

# Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

ORGAAN VOOR DE MEDEDEELINGEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

22<sup>E</sup> JAARGANG

WOENSDAG 24 FEBRUARI 1937

No. 1104

COMMISSIE VAN REDACTIE:

*P. Lieftinck; 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 Hoochweg 122, Rotterdam.*

*Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruijgeplaatweg.*

*Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.*

*Advertenties voorpagina f 0,50 per regel. Andere pagina's f 0,40 per regel. Plaatsing bij abonnement volgens tarief. Administratie van abonnementen en advertenties: Nijgh & van Ditmar N.V., Uitgevers, Rotterdam, Amsterdam, 's-Gravenhage. Postcheque- 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.

VERBETERINGEN IN HET NEDERLANDSCHE SPOORWEG-BEDRIJF GEDURENDE DE CRISISJAREN door <i>Mr. H. van Manen</i> .....	136
De Engelsche banken in 1936 door <i>Prof. Mr. Dr. G. M. Verrijn Stuart</i> .....	140
De Amsterdamsche zee- en luchthaven in 1936 .....	142
De toestand van ondersteunde werklozen te Amsterdam door <i>Dr. R. Claeys</i> .....	144
Diamantindustrie en Overheidssteun door <i>Mr. J. E. Hillesum</i> .....	147
De theemarkt door <i>Mr. F. W. A. de Kock van Leeuwen</i> .....	149
De kolenpositie in 1936 III (Slot) .....	151
De Rijksmiddelen over Januari 1937 .....	153
MAANDOLJFERS:	
Overzicht van den stand der Rijksmiddelen .....	154
Statistieken:	
Groothandelsprijzen .....	156—157
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten .....	155, 158

GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

De in het vorige weekoverzicht gesignaleerde grotere vraag naar valuta's is praktisch gesproken al weer achter den rug. Wanneer men bedenkt, dat ook in die periode van hoogere wisselkoersen het Egalisatiefonds niet heeft behoeven te intervenieeren om de daling van den Gulden te remmen, zoodat de fluctuatie, zonder ingrijpen, beperkt bleef tot de normale marge tusschen hoogste en laagste punt, die ook onder de werking van den gouden standaard regelmatig voorkwam, dan blijkt wel, dat het overschot van Guldenaanbod boven vraag niet groot geweest kan zijn. In de week onder verslag is de Dollarnoteering geleidelijk afgebrokkeld. Na een hoogste koers van 1.83<sup>7</sup>/<sub>8</sub> zijn wij nu weer beland op 1.82<sup>11</sup>/<sub>16</sub>, dus nog maar één zestiende verwijderd van het „ijzeren minimum", dat het Egalisatiefonds steeds heeft gehandhaafd. Het schijnt trouwens, dat om de stijging van den Guldenkoers iets te temperen het fonds deze week in Londen nog kleine interventie-operaties heeft verricht. Dat deze koersontwikkeling tot stand kwam ondanks de weer belangrijk toegenomen vraag naar Amerikaanse aandelen, die de voorvorige week aanleiding was tot de tijdelijke „doorbraak" van het hoge Guldenospel, spreekt wel voor de krachtige positie van den Gulden op de internationale wisselmarkt.

Onder de valuta's vielen speciaal weer Fransche Francs op door een wat flauwere houding, terwijl ook termijnfrancs eerder aangeboden waren. Nog steeds is het vertrouwen in Frankrijk's financieele en monetairé situatie niet hersteld. Wellicht dat de plannen van de Fransche Regeering voor een adempauze in de financieele en economische projecten het vertrouwen weer ietwat zullen doen terugkeeren.

De geldmarkt vertoonde vrijwel geen veranderingen, geld blijft uitermate ruim. De schatkist kan voorloