten naar hoeveelheid bijna 25 pCt. van onzen totalen uitvoer. Dit percentage stelt op zich zelf de groote betekenis van de 3 verkoopen duidelijk in het licht. Vóór den wereldoorlog behoorde Rusland tot de vaste klanten op de Nederlandsche haringmarkt. Eerst in 1933 werd weder contact gelegd. In de jaren 1933—1935 bedroeg de export naar Rusland gemiddeld 69.100 Schotsche tonnen.

Afgezien van het verschil in kwanta bracht 1936 de noviteit der concentratie van den uitvoer. De 3 contracten-1936 zijn door tusschenkomst der Reedersvereniging voor de Nederlandsche Haringvisscherij met de „Rasno-import” (het Staats-importorgaan) afgesloten ten behoeve der gezamenlijke 60 Nederlandsche haring-reederijen en betrokken export-firma's. De slechte ervaringen door de individueele exporteurs in de jaren 1933—1935 opgedaan t.a.z. van den prijs als gevolg van het feit, dat tegenover het Russische monopolie in den handel geen overeenkomstig Nederlandsch stond, heeft de concentratie van 1936 sterk in de hand gewerkt. Zonder te dezer plaatse preciese cijfers te noemen, kan met voldoening worden vastgesteld, dat de gemiddelde verkoops-prijs van 1936 een belangrijken vooruitgang toont op dien van de jaren 1933—1935. Naast andere factoren heeft hier het element der concentratie zonder twijfel haar nuttigen invloed doen gelden. In deze be-moedigende ervaring ligt niet alleen voor de haring een duidelijke vingerwijzing opgesloten, wanneer het gaat om de verdere ontwikkeling van de handelsbetrekkingen tusschen ons land en de U.d.S.S.R.

Een andere gewichtige overweging voor de concentratie lag in de afbrokkeling van het afzetgebied in het buitenland, in 't bijzonder in Duitsland. Onze oostelijke naburen waren in het verleden de voornaamste afnemers van Nederlandsche haring. In het jaar 1931 vertegenwoordigde de uitvoer naar Duitsland naar hoeveelheid gemiddeld 65.95 pCt. van onzen totalen export, in 1935 was dit percentage 17.09 pCt. Tegenover dezen verliespost stonden geen winstpos-ten in de richting van andere landen, integendeel. Het gevolg is dan ook geweest, dat de Nederlandsche

Regering zich verplicht zag de haringvisscherij de laatste jaren belangrijk te beperken. Het groote ge-vaar van deze beperking lag in de omstandigheid, dat zij in een internationaal bedrijf, gelijk de haring-visscherij is, eenzijdig nationaal werd toegepast. Haar werking was te zeer een negatieve om bevrediging onder de bedrijfsgenooten te kunnen wekken.

Vandaar dat het bedrijf in zijn geheel in 1936 zelf de hand aan den ploeg heeft geslagen om langs den positieven weg van het zoeken van een groot nieuw afzetgebied uit de moeilijkheden te geraken. Op het succes van den beteren prijs, tegenover de Russen behaald, werd reeds gewezen. Daarnaast is te ver-melden, dat dit jaar 34 schepen meer aan de haring-visscherij deelnamen dan in 1935 en dat van beper-kende Regeeringsmaatregelen in het tijdvak, waarin de export-haring werd gevangen, geen sprake was. Bovendien hebben de 3 contracten met Rusland een belangrijken, voortdurenden steun gegeven aan de marktpositie in haar geheel, zoodat reeds thans kan worden voorspeld, dat de gemiddelde prijs dit jaar niet onbelangrijk hooger zal liggen dan de vorige jaren. Terecht kan dus worden gezegd, dat de haring-visscherij met haar poging van dit jaar op den goeden weg is. Voor den verderen gang van zaken zal de spil echter blijven draaien om het moment der concen-tratie, der samenwerking van het bedrijf in zijn ge-heel, ook daarom, wijl zonder deze samenwerking voor de Russen de afdoende zekerheid ontbreekt, dat der-gelijke zoo groote kwanta inderdaad op tijd zullen worden afgeleverd.

Een zaak van groot gewicht in deze is, dat de Russen zich in de nakoming van hun verplichtingen prompte betalens toonden. Onder de Nederlandsche producten, welke in de richting van Rusland oog-en-blikkelijk in aanmerking komen, neemt de haring een bij uitstek gunstige positie in, omdat de haring een duurzaam en goedkoop product en daardoor in dat land met zijn ruim 160 miljoen inwoners een zeer belangrijk volksvoedsel is. Men kan gerust zeggen, dat de haring in de handelsbetrekkingen tusschen de beide landen de natuurlijke tegenhanger is van het hout, het voornaamste uitvoerartikel van Rusland naar Nederland.

Een enkel woord tenslotte nog met betrekking tot de wijze, waarop wordt samengewerkt. De reeders zijn in contractueele verhouding tot de Reedersvereeni-ging verplicht gezamenlijk de voor de Russische con-tracten benoodigde hoeveelheden op te leveren, een ieder op de basis van den omvang van zijn vloot. De pakking van de haring in den Schotschen ton ge-schiedt door den handel; een aanzienlijk gedeelte van de exporteurs is tevens reeder. Terwijl de Vereeni-ging formeel de contractpartij ter andere zijde der Russen is, heeft iedere reeder-handelaar en zuiver-handelaar het recht om op de door hem gepakte tonnen zijn eigen firmastempel te plaatsen. Materieel komt het dus hierop neer, dat de betrokken expor-teurs zelf via hun eigen firmastempel op de Rus-sische markt worden geïntroduceerd. Naast de voor-deelen voor hen daarin gelegen, biedt deze gedrags-lijn de best mogelijke garantie voor goede kwaliteit. Op deze wijze immers is een natuurlijke wedloop ont-staan om het beste te leveren. Volgens de inlichtingen van den Russischen kant ontvangen, heeft dit sys-teem inderdaad tot volle bevrediging van den koper aanleiding gegeven.

De omstandigheden zijn derhalve gunstig en het goede begin is er. Aan het bedrijf zelf om ook in de toekomst de vruchten verder te plukken en daarmede de tevoren bestaande moeilijkheden althans voor een belangrijk deel op te lossen!

Mr. J. H. KIEWIET DE JONGE.

**BUITENLANDSCHE MEDEWERKING.****HET SUCCES VAN DE PAPIEREN-VALUTA IN ZWEDEN.**

De Heer E. H. Regensburger te Stockholm schrijft ons:

Vijf jaren na het onvrijwillig prijsgeven van den gouden standaard op 28 September 1931 heerscht in Zweden onveranderd een hoogconjunctuur en de deskundigen voorspellen, dat zij het geheele jaar 1937 of ten minste in de eerste helft daarvan zal voortduren. De index van de industriële productie was in Augustus 8 pCt. hooger dan het jaar tevoren en 50 pCt. hooger dan het laagtepunt van het jaar 1932. In vergelijking met de hoogconjunctuur van 1929 bedraagt de toeneming van de productie 36 pCt., d.w.z. dat zij grooter is dan in alle overige landen met uitzondering van Rusland en Japan. De bruto-waarde van de Zweedsche productie is weliswaar evenmin als in de andere landen overeenkomstig gestegen, doch zij is ook in 1935 tot Kr. 6.5 (vorig jaar 5.9) milliard toegenomen, tegen 4.8 milliard in 1932. In tegenstelling met het eerste jaar van de opleving staat thans de binnenlandsche conjunctuur meer op den voorgrond, tegelijk gesteund door een levendige vraag voor export. De metaal- en machine-industrie, de ijzer- en staalindustrie, de cellulose- en papierindustrie en, zooals vanzelf spreekt, alle met de bewapeningsbehoeften van het buitenland verband houdende ondernemingen werken op volle capaciteit. Eveneens zijn de scheepswerven en de houtindustrie reeds voor ongeveer 12 maanden en langer van orders voorzien. De bouwbedrijvigheid is, gesteund door de ruime geldmarkt, zelfs zeer levendig. De landbouw heeft, dank zij de steunmaatregelen van den Staat en de subsidieering van den uitvoer, dank zij ook de goede oogsten en de stijging van de wereldmarktprijzen, de verliezen uit de crisisjaren weer eenigszins goedge maakt. Op het oogenblik is de graanpositie zelfs zoo gewijzigd, dat ter vermindering van verdere prijsstijgingen als gevolg van den met ongeveer 11 pCt. gedaalden oogst voor de eerste maal weder het bestaande invoerverbod moest worden verzacht en de invoer van buitenlandsch broodgraan moest worden toegestaan.

De conjunctuurverbetering in Zweden is in hoofdzaak te danken aan de opleving van den buitenland-schen handel, waarvan de omvang voor 1936 op ongeveer Kr. 3 milliard (vorig jaar 2.77) wordt geraamd, tegen slechts Kr. 2.10 milliard in het crisisjaar 1932. Dit komt overeen met een stijging van ongeveer 50 pCt., in een met rond 57 pCt. gedeprecieerde valuta echter. De eerste 9 maanden van 1936 gaven een invoeroverschot van Kr. 91.5 mill. (vorig jaar 117.2) te zien, hetwelk echter door de overschotten uit hoofde van vracht en rente op de betalingsbalans ruim werd gecompenseerd. De achteruitgang van het traditioneele invoeroverschot in dit jaar berust voor een groot deel daarop, dat de prijzen van de uitvoerartikelen in September tot 128 (115) stegen (1913 = 100), terwijl de prijsindex van de invoergoederen slechts tot 104 (98) opliep. De gunstige ontwikkeling van den uitvoer, welke in de eerste negen maanden van dit jaar met Kr. 1065 (918) mill. 63 pCt. grooter is dan in 1932, terwijl de invoer slechts met 38 pCt. tot Kr. 1156 (1035) mill. is gestegen, berust in de eerste plaats op de gunstige structureele samenstelling van den uitvoer. Voor rekening van houtproducten en producten van de houtveredeling (celstof, papier) enz. komt 41 pCt. van den uitvoer, van ijzer en metalen 17 pCt., van ijzererts enz. 11 pCt. en van de groep machines en gereedschappen ruim 9 pCt. Deze laatste groep omvat de over de heele wereld bekende speciale producten zooals generatoren, motoren, separatoren, koelkasten, enz. Niet onbelangrijk voor de gunstige ontwikkeling van den uitvoer was het feit, dat Zweden steeds voorstander van de meestbegunstiging is geweest en slechts in enkele gevallen, o.a. ter bescherming

van zijn landbouw, invoerbeperkingen en beschermen-de invoerrechten heeft ingevoerd.

De betalingsbalans geeft elk jaar een groot overschot te zien; in 1935 Kr. 63 mill. (in 1934 202) tegen Kr. 89 mill. in 1932, terwijl dit voor het lopende jaar zelfs op ongeveer Kr. 100 mill. wordt geraamd. Het passief-saldo van de handelsbalans in 1935 van Kr. 183 mill. werd door Kr. 246 mill. aan onzichtbare inkomsten, in hoofdzaak uit vrachten en kapitaalinvesteeringen in het buitenland, meer dan gecompenseerd.

Zweden, dat vroeger groote leeningen in het buitenland opnam, heeft in de laatste jaren kapitaal ge-exporteerd. In 1934 bedroeg de netto-uitvoer van kapitaal Kr. 294 mill.; met het oog op de onzekerheid van buitenlandsche beleggingen in 1935 evenwel nog slechts Kr. 23 mill., terwijl het derde kwartaal 1936 zelfs een netto-kapitaalimport te zien geeft. In verband met deze ontwikkeling is de monetaire positie van de Zweedsche Rijksbank buitengewoon krachtig geworden. Einde September 1936 bedroegen haar goudvoorraad en wisselportefeuille Kr. 1082 (1020) mill. tegen slechts Kr. 231 mill. direct na het loslaten van den gouden standaard in September 1931. Daarbij werden de huidige activa voor het grootste deel op de oude goudpariteit gewaardeerd, zoodat er nog een stille valutareserve is van Kr. 180 mill. De bankbiljettencirculatie, waarvan de uitzetting die van Engeland en de andere Noordelijke landen in sterke mate overtreft, bedroeg Kr. 853 (771) mill. tegen Kr. 594 mill. einde September 1931. Zij is op het oogenblik met 127 pCt. tegen 39 pCt. in 1931 door goud en deviezen gedekt. Gezien de sterke crediet-expansie, de geringe credietverleening aan het buitenland en de beperkte behoefte voor nieuwe investeeringen in de industrie, is de geld- en kapitaalmarkt buitengewoon ruim. De rentetarieven zijn met een disconto van de Rijksbank van 2½ pCt. sedert einde 1933 en 2 pCt. voor gelden op korten termijn bij de banken lager dan ooit sedert de jaren vóór den oorlog. Het gemiddelde rendement van de staatsleeningen is tot 3.04 pCt. gedaald tegen 4.32 pCt. in 1932. De Staat kan thans Kr. 126 mill. van de 3½ pCt. leening converteeren in 3 pCt., daar de emissiebedrijvigheid buitengewoon gering is. In de eerste 9 maanden van 1936 bedroegen de emissies netto Kr. 35 mill., terwijl alleen het jaarlijksche rentebedrag van de in omloop zijnde leeningen ad Kr. 5½ milliard ongeveer Kr. 225 mill. is.

Als gevolg van de hoogconjunctuur wordt het volksinkomen over 1935 weder op rond Kr. 7.8 milliard geschat, waarmede het weder den stand van het recordjaar 1929 heeft bereikt, nadat het in het crisisjaar 1932 tot Kr. 6.4 milliard was gedaald. Het gemiddelde inkomen per hoofd der bevolking wordt met rond Kr. 1.250 slechts door dat in Engeland, de Vereenigde Staten en Zwitserland overtroffen. Het gemiddelde uurloon van een industrieelen arbeider boven de 18 jaar bedroeg in 1935 Kr. 1.24 tegen Kr. 1.29 in het aan de devaluatie voorafgaande jaar 1930, d.w.z. in papieren Kronen tegenover gouden Kronen. Terwijl de gemiddelde nominale uurloonen echter met 4 pCt. zijn gedaald, zijn de reële loonen met 1 pCt. gestegen en, indien men rekening houdt met den langeren werktijd, het dagloon met ruim 3 pCt. Het gemiddelde reële loon per dag was in 1935 11 pCt. hooger dan in het jaar van hoogconjunctuur, 1929, en 52 pCt. hooger dan in 1913. De individueele inkomens zijn echter aanzienlijk hooger en het behoort niet tot de uitzonderingen, dat menig metselaar te Stockholm, dank zij zijn krachtige vakorganisatie, een jaarlijksch inkomen van Kr. 11.000 en zelfs nog meer kan declareeren.

De kosten van levensonderhoud hebben zich ondanks de depreciatie van de Zweedsche Kroon tot rond 57 pCt. volgens de officieele gegevens tot September 1936 practisch onveranderd op het niveau van

September 1931 kunnen handhaven. Het indexcijfer van groothandelsprijzen is sedert den laagsten stand in 1933 met ongeveer 14 pCt. gestegen, waarmede weder het niveau van 1930 werd bereikt. Deze gedifferentieerde prijsontwikkeling moet worden beschouwd als een resultaat van de regeeringspolitiek, welke in 1931 het principe heeft opgesteld, dat de gemiddelde kosten van levensonderhoud of de „koopkracht van het geld in de hand van den verbruiker” stabiel moesten worden gehouden, terwijl de te sterk gedaalde groothandelsprijzen gelijktijdig weer verhoogd zouden worden. Dat dit doel kon worden bereikt, is vooral te danken aan het feit, dat de kleinhandelsprijzen niet in overeenstemming met den val van de groothandelsprijzen waren gedaald, en dat de machtige verbruikerscoöperaties door haar politiek druk wisten uit te oefenen op de kleinhandelsprijzen.

De groote vlucht, welke het Zweedsche bedrijfsleven in den loop van de laatste jaren heeft genomen, is aan het samengaan van een reeks gunstige factoren te danken. Daarvan moeten als belangrijkste worden genoemd de depreciatie van de Kroon en de aansluiting aan het Sterlingblok, de hiervan een gevolg zijnde politiek van goedkoop geld, de buitengewone opleving van den uitvoer, de uitgaven van ongeveer Kr. 300 mill. voor de werkverschaffing (welke reeds vrijwel alle weder werden terugbetaald), de maatregelen tot steun van den Landbouw en zeker niet in de laatste plaats... veel geluk. Deze factoren zijn ook thans nog van invloed. Hierbij komt, dat de industrie niet alleen op volle capaciteit werkt, doch ook nog voor langen tijd van orders is voorzien. De werkloosheid is met 7.9 pCt. voor de leden van de vakverenigingen tegen 19.4 pCt. vier jaren geleden buitengewoon gering. De wereldvraag naar Zweedsche uitvoerartikelen blijft onverminderd voortduren met name dank zij de bewapeningsconjunctuur in de geheele wereld. Een van de belangrijkste voorwaarden voor een voortduren van de huidige hoogconjunctuur is echter een rustige ontwikkeling van den politieken wereldtoestand, waarvan Zweden met zijn 6.2 mill. inwoners in sterke mate afhankelijk is. Daarnaast verdient de ontwikkeling van de prijzen in het binnenland voortdurend de aandacht. Reeds in den loop van de laatste maanden zijn de kleinhandelsprijzen voor levensmiddelen in sterkere mate gaan stijgen, hetgeen een toenemende ongerustheid onder de werknemers heeft veroorzaakt. Dit had reeds eischen tot loonsverhoging tengevolge, terwijl men er nog meer verwacht. Hierdoor wordt de concurrentiekracht van de Zweedsche industrie, welke thans reeds met zeer hoge loonen werkt, indien de prijzen in het buitenland niet overeenkomstig stijgen, verder verzwaaard. In elk geval moet met een toeneming van den invoer en een verderen achteruitgang van den uitvoer rekening worden gehouden. Dit zal des te meer voelbaar zijn, daar ongeveer  $\frac{1}{3}$  van de arbeiders voor uitvoer werkt. De tendens tot prijsstijging wordt nog gesteund door de algeheele benutting van de industriële capaciteit. Indien de industrie zich eindelijk genoodzaakt zou zien, haar terughoudendheid t.a.v. nieuwe investeringen op te geven, dan zal ook van deze zijde op een grooter beroep op de geldmarkt en overeenkomstig hogere rentetarieven moeten worden gerekend.

Dit zijn alle factoren, welke een voorzichtige beoordeeling van de Zweedsche conjunctuur, die nu reeds ongeveer vier jaren duurt, noodzakelijk maken. In de naaste toekomst behoeft men stellig nog geen vermindering te verwachten en wanneer Zweden verder zooveel geluk heeft als in de eerste vijf jaren van zijn papieren valuta, kan het tijdstip van den eens onvermijdelijken conjunctuuromslag ook nog langer worden uitgesteld.

## AANTEKENINGEN.

### Wijzigingen in de Nederlandsche handelspolitiek.

Tijdens de behandeling van de begroting van het Departement van Handel, Nijverheid en Scheepvaart in de Tweede Kamer heeft Z.E. Minister Gelissen uitvoerig gesproken over de handelspolitiek van ons land en daarbij medegedeeld, dat binnenkort een wetsontwerp zal worden ingediend, dat een verdere versterking van ons handelspolitieke arsenaal beoogt. Om het belang van dit vraagstuk — dat onlangs ook door Mr. Steenberghe uitvoerig is behandeld — laten wij de betreffende passage hieronder volgen (Handelingen van de Tweede Kamer, blz. 613 en 614).

„Zooals terecht door verschillende leden naar voren is gebracht, heeft onze handelspolitiek een tweeledig doel, een doel naar binnen, en een doel naar buiten. Het doel naar binnen van de handelspolitiek beoogt o.m. bescherming van den landbouw, de nijverheid en den tuinbouw. Het doel naar buiten beoogt bescherming en bevordering van den export. Onze handelspolitiek moet dus kunnen beschikken over beschermings- en verdedigingsmiddelen. Tot 1931 en eigenlijk, ik mag wel zeggen tot 1933, pasten wij het meestbegunstigingsprincipe in onze handelsverdragen volledig toe. Immers, de Crisisinvoerwet, die in 1931 tot stand kwam, bedoelde alleen een bescherming van de productie en daarnaast bestond een fiscaal tarief, dat geen enkele handelspolitieke betekenis had. Nederland kon dus tot 1933 niet actief optreden ter bescherming van zijn industrie en ter bevordering van zijn export. Tot 1933 gold dus voor ons de onvoorwaardelijke meestbegunstiging. In 1933 is eigenlijk het eerste element van het voeren van een actieve handelspolitiek in onze wetgeving gebracht, nl. bij de wijziging van de Crisisinvoerwet en wel door invoering van art. 2, tweede lid, waardoor het mogelijk werd, bijzondere contingenten vast te stellen. Hierdoor was dus discriminatie ten aanzien van het eene en het andere land mogelijk, en hoefde het meestbegunstigingsprincipe niet meer te worden toegepast, zoo werd deze wet een vechtwet.

Er deed zich al direct een moeilijkheid voor, die hoe langer hoe grooter is geworden en wel de dualistische opvatting, die men nu ten aanzien van de Crisisinvoerwet ging huldigen, eenerzijds bescherming van de industrie, anderzijds, door de contingentteering als onderhandelingsobject te gebruiken, bevordering van onzen export. Hierop is terecht door de geachte afgevaardigden de heeren Schilthuis, Kortenhorst en Ebels gewezen.

Ik zal aan het einde van mijn rede terugkomen op de verbeteringen, die hiervoor al in voorbereiding zijn.

De Clearingwet is niet anders dan een wet, die onzen export beschermt via een bescherming der betaling. Met deze wet kunnen wij niet vechten. De Tariefmachtigingswet is daarentegen wel een vechtwet, immers door deze wet kunnen wij bepaalde invoerrechten instellen, verhoogen en eventueel verlagen.

Verder hebben wij nog de Retorsiewet, waaraan wij practisch niets hebben, omdat wij haar alleen kunnen toepassen tegenover die landen, waarmede wij geen handelsverkeer hebben. Mijn conclusie is, dat Nederland eigenlijk weinig handelspolitieke wapens en weinig onderhandelingsobjecten heeft.

Nu zeggen de heeren Van den Tempel en Wendelaar: wij hebben liever invoerrechten dan contingentteering. Het onderwerp contingentteering — invoerrechten is in deze Kamer al herhaaldelijk ter sprake gebracht. Mijn opvatting is deze: invoerrechten zijn vooral noodig ter bescherming van de industrie. Als onderhandelingsobject hebben de invoerrechten (ik spreek niet van de heffingen op grond van de Landbouw-Crisiswet), omdat wij ten aanzien daarvan de meestbegunstiging toepassen, weinig betekenis.

De contingentteering kan vooral dienen als onderhandelingsobject, maar ook ter bescherming van de nijverheid ten opzichte van die landen, waar het sociale niveau laag is of waar men praktijken toepast, die leiden tot lage verkoopprijzen van hun producten.

Dan is voor wat de contingentteering betreft gevraagd: wilt gij dan niet contingentteeren — ten einde uw vechtersarsenaal te versterken — wat niet in ons land gefabriceerd wordt. Vooralsnog ligt dit niet in de bedoeling. Op de differentieele rechten, waarover door den geachten afgevaardigde den heer Van den Tempel gesproken is, hoef ik naar ik aanneem niet verder in te gaan, omdat wij tot nu toe geen differentieele rechten gehad hebben. Overigens meen ik, dat het toepassen van differentieele rech-

ten, althans indien ik de koloniën uitschakel, in strijd zou zijn met de meestbegunstigingsclausule.

Door verschillende heeren is gevraagd: hoe denkt ge over de rede van oud-Minister Steenberghe van 17 November. Ik zal ook hierop aan het eind van mijn rede even terugkomen, maar ik wil thans reeds dit zeggen, dat de Regeering reeds geruimen tijd geleden, en wel in de maand September, aan de subcommissie van den Economischen Raad de vraag heeft voorgelegd eens na te gaan, hoe ons handelspolitieke arsenaal o.m. door eventuele wijziging van de Retorsiewet in het bezit kan gesteld worden van meer onderhandelingsobjecten. Naar aanleiding van die vraag is door de genoemde subcommissie een advies aan mij uitgebracht.

Verder is deze aangelegenheid op 19 October in de economische commissie van den Ministerraad uitvoerig besproken. Deze bespreking heeft geleid tot het ontwerpen van een wetsontwerp, waarin de leemten, die al onze crisiswetten hebben, worden aangevuld. Dit wetsontwerp zal een dezer dagen mijn Departement verlaten en zal, mocht het wet worden, ons in den handelspolitieken strijd, die m.i. ook in de toekomst gevoerd moet blijven, zeer kunnen versterken. In dit wetsontwerp zijn de verschillende desiderata, door den geachten afgevaardigde dr. Kortenhorst als door mijn geachten ambtsvoorganger in zijn hier genoemde rede naar voren gebracht, reeds op voorhand vervuld. In dit opzicht zijn dus de gedachten van den huidigen en den vroegeren bewindsman volkomen parallel gelopen. Alleen, de Regeering kon daarover niet eerder spreken dan nu haar daaromtrent is gevraagd, hoewel ik dit nog liever had uitgesteld tot bij de aanstaande verdediging van het genoemde wetsontwerp.

Het advies der subcommissie van den Economischen Raad geeft ten naaste bij aan wat ook door Minister Steenberghe in zijn rede is gezegd. Wat in dit advies staat, is ook weer ten naaste bij in het wetsontwerp belichaamd."

Aan het einde van zijn rede, heeft Z.E. Minister Gelissen het doel van het binnenkort te verwachten wetsontwerp in het kort aangegeven. Wij laten dit gedeelte hieronder volgen (blz. 620 en 621).

„Ik zou dus willen besluiten, dat wij in onze handelspolitiek er naar moeten streven, de huidige structuur van onze nationale economie te behouden, al zullen, in veelheid en in aard van onzen uitvoer, verschuivingen, ja groote verschuivingen kunnen optreden. Wat is nu noodig? Eenerzijds naar het buitenland georiënteerde maatregelen; die heb ik in het begin van mijn rede besproken, en maatregelen ter bevordering van de industrialisatie. Daarvoor is in dit jaar het apparaat klaargemaakt: het centrale instituut en grotendeels de regionale instituten, alsmede de daarbij behorende financieringsmaatschappij.

Ik heb verder ingediend — de Kamer heeft het reeds aangenomen — een wetsontwerp tot verkrijging van juiste economische statistieken, van belang voor den economischen voorlichtingsdienst, om betere inlichtingen met het oog op een juiste detaillering van de betalingsbalans te kunnen geven. Ik heb nog een wetsontwerp gereedgemaakt voor een Vestigingswet, voor de nijverheid, uitgaande van de gedachte, dat, waar men ordenen wil, men niet alleen moet zaaien, maar ook maaien en snoeien. Daarvoor is die maatregel noodig. Anderzijds is beslist noodig, ook al is er opleving in de internationale conjunctuur, een uitbreiding van ons handelspolitiek magazijn, al zou het slechts daarom wezen, dat, als wij straks achter de groene tafel zitten, om te komen tot een vrijer verkeer, wij dan ook iets hebben aan te bieden, dat wij in de toekomst achterwege kunnen laten. Er is zelfs wel eens gezegd, dat wij niet veel hebben aan te bieden, als wij met anderen onderhandelen om tot een vrijer verkeer te komen. Dat

komt, omdat wij in ons politiek onderhandelingsarsenaal weinig objecten hebben.

Nu heb ik al in den aanvang gezegd en ik wil er nu eens op terugkomen naar aanleiding van een vraag van den heer Smeenk, wat nu eigenlijk op het oogenblik ter uitbreiding van ons handelspolitieke arsenaal bij de Regeering in overweging is. Op 18 September is een begin gemaakt met nog eens al onze crisiswetten te herzien. Toen hebben wij voor de vraag gestaan: wat is nu het beste; elke wet opnieuw op de helling zetten of een wetsontwerp indienen, dat de leemten, die in deze crisiswetten aanwezig zijn, opvult? Nu meen ik, dat het beste is en ter bescherming van onze nijverheid en te onzer versterking in den handelspolitieken strijd, dat er een wet komt — het wetsontwerp is inmiddels gereedgemaakt, waarin al die leemten zijn aangevuld —, die ons in de toekomst bij de onderhandelingen belangrijk kan versterken bij het voeren van een actieve handelspolitiek; die ik ook thans meer nog dan ooit noodig acht. Een actieve, economische, nationaal georganiseerde handelspolitiek moeten wij blijven voeren, echter met erkenning van het historisch gegroeide en met het doel de tegenwoordige structuur van onze betalingsbalans te behouden."

### Wijziging in het Curatorium van het Nederlandsch Economisch Instituut.

In de een dezer dagen gehouden vergadering van Curatoren van het Nederlandsch Economisch Instituut zijn de Heeren Jhr. Mr. L. H. van Lennep en Ch. J. I. M. Welter afgetreden, welke Heeren niet herkiesbaar waren.

Als nieuwe Curatoren zijn tot het Instituut toegetreden de Heeren Dr. F. H. Fentener van Vlissingen, Dr. E. Heldring, Mr. W. M. van Lanschot, Mr. K. P. van der Mandele en Mr. M. P. L. Steenberghe.

### MAANDCIJFERS.

#### EMISSIES IN OCTOBER 1936.

Prov. en Gemeentel. Leeningen . . . . . f 2.190.500,— zijnde:

#### Nederland

Prov. Z.-Holland f 2.000.000

3½ % obl. à 99¼ % . . . . . f 1.995.000

Gem. Enschede f 1.800.000<sup>1)</sup>

4 % obl. à 98½ % . . . . . „ 195.500

Bank- en Credietinstellingen<sup>2)</sup> . . . . . „ 1.990.000,— zijnde:

#### Nederland.

#### Obligatiën

Bank v. Ned. Gem. f 2.000.000

4 % obl. à 99½ % . . . . . „ 1.990.000

Totaal . . . . . f 4.180.500,—

<sup>1)</sup> Van het netto-provenu dezer leening werd een bedrag van f 1.577.500 voor conversie afgetrokken.

<sup>2)</sup> Bovendien conversie: f 3.500.000 5 % obl. Bank voor Onroerende zaken N.V. à 100 %.

Voorts:

	Schatkistpromessen:	Rendem.	disc. basis
f 14.880.000 3-m.	a f 996,25	—	17/16 %
„ 1.600.000 6-m.	„ „ 991,21	—	1¼ %
Schatkistbiljetten:			
f 9.616.000 1-j.	a f 1.005,—	2	1½/16 %
„ 13.192.000 5-j.	„ „ 1.000,—	3	2¼ %

### AANVOER VAN GRANEN. (In tons van 1000 kg.)

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	22/28 Nov. 1936	Sedert 1 Jan. 1936	Overeenk. tijdvak 1935	22/28 Nov. 1936	Sedert 1 Jan. 1936	Overeenk. tijdvak 1935	1936	1935
Tarwe	15.765	885.690	907.280	—	9.341	18.101	895.031	925.381
Rogge	3.591	239.713	209.267	—	1.976	701	241.689	209.968
Boekweit	554	21.548	23.635	—	350	—	21.898	23.635
Mais	24.217	747.482	729.710	4.178	137.119	111.935	884.601	841.645
Gerst	3.564	301.674	324.554	1.045	25.120	29.754	326.794	354.308
Haver	6.267	101.596	141.000	—	1.675	1.660	103.271	142.660
Lijnzaad	4.151	255.036	161.140	791	158.010	302.768	413.046	463.908
Lijnkoek	1.916	46.410	43.890	—	375	—	46.785	43.890
Tarwemeel	1.545	34.517	18.907	850	9.438	6.621	43.955	25.528
Andere meelsoorten	1.350	33.715	30.302	—	1.136	3.371	34.851	33.673

**STATISTIEKEN.**

**BANKDISCONTOS.**

Ned. Bk.	Disc. Wissels. 2½	20 Oct. '36	Lissabon ....	4½	5 Mei '36
	Bel. Binn. Eff. 3	20 Oct. '36	London .....	2 30	1 Juni '32
	Vrsch. in R.C. 3	20 Oct. '36	Madrid .....	5	9 Juli '35
Athene .....	7	14 Oct. '33	N.-York F.R.B.	1½	1 Feb. '34
Batavia .....	4	1 Juli '35	Oslo .....	3½	22 Mei '33
Belgrado .....	5	1 Febr. '35	Parijs .....	2	15 Oct. '36
Berlijn .....	4	22 Sept. '32	Praag .....	3	1 Jan. '36
Boekarest .....	4½	15 Dec. '34	Pretoria .....	3½	15 Mei '33
Brussel .....	2	16 Mei '35	Rome .....	4½	18 Mei '36
Boedapest .....	4	28 Aug. '35	Stockholm ..	2½	1 Dec. '33
Calcutta .....	3	28 Nov. '35	Tokio .....	3.285	7 Apr. '36
Dantzig .....	5	21 Oct. '35	Weenen .....	3½	10 Juli '35
Helsingfors .....	4	3 Dec. '34	Warschau .....	5	26 Oct. '33
Kopenhagen .....	4	19 Nov. '36	Zwits. Nat. Bk.	1½	25 Nov. '36

**OPEN MARKT.**

	1936				1935	1934	1914
	28 Nov.	23/28 Nov.	16/21 Nov.	9/14 Nov.	25/30 Nov.	26 Nov./1 Dec.	20/24 Juli
Amsterdam Partic. disc.	1	15/16-1	7/8-1	3/4-1	3-1/4	1/2	3/16-3/16
Prolong.	1 1/2	1 1/2-1 1/4	1 1/2	1 1/2	3-1/4	1	2 1/4-3 1/4
London Daggeld	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/4-1	1 1/2-2
Partic. disc.	9/16-1/8	17/32-5/16	17/32-9/16	9/16	17/32-5/16	7/16-9/16	4/4-7/4
Berlijn Daggeld	2 1/8-3 1/8	2 1/2-3 1/8	2 1/2-3	2 1/2-7/8	3-1/2	3 1/8-4 1/2	—
Maandgeld	2 1/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/8-7/8	3-5/8	3 1/8-4	—
Part. disc.	3	3	3	3	3	3 1/2	2 1/8-1/2
Warenw...	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/4	4-1/4	—
New York Daggeld	1	1	1	1	3/4	1	1 1/2-2 1/2
Partic. disc.	1/4	1/4	1/4	1/4	5/16	5/16	—

1) Koers van 27 Nov. en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.

**WISSELKOERSEN.**

**KOERSEN IN NEDERLAND.**

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
24 Nov. 1936	1.84 3/8	9.03 3/16	74.25	8.59 3/8	31.18 1/2	100 3/8
25 " 1936	1.84 1/2	9.03 1/2	74.18	8.59	31.18 1/2	100 3/8
26 " 1936	1.84 1/4	9.02 3/8	74.15	8.58 3/8	31.16	100 3/8
27 " 1936	1.84 5/16	9.02 1/2	74.12	8.58 1/2	31.14 1/2	100 3/8
28 " 1936	1.84 3/16	9.02 1/2	74.10	8.58	31.13	100 3/8
30 " 1936	1.84 1/16	9.01 3/8	74.00	8.57 1/2	31.10	100 3/8
Laagste d.w.1)	1.83 3/8	9.01 1/2	73.90	8.57	31.06	100 3/8
Hoogste d.w.1)	1.85	9.04	74.35	8.59 3/8	31.25	100 3/8
Muntpariteit	1.469	12.1071	59.263	9.747	24.906	100

Data	Zwitserland *)	Weenen *)	Praag 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid **)
24 Nov. 1936	42.39	—	6.57 1/2	—	—	—
25 " 1936	42.44	—	6.57 1/2	—	—	—
26 " 1936	42.36	—	6.57 1/2	—	—	—
27 " 1936	42.35	—	6.56	—	—	—
28 " 1936	42.33	—	6.56	—	—	—
30 " 1936	42.30	—	6.50	—	—	—
Laagste d.w.1)	42.25	—	6.45	1.55	—	—
Hoogste d.w.1)	42.47 1/2	34.90	6.65	1.60	9.90	—
Muntpariteit	48.003	35.007	7.371	1.488	13.094	48.52

Data	Stockholm *)	Kopenhagen *)	Ostlo *)	Helsingfors 1)	Buenos-Aires 1)	Montreal 1)
24 Nov. 1936	46.57 1/2	40.35	45.40	3.99	51 3/8	1.84 3/8
25 " 1936	46.57 1/2	40.35	45.40	3.99	51 3/8	1.84 3/8
26 " 1936	46.55	40.30	45.37 1/2	3.99	51 3/8	1.84 3/8
27 " 1936	46.52 1/2	40.27 1/2	45.32 1/2	4.	51 3/8	1.84 3/8
28 " 1936	46.50	40.25	45.32 1/2	4.	51 3/8	1.84 3/8
30 " 1936	46.50	40.27 1/2	45.32 1/2	3.99	51 3/8	1.84 3/8
Laagste d.w.1)	46.42 1/2	40.20	45.25	3.96	51	1.84
Hoogste d.w.1)	46.65	40.37 1/2	45.45	4.01	52	1.85 1/2
Muntpariteit	66.871	66.871	66.871	6.266	95 3/4	2.187 1/2

\*) Notering te Amsterdam. \*\*) Not. te Rotterdam. 1) Part. opgave. 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).**

Data	Londen (\$ per £)	Parijs (\$ p. 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mk.)	Amsterdam (\$ p. 100 gld.)
24 Nov. 1936	4,89 19/32	4,65 3/4	40,24	54,22
25 " 1936	4,89 21/32	4,65 3/4	40,24	54,23
26 " 1936	—	—	—	—
27 " 1936	4,89 23/32	4,65 3/4	40,24	54,30
28 " 1936	4,89 29/32	4,66	40,23	54,33
30 " 1936	4,90 33/32	4,66 3/4	40,24	54,44
2 Dec. 1935	4,92 3/4	6,59 1/8	40,23	67,78
Muntpariteit..	4,86	3,90 3/4	23,81 1/4	40 3/8

**KOERSEN TE LONDEN.**

Plaats en Landen	Noteerings-eenheden	14 Nov. 1936	21 Nov. 1936	23 Nov. '36 Laagste	28 Nov. '36 Hoogste
Alexandrië..	Piast. p. £	97 1/2	97 1/2	97 3/8	97 1/2
Athene ....	Dr. p. £	545	547 1/2	540	550
Bangkok...	Sh. p. tical	1/10 3/8	1/10 3/8	1/10 3/8	1/10 3/8
Budapest 1)..	Pen. p. £	27	27 1/2	26	28 1/2
Buenos Aires*	p. peso p. £	17.55	17.55	17.50	17.60
Calcutta ....	Sh. p. rup.	1/6 1/2	1/6 1/2	1/6 3/32	1/6 5/32
Istanbul ...	Piast. p. £	612	610	611	611
Hongkong ..	Sh. p. \$	1/3	1/2 15/16	1/2 15/16	1/3 1/16
Kobe .....	Sh. p. yen	1 2 1/32	1 2 1/32	1 2	1 2 1/32
Lissabon ....	Escu. p. £	110 3/8	110 3/8	110	110 3/8
Mexico ....	\$ per £	18	18	17 1/2	18 1/2
Montevideo *)	d. per £	26 1/4	26 1/2	26 1/4	26 1/2
Montreal ...	\$ per £	4.87 3/4	4.88 1/4	4.88	4.89 1/2
Rio d. Janeiro.4	d. per Mil.	2 29	2 29	2 29	2 29 3/32
Shanghai ..	Sh. p. \$	1 2 17/32	1 2 17/32	1 2 1/16	1 2 17/32
Singapore ..	id. p. \$	2 4 5/8	2 4 5/8	2 4 1/16	2 4 5/8
Valparaiso 5).	\$ per £	131 1/2	131 1/2	131 1/2	131 1/2
Warschau ..	Zl. p. £	26	26	25 3/4	26 1/2

1) Offic. not. 11 Nov. 16 1/8; 19 Nov. 16 1/2. 2) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke imp. hebben te betalen 2 Sept. 17.00. 3) Offic. not. 6 Oct. 39 3/8. 4) Id. 11 Mrt. 1935 4 1/4. 5) 90 dg. Vanaf 28 Aug. laatste „export” notering.

**ZILVERPRIJS**

**GOUDPRIJS 3)**

24 Nov. 1936..	20 15/16	45 3/8	24 Nov. 1936....	London
25 " 1936..	21 1/16	45 1/8	25 " 1936....	141/10 1/2
26 " 1936..	21	—	26 " 1936....	141/11 1/2
27 " 1936..	21	45 1/8	27 " 1936....	141/11 1/2
28 " 1936..	21 1/16	—	28 " 1936....	142/-
30 " 1936..	21	45 1/8	30 " 1936....	141/11
2 Dec. 1935..	29 1/4	65 3/4	2 Dec. 1935....	141/-
27 Juli 1914..	24 15/16	59	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.	14 Nov. 1936	23 Nov. 1936
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank .....	f 49.126.165,78	f 45.228.055,10
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten Voorschotten op ultimo October 1936 afd. gemeente. verstr. op a. haar uit te keeren hoofds. der pers. bel., aand. in de hoofds. der grondbel. en der gem. fondsbel., alsmede op de belastingen en op de vermogensbelasting Voorschotten aan Ned.-Indië .....	" 229.360,82	" 205.217,47
Idem aan Suriname .....	" 88.242.231,48	" 85.504.962,64
Kasvord.weg. credietverst. a/h. buitenl. Daggeldleeningen tegen onderpand. Saldo der postrek. v. Rijkscomptabelen Vord. op het Alg. Burg. Pensioenf. 1) ... Vord. op andere Staatsbedrijven 1) ... Verstr. ten laste der Rijksbegr. kasgeldleeningen aan gemeenten (saldo) ...	" 12.768.790,24 " 115.994.147,64 " 37.804.632,61 " 9.700.171,70 " 8.845.643,20	" 12.802.534,10 " 115.087.461,04 " 28.445.935,60 " 12.120.643,20 " 28.120.000,—

Verschotten	21 Nov. 1936	28 Nov. 1936
Voorschot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrooi verstrekt Schatkistbiljetten in omloop .....	f 458.871.000,—	f 458.866.000,—
Schatkistpromessen in omloop .....	" 65.300.000,—	" 56.770.000,—
Zilverbons in omloop .....	" 1.158.819,—	" 1.157.729,50
Schuld op ultimo October 1936 a/d. gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. f. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsbel. alsmede op de bel. en op de vermogensbelasting ..	" 4.325.088,12	" 1.713.575,18
Schuld aan Curaçao 1) .....	" 1.034.514,70	" 1.016.630,78
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenf. 1) Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. 1) ... Id. aan andere Staatsbedrijven 1) ... Id. aan diverse instellingen 1) ...	" 45.103,38 " 102.475.554,86 " 1.500.000,— " 105.117.200,44	" 45.103,38 " 84.863.621,39 " 2.000.000,— " 105.126.496,12

**NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.**

Vorderingen: 1)	21 Nov. 1936	28 Nov. 1936
Saldo Javasche Bank .....	f 456.000,—	f 509.000,—
Saldo b. d. Postcheque- en Girodienst	—	—
Verplichtingen:	—	—
Voorschot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell. Schatkistpromessen in omloop .....	" 85.491.000,—	" 82.403.000,—
Schatkistbiljetten in omloop .....	" 4.250.000,—	" 4.250.000,—
Schatkistpromessen in omloop .....	" 2.000.000,—	" 2.000.000,—
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds. Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarbank. Belegde kasmiddelen Zelfbesturen ...	" 1.489.000,— " 916.000,— " 710.000,—	" 1.489.000,— " 716.000,— " 690.000,—
Voorschot van de Javasche Bank ...	" 617.000,—	" 714.000,—

1) Betaalmiddelen in 's Lands Kas op 21 Nov. 1936 f 47.040.000,—.

**SURINAAMSCHE BANK.**

Voornaamste posten in duizenden guldens.	Data	Metaal	Circulatie	Andere opsch. schulden	Discont.	Div. rekeningen 1)
	31 Oct. 1936..	707	1.169	519	678	1.495
	24 " 1936..	712	969	519	671	1.492
	17 " 1936..	711	1.061	490	665	1.462
	10 " 1936..	712	1.097	500	654	1.464
	3 " 1936..	717	1.190	492	646	1.484
	1 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

1) Sluip. der activa.

STATISTISCH OVERZICHT

	GRANEN EN ZADEN										TUINBOUWARTIKELEN				VLEESCH					
	TARWE Manitoba 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.		WITTE KOOL 1e kwal. 1-5 pond per 100 kg Broek op Langendijk		UIEN gewoon per 100 kg Broek op Langendijk		BLOEM- KOOL 1e soort p. 100 st. Groot- broek		RUND- VLEESCH (versch) per 100 kg Rotterdam		VARKENS- VLEESCH (versch) per 100 kg Rotterdam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
1925	17,20	100,0	13,07 <sup>5</sup>	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 <sup>5</sup>	95,4	176,00	76,0	237,00	100,4	362,50	78,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1928	13,47 <sup>6</sup>	78,3	13,15	100,6	226,00	97,7	228,50	96,8	363,00	78,5	4,55	100,0	13,25	100,0	14,80	100,0	93,—	100,0	77,50	100,0
1929	12,25	71,2	10,87 <sup>5</sup>	83,2	204,00	88,1	179,75	76,2	419,25	90,6	7,38	162,4	11,78	88,9	17,23	116,4	96,40	103,7	93,12 <sup>5</sup>	120,2
1930	9,67 <sup>6</sup>	56,3	6,22 <sup>5</sup>	47,6	136,75	59,1	111,75	47,4	356,00	77,0	2,05	45,1	2,14	16,2	14,22	96,1	108,—	116,1	72,90	94,1
1931	5,55	32,3	4,55	34,8	84,50	36,5	107,25	45,4	187,00	40,4	3,06	67,3	1,94	14,6	7,54	50,9	88,—	94,6	48,—	61,9
1932	5,22 <sup>5</sup>	30,4	4,62 <sup>5</sup>	35,4	77,25	33,4	100,75	42,7	137,00	29,6	1,49	32,8	8,07	60,9	9,92	67,0	61,—	65,6	37,50	48,4
1933	5,02 <sup>5</sup>	29,2	3,55	27,2	68,50	29,6	70,00	29,7	148,00	32,0	0,82	18,0	2,30	17,4	6,69	45,2	52,—	55,9	49,50	63,9
1934	3,67 <sup>6</sup>	21,4	3,32 <sup>5</sup>	25,4	70,75	30,6	75,75	32,1	142,50	30,8	3,23	71,0	1,89	14,3	8,26	55,8	61,50	66,1	46,65	60,6
1935	4,12 <sup>5</sup>	24,0	3,07 <sup>5</sup>	23,5	61,00	26,3	68,00	28,8	131,75	28,5	2,21	48,6	2,58	19,5	8,85	59,8	48,12 <sup>5</sup>	51,7	51,62 <sup>5</sup>	66,2
Jan. 1935	3,30	19,2	3,52 <sup>5</sup>	27,0	74,25	32,1	89,25	37,8	137,25	29,7	1,13	24,8	2,59	19,5	—	—	53,62 <sup>5</sup>	57,7	45,62 <sup>5</sup>	58,9
Febr. "	3,20	18,6	3,37 <sup>5</sup>	25,8	68,00	29,4	71,25	30,2	124,25	26,9	0,91	20,0	2,14	16,2	—	—	51,90	55,8	47,55	61,4
Maart "	3,20	18,6	3,07 <sup>5</sup>	23,5	67,75	29,3	64,00	27,1	120,50	26,1	0,88	19,3	2,92	22,0	—	—	51,40	55,3	51,20	66,1
April "	4,07 <sup>5</sup>	23,7	2,95	22,6	70,75	30,6	66,75	28,0	125,00	27,0	—	—	—	—	—	—	51,92 <sup>5</sup>	55,8	50,25	64,8
Mei "	4,05	23,5	2,90	22,2	60,00	25,9	67,25	28,5	125,50	27,1	—	—	—	—	—	—	50,80	54,6	48,50	62,6
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 <sup>5</sup>	59,5
Juli "	3,92 <sup>5</sup>	22,8	2,55	19,5	54,50	23,5	66,75	28,3	124,50	26,9	—	—	—	—	—	—	48,—	51,6	47,37 <sup>5</sup>	61,1
Aug. "	4,25	24,7	2,62 <sup>5</sup>	20,1	55,25	23,9	64,50	27,3	132,25	28,6	—	—	—	—	—	—	44,80	48,2	52,55	67,8
Sept. "	4,75	27,6	3,—	22,9	55,75	24,1	64,50	27,3	139,50	30,2	—	—	—	—	6,60	44,6	43,37 <sup>5</sup>	46,6	56,62 <sup>5</sup>	73,1
Oct. "	4,95	28,8	3,35	25,6	57,75	24,9	64,75	27,4	142,75	30,9	—	—	—	—	10,94	73,9	46,07 <sup>5</sup>	49,5	64,62 <sup>5</sup>	83,4
Nov. "	4,65	27,0	3,20	24,5	55,00	23,8	59,75	25,3	137,75	29,8	3,83	84,2	2,65	20,0	9,02	60,9	42,75	46,0	56,85	73,4
Dec. "	5,15	29,9	3,40	26,0	56,75	24,5	60,75	25,7	146,50	31,7	4,32	94,9	2,59	19,5	—	—	44,75	48,1	52,25	67,4
Jan. 1936	5,45	31,7	3,52 <sup>5</sup>	27,0	56,00	24,2	63,50	27,0	153,50	33,1	4,47	98,2	2,26	17,1	—	—	44,—	47,3	50,87 <sup>5</sup>	65,6
Febr. "	5,22 <sup>5</sup>	30,4	3,40	26,0	55,25	23,9	64,50	27,3	152,50	33,0	4,50	98,9	2,59	19,5	—	—	43,77 <sup>5</sup>	47,1	48,25	62,3
Maart "	5,22 <sup>5</sup>	30,4	3,50	26,8	59,50	25,7	69,75	29,6	150,00	32,4	6,60	145,1	3,05	23,0	—	—	45,75	49,2	46,57 <sup>5</sup>	60,1
April "	5,17 <sup>5</sup>	30,1	3,45	26,4	64,00	27,6	70,00	29,7	147,25	31,8	—	—	—	—	—	—	48,50	52,1	45,37 <sup>5</sup>	58,6
Mei "	5,12 <sup>5</sup>	29,8	3,17 <sup>5</sup>	26,6	63,75	27,5	72,25	30,6	147,75	31,9	—	—	—	—	—	—	51,60	55,5	44,30	57,2
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	59,7
Juli "	5,62 <sup>5</sup>	32,7	3,65	27,9	71,75	31,0	74,75	31,7	162,50	35,1	—	—	—	—	—	—	57,35	61,7	47,75	61,6
Aug. "	6,35	36,9	4,02 <sup>5</sup>	30,8	84,00	36,3	88,00	37,3	170,00	36,8	—	—	—	—	—	—	60,40	64,9	50,20	64,8
Sept. "	6,50	37,8	4,40	33,7	85,00	36,7	88,00	37,3	166,75	36,1	—	—	—	—	5,81	39,3	61,05	65,6	51,87 <sup>5</sup>	66,9
Oct. "	8,80	51,2	6,02 <sup>5</sup>	46,1	97,50	42,1	120,50	51,1	199,75	43,2	—	—	—	—	9,84	66,5	58,85	63,3	52,30	67,5
2 Nov. "	8,50	49,4	5,50	42,1	89,50	38,7	119,50	50,6	192,00	41,5	0,96	21,1	1,73	13,1	6,34	42,8	55,30 <sup>9</sup>	59,5	49,— <sup>9</sup>	63,2
9 "	8,55	49,7	5,60	42,8	90,50	39,1	120,50	51,1	190,00	41,1	0,85	18,7	1,68	12,7	7,75	52,4	54,— <sup>7</sup>	58,8	50,50 <sup>7</sup>	65,2
16 "	8,50	49,4	5,75	44,0	88,50	38,2	122,50	51,9	198,00	42,8	0,80	17,6	1,50	11,3	8,37	56,6	57,— <sup>8</sup>	61,3	50,— <sup>8</sup>	64,5
23 "	8,50	49,4	5,92 <sup>5</sup>	44,6	88,50	38,2	121,50	51,5	193,00	41,7	—	—	—	—	—	—	57,— <sup>9</sup>	61,3	50,— <sup>9</sup>	64,5
30 "	8,75	50,9	5,97 <sup>5</sup>	45,7	90,50	39,1	123,50	52,3	192,00	41,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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. 1931 tot 16 Dec. 1929 American No. 2, van 16 Dec. 1929 tot 26 Mei 1930 74½ kg Hongaarsche; vanaf 26 Mei 1930 tot 23 Mei 1932 74 kg Zuid-Russische; van 23 Mei 1932 tot 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 62/63 kg

Vervolg STATISTISCH OVERZICHT

	MINERALEN						TEXTIELGOEDEREN						DIVERSEN								
	STEENKOLEN Westfaalsche/ Hollandsche bunkerkolen, ongezeefd f.o.b. R'dam/A'dam per 1000 kg.		PETROLEUM Mid. Contin. Crude 33 t/m. 33.99 Bé s. g. per barrel		BENZINE Gulf exp. 64/66 <sup>9</sup> cts. 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 Gid. per 100 kg netto				
	f	%	f	%	cts.	%	cts.	%	cts.	%	cts.	%	cts.	%	f	%	f	%			
1925	10,80	100,0	4,16 <sup>5</sup>	100,0	36,85	100,0	57,7	100,0	147,5	100,0	47,1	100,0	277,2	100,0	100,0	148,7	100,0	34,70	100,0	12,—	100,0
1926	17,90	165,7	4,68 <sup>5</sup>	112,5	33,85	91,9	43,5	75,5	81,8	55,5	31,8	67,4	238,1	85,9	124,7	83,9	28,46	82,0	11,61	96,8	
1927	11,25	104,2	3,22 <sup>5</sup>	77,4	36,85	100,0	43,4	75,5	84,6	57,3	36,6	77,8	244,4	88,2	133,6	89,8	40,43	116,5	11,48	95,7	
1928	10,10	93,5	2,97 <sup>5</sup>	71,4	24,75	67,2	49,6	86,0	96,8	65,6	37,9	80,4	259,6	93,6	153,7	103,4	47,58	137,1	11,48	95,7	
1929	11,40	105,6	3,05	73,2	24,80	67,3	47,5	82,4	85,9	58,2	33,2	70,5	196,6	70,9	127,3	85,6	32,25	92,9	10,60	88,3	
1930	11,35	105,1	2,78	66,7	21,75	59,0	33,6	58,3	60,5	41,0	19,8	41,9	134,8	48,6	81,9	55,1	25,36	73,1	9,84	82,0	
1931	10,05	93,1	1,44	34,5	12,50	33,9	21,3	37,0	36,9	25,0	15,5	33,0	108,4	39,1	60,5	40,7	18,65	53,7	8,61	71,8	
1932	8,00	74,1	2,01	48,2	11,16	30,3	16,0	27,7	26,3	17,8	15,7	33,3	80,6	29,1	42,8	28,8	11,15	32,1	6,15	51,3	
1933	7,00	64,8	1,11 <sup>5</sup>	26,8	8,95	24,3	16,7	29,0	25,9	17,5	14,0	29,7	97,0	35,0	47,9	32,2	13,26	38,2	6,18	51,5	
1934	6,20	57,4	1,56	37,5	7,14	19,4	18,2	31,6	26,8	18,2	13,5	28,7	97,0	35,0	51,7	34,7	12,07	34,8	6,11	50,9	
1935	6,05	56,0	1,55	37,2	7,49	20,3	17,5	30,3	26,0	17,6	14,9	31,7	84,4	30,5	42,8	28,8	12,54	36,1	5,89	49,1	
Jan. 1935	6,05	56,0	1,55	37,2	7,38	20,0	18,7	32,5	27,1	18,4	15,1	32,0	74,3	26,8	41,6	28,0	10,75	31,0	6,15	51,3	
Febr. "	6,05	56,0	1,55	37,2	6,82	18,5	18,6	32,3	26,4	17,9	15,1	32,1	70,6	25,5	39,1	26,3	10,50	30,3	6,20	51,7	
Maart "	5,90	54,6	1,54	36,9	6,80	18,4	16,9	29,2	24,4	16,6	14,1	29,8	69,3	25,0	37,8	25,4	10,25	29,5	6,25	52,1	
April "	6,00	55,6	1,56	37,5	7,42	20,1	17,5	30,3	24,6	16,7	14,6	30,9	74,3	26,8	40,3	27,1	10,75	31,0	6,30	52,6	
Mei "	6,05	56,0	1,54	36,9	7,38	20,0	18,1	31,4	25,0	16,9	15,5	32,8	80,6	29,1	42,8	28,8	11,75	33,9	6,30	52,6	
Juni "	6																				

AN GROOTHANDELSPRIJZEN<sup>1)</sup>

	ZUIVEL EN EIEREN						METALEN																	
	BOTER per kg Leeuwarder Comm. Notering		BOTER p. kg Heffing Crisis Zuivel-Centr.		KAAS Edammer Alkmaar Fabrieks-kaas kl. m/merk per 50 kg.		EIEREN 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. Middleb. 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	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%		
1925	2,31	100,0	—	—	56,—	100,0	9,18	100,0	751,00	100,0	440,75	100,0	3168,50	100,0	44,25	100,0	40,50	100,0	437,75	100,0	51,75	100,0	162,00	100,0
1926	1,98	85,7	—	—	43,15	77,1	8,15	88,8	702,50	93,5	376,00	85,3	3519,50	111,1	52,25	118,5	41,50	102,5	413,00	94,3	51,75	100,0	144,50	89,3
1927	2,03	87,9	—	—	43,30	77,3	7,96	86,7	674,00	89,7	292,75	66,4	3511,50	110,8	44,25	100,0	39,00	96,3	344,75	78,8	51,75	100,0	134,75	83,3
1928	2,11	91,3	—	—	48,05	85,8	7,99	87,0	772,00	102,8	254,75	57,8	2749,75	86,8	40,00	90,4	38,00	93,5	305,75	69,9	51,75	100,0	131,25	81,1
1929	2,05	88,7	—	—	45,40	81,1	8,11	88,3	916,00	121,9	281,25	63,8	2465,75	77,8	42,75	96,6	41,50	102,6	301,00	68,8	51,75	100,0	123,25	76,2
1930	1,66	71,9	—	—	38,45	68,7	6,72	73,2	661,25	88,0	218,75	49,6	1721,25	54,3	40,50	91,8	36,00	88,8	204,00	46,6	51,75	100,0	89,75	55,4
1931	1,34	58,0	—	—	31,30	56,9	5,35	58,3	438,75	58,4	145,75	33,1	1331,50	42,0	33,25	75,3	28,75	70,9	139,50	31,9	51,75	100,0	67,50	41,6
1932	0,94	40,7	—	—	22,70	40,5	4,14	45,1	276,50	36,8	104,00	23,6	1175,00	37,1	25,50	57,5	22,50	55,2	118,50	27,1	51,75	100,0	65,00	40,1
1933	0,61	26,4	0,96	—	20,20	36,1	3,71	40,4	267,75	35,6	95,25	21,6	1596,00	50,4	24,75	56,2	21,25	52,2	128,50	29,4	51,75	100,0	62,25	38,5
1934	0,45	19,5	1,—	—	18,70	33,4	3,45	37,6	226,50	30,2	82,00	18,6	1718,00	54,2	24,25	54,8	20,25	50,1	102,25	23,4	51,75	100,0	65,75	40,7
1935	0,49	21,2	0,99	—	14,85	26,5	3,20	34,9	230,75	30,7	103,75	23,5	1631,50	51,5	24,00	54,1	20,25	50,2	102,75	23,5	51,75	100,0	89,25	55,1
Jan.'35	0,58	25,1	0,90	—	14,95	26,7	3,12 <sup>5</sup>	34,0	205,00	27,3	75,75	17,2	1676,50	52,9	24,00	54,1	20,75	51,5	88,75	20,4	51,75	100,0	74,25	45,9
Feb.	0,52	22,5	0,95	—	14,37 <sup>5</sup>	25,7	3,20	34,9	196,00	26,1	75,00	17,0	1650,50	52,1	24,00	54,1	20,75	51,5	86,75	19,8	51,75	100,0	74,75	46,1
Mrt.	0,37	16,0	1,02 <sup>5</sup>	—	11,30	23,8	2,74	29,8	198,50	26,4	77,25	17,5	1503,75	47,5	23,00	52,1	20,50	50,4	84,75	19,4	51,75	100,0	79,50	49,0
Apr.	0,37	16,0	1,08	—	11,50	25,2	2,31 <sup>5</sup>	25,2	222,75	29,6	88,00	20,0	1585,50	50,0	23,25	52,7	20,25	50,0	91,25	20,9	51,75	100,0	91,75	56,6
Mei	0,34	14,7	1,10	—	11,85	21,2	2,38 <sup>5</sup>	26,0	242,00	32,2	100,75	22,9	1636,75	51,1	23,50	53,4	20,25	50,0	106,25	24,3	51,75	100,0	100,75	62,3
Juni	0,41	17,7	1,—	—	11,95	21,3	2,41 <sup>5</sup>	26,3	227,50	30,3	103,75	23,5	1649,00	52,0	24,00	54,1	20,25	50,0	103,50	23,6	51,75	100,0	99,00	61,1
Juli	0,44	19,0	1,—	—	12,37 <sup>5</sup>	22,1	2,54	27,7	223,75	29,8	104,75	23,7	1701,00	53,7	24,00	54,1	20,25	50,0	102,75	23,5	51,75	100,0	92,25	57,0
Aug.	0,46	19,9	1,07 <sup>5</sup>	—	15,10	27,0	3,31 <sup>5</sup>	36,1	239,00	31,8	115,50	26,2	1641,00	51,9	24,25	54,8	20,25	50,0	108,00	24,7	51,75	100,0	90,00	55,6
Sept.	0,58	25,1	0,97	—	20,25	36,2	3,16	34,4	248,25	33,1	117,75	26,7	1636,25	51,6	24,00	54,1	20,25	50,0	113,75	26,0	51,75	100,0	88,50	54,7
Oct.	0,65	28,1	0,89	—	19,87 <sup>5</sup>	35,5	3,95	43,0	256,25	34,1	135,00	30,6	1656,25	52,3	24,00	54,1	20,25	50,0	121,25	27,7	51,75	100,0	88,75	54,9
Nov.	0,59	25,5	0,94	—	16,90	30,2	4,69	51,1	255,50	34,0	130,50	29,6	1641,75	51,8	24,50	55,5	20,25	50,0	118,50	27,1	51,75	100,0	88,50	54,7
Dec.	0,57	24,7	0,95	—	15,80	28,2	4,60	50,1	255,50	34,0	121,25	29,5	1597,50	50,4	24,75	56,2	20,25	50,0	110,00	25,2	51,75	100,0	77,25	47,7
Jan.'36	0,57	24,7	0,95	—	16,80	30,0	4,04	44,0	252,00	33,5	112,50	25,5	1516,50	48,0	24,75	56,2	20,25	50,0	106,25	24,3	51,75	100,0	60,50	37,4
Feb.	0,61	26,4	0,92 <sup>5</sup>	—	17,37 <sup>5</sup>	31,0	3,37 <sup>5</sup>	36,8	256,25	34,1	116,75	26,5	1493,50	47,1	24,75	56,2	20,25	50,0	111,00	25,4	51,75	100,0	60,25	37,2
Mrt.	0,46	19,9	1,04	—	17,70	31,6	2,69	29,3	261,75	34,8	120,75	27,3	1544,25	48,7	24,75	56,2	20,25	50,0	116,75	26,7	51,75	100,0	59,50	36,8
Apr.	0,44	19,0	1,02 <sup>5</sup>	—	16,82 <sup>5</sup>	30,0	2,49	27,1	269,50	35,9	117,25	26,6	1522,75	48,1	24,75	56,2	20,25	50,0	110,75	25,3	51,75	100,0	61,00	37,7
Mei	0,47	20,3	0,99	—	18,75	33,5	2,52	27,5	270,25	36,0	114,75	26,0	1495,50	47,2	25,00	56,8	20,25	50,0	108,00	24,7	51,75	100,0	62,25	38,5
Juni	0,57	24,7	0,89	—	20,20	36,1	2,69	29,3	268,50	35,8	110,50	25,1	1358,25	42,9	25,00	56,8	20,25	50,0	105,50	24,1	51,75	100,0	60,75	37,5
Juli	0,60	26,0	0,81 <sup>5</sup>	—	19,35	34,6	2,91	31,7	275,25	36,6	117,75	26,7	1382,00	43,6	27,00	61,0	20,25	50,0	101,00	23,1	51,75	100,0	60,50	37,4
Aug.	0,62	26,8	0,80	—	17,87 <sup>5</sup>	31,9	3,31 <sup>5</sup>	36,7	282,50	37,6	123,75	28,1	1358,75	42,9	27,00	61,0	20,25	50,0	101,00	23,1	51,75	100,0	59,75	37,0
Sept.	0,58	25,1	0,79	—	16,25	29,0	3,63	39,5	289,75	38,6	134,50	30,5	1459,00	46,0	27,25	61,6	20,25	50,0	104,25	23,8	51,75	100,0	60,75	37,5
Oct.	0,63	27,3	0,77 <sup>5</sup>	—	17,55	31,3	4,85	52,8	374,75	49,9	169,00	38,3	1847,75	58,3	33,50	75,7	26,00	64,2	135,00	30,8	65,25	126,0	75,75	46,8
2 Nov.	0,67 <sup>10</sup>	29,0	0,80	—	16,25 <sup>9</sup>	29,0	5,50	59,9	392,75	52,3	174,50	39,6	1883,50	59,4	33,00	74,6	25,50	63,0	145,25	33,2	64,50	124,6	75,50	46,6
9	0,73 <sup>11</sup>	31,6	0,80	—	16,25 <sup>14</sup>	29,0	5,50	59,9	402,75	53,6	194,75	44,2	2183,25	68,9	33,25	75,1	25,75	63,6	149,75	34,2	64,75	125,1	82,75	51,1
16	0,71 <sup>12</sup>	30,7	0,75	—	16,— <sup>8)</sup>	28,6	5,—	51,5	393,25	52,4	187,50	42,5	2122,00	67,0	33,00	74,6	25,50	63,0	144,75	33,1	64,50	124,6	80,00	49,4
23	0,70 <sup>13</sup>	30,3	0,75	—	15,75 <sup>15</sup>	28,1	4,75	51,7	402,25	53,6	213,50	48,4	2092,50	66,0	33,00	74,6	25,50	63,0	133,75	35,1	64,25	124,2	79,50	49,1
30	0,80	—	0,80	—	—	—	5,—	54,5	397,25	52,9	210,75	47,8	2116,50	66,8	33,00	74,6	25,50	63,0	151,50	34,6	64,—	123,7	79,00	48,8

Sept. 1932 79 K.G. La Plata; van 26 Sept. 1932 tot 5 Febr. 1934 Manitoba No. 2; van 5 Febr. 1934 tot 6 Juli 1936 80 kg. La Plata. <sup>2)</sup> Tot Jan. 1928 Westerg.; vanaf Jan. 1928 tot 2 Oct. 1933 No. 2 Canada. <sup>4)</sup> Tot Jan. 1928 Maltling; van Jan. 1928 tot 9 Febr. 1931 American No. 2, van 9 Febr. 1931 tot 23 Mei 1932 64/65 K.G. Zuid-Russische. <sup>5)</sup> De jaren 1928 en 1929 Broek op Langendijk. <sup>6)</sup> 6 Nov. <sup>7)</sup> 14 Nov. <sup>8)</sup> 20 Nov. <sup>9)</sup> 28 Nov. <sup>10)</sup> 5 Nov. <sup>11)</sup> 12 Nov. <sup>12)</sup> 19 Nov. <sup>13)</sup> 26 Nov. <sup>14)</sup> 13 Nov. <sup>15)</sup> 27 Nov.

AN GROOTHANDELSPRIJZEN.

	BOUWMATERIALEN						KOLONIALE PRODUCTEN															
	VURENHOUT basis 7 <sup>o</sup> f.o.b. Zweden/Finland per standaard van 4.672 M <sup>3</sup> .		STEENEN binnenmuur per 1000 stuks		buitenmuur per 1000 stuks		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. theev. A'dam gem. pr. Java- en Sumatrathee p. 1/2 kg.		INDEXCIJFER Grondstoffen Koloniale producten			
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
1925	159,75	100,0	15,50	100,0	19,—	100,0	25,71	100,0	35,87 <sup>5</sup>	100,0	cts.	100,0	1,80	100,0	18,75	100,0	cts.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1926	153,50	96,1	15,75	101,6	19,50	102,6	29,65	115,3	34,—	94,8	55,375	90,2	1,21	67,4	17,50							

**NEDERLANDSCHE BANK.**

Verkorte Balans op 30 November 1936.

		Activa.	
Binnenl. Wis- sels, Prom. enz. in disc.	Hfdbk. f 20.134.304,19 Bijbnk. „ 279.371,66 Ag. sch. „ 2.085.471,31	f	22.499.147,16
Papier o. h. Buitenl. in disconto	„		—
Idem eigen portef.	f 2.268.000,—		—
Af: Verkocht maar voor debk. nog niet afgel.	„		2.268.000,—
Beleeningen incl. vrsch. in rek.-crt. op onderp.)	Hfdbk. f 272.555.027,83 <sup>1)</sup> Bijbnk. „ 7.412.542,95 Ag. sch. „ 34.184.639,17	f	314.152.209,95
Op Effecten	f 309.217.062,35 <sup>1)</sup>		—
Op Goederen en Spec.	„ 4.935.147,60		314.152.209,95 <sup>1)</sup>
Voorschotten a. h. Rijk	„		—
Munt, Goud	f 124.106.845,—		—
Muntmat., Goud	„ 445.788.032,87		—
	f 569.894.877,87		—
Munt, Zilver, enz.	„ 19.074.918,95		—
Muntmat., Zilver	„		588.969.796,82 <sup>1)</sup>
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds	„		39.509.214,13
Gebouwen en Meub. der Bank	„		4.600.000,—
Diverse rekeningen	„		5.281.609,83
Staat d. Nederl. (Wetv. 27/5/32, S. No. 221)	„		11.958.329,12
	f		989.238.307,01

**Passiva.**

Kapitaal	f 20.000.000,—
Reservefonds	„ 3.105.769,04
Bijzondere reserve	„ 6.300.000,—
Pensioenfonds	„ 10.282.544,89
Bankbiljetten in omloop	„ 805.592.580,—
Bankassigatiën in omloop	„ 87.735,97
Rek.-Cour. f Het Rijk	f 31.386.130,03
saldo's: f Anderen	„ 109.818.455,04
	„ 141.204.585,07
Diverse rekeningen	„ 2.665.092,04
	f 989.238.307,01

Beschikbaar metaalsaldo f 211.151.612,45  
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is „ 527.879.031,—  
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 „ 10.500.000,—

Voornameste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andero opsch. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek- kings perc.
	Munt	Muntmat.				
30 Nov. '36	124.106	445.788	805.593	141.292	211.152	60
23 „ '36	124.107	445.788	773.972	154.622	219.325	63,5
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 <sup>1)</sup>
30 Nov. 1936	22.499	—	314.152	2.268	5.282
23 „ 1936	22.171	—	295.148	2.268	5.437
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

1) Onder de activa.

**JAVASCHE BANK.**

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andero opsch. schulden	Beschikb. metaal-saldo
28 Nov. '36 <sup>1)</sup>	106.250		159.890	25.840	31.958
21 „ '36 <sup>2)</sup>	106.580		158.850	25.610	32.796
31 Oct. 1936	88.565	19.572	158.227	24.275	35.136
24 „ 1936	88.565	19.705	156.847	27.347	34.593
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 <sup>1)</sup>	Dek- kings-percentage
28 Nov. '36 <sup>1)</sup>	2.640	73.390	159.920	15.920	57
21 „ '36 <sup>2)</sup>	2.800	72.910	14.580	14.580	58
31 Oct. 1936	2.170	10.438	53.822	11.210	59
24 „ 1936	2.234	10.272	55.768	10.853	59
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
25 Nov. 1936	249.367	445.567	63.093	6.803	20.408
18 „ 1936	249.505	444.905	63.755	7.395	21.685
22 Juli 1914	40.164	—	29.317	—	33.633

Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits		Reserve	Dek- kings-perc. 1)
			Bankers	Other Accounts		
25 Nov. '36	78.160	12.055	97.604	41.694	63.800	42,1
18 „ '36	78.973	14.116	96.083	44.675	64.600	41,7
22 Juli '14	11.005	14.736	—	42.185	29.297	52

1) Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

**BANK VAN FRANKRIJK.**

Data	Goud	Zilver	Te goed in het buitenl.	Wis- sels	Waarv. op het buitenl.	Belee- ningen	Renteloos voorschot v. d. Staat
20 Nov. '36	64.359	543	7	9.438	1.461	5.178	3.200
13 „ '36	64.359	537	6	8.808	1.459	5.587	3.200
23 Juli '14	4.104	640	—	1.541	8	769	—

Data	Bons v. d. zelfst. amort. k.	Diver- sen 1)	Circulatie	Rekg. Courant		
				Staat	Zelfst. amort.k.	Parti- culieren
20 Nov. '36	5.640	2.580	85.759	322	1.894	12.562
13 „ '36	5.640	2.646	86.275	1.139	1.879	10.920
23 Juli '14	—	—	5.912	401	—	943

1) Sluitpost activa.

**DUITSCHER RIJKSBANK.**

Data	Goud	Daarvan bij buit- tent. (circ. banken 1)	Deviezen als goud- dekking geldende	Andero wissels en cheques	Belee- ningen
23 Nov. 1936	65,6	28,3	5,2	4.354,2	33,4
14 „ 1936	65,5	28,2	5,3	4.531,8	28,7
30 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effec- ten	Diverse Activa <sup>2)</sup>	Circu- latie	Rekg.- Crt.	Diverse Passiva
23 Nov. 1936	219,1	675,6	4.247,7	712,6	278,7
14 „ 1936	219,1	610,0	4.411,3	622,3	274,2
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	944,—	40,0

1) Onbelast. 2) W.o. Rentenbankscheine 23, 14 Nov. resp. 41, 34 mill.

**NATIONALE BANK VAN BELGIË (in Belga's).**

Data 1936	Goud		Munt en diversen	Binnen- en buitenlandse wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfondsen	Voorschot aan den Staat	Overheids- fondsen	Circulatie	Rekg. Crt.	
	Munt en metaal	Munt en diversen							Schatkist	Partic.
26 Nov.	3.717	57	1.367	66	157	40	4.446	34	916	
19 „	3.705	56	1.358	69	157	40	4.449	38	890	

**FEDERAL RESERVE BANKS.**

Data	Goudvoorraad		„Other cash“ <sup>2)</sup>	Wissels	
	Totaal bedrag	Goud-certifi- caten <sup>1)</sup>		In her- disc. v. d. member banks	In de open markt gekocht
18 Nov. '36	8.743,4	8.730,8	258,9	5,2	3,1
10 „ '36	8.738,2	8.726,3	243,8	6,9	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. <sup>3)</sup>	Algem. Dek- kings- perc. <sup>4)</sup>
18 Nov. '36	2.430,2	4.134,3	7.097,7	130,2	80,1	—
10 „ '36	2.430,2	4.143,0	7.070,4	130,2	80,1	—

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

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

3) Verhouding totalen goudvoorraad tegenover opsch. 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
10 Nov. '36	—	8.764	13.724	5.462	27.687	5.022
4 „ '36	—	8.725	13.721	5.324	27.514	5.042

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.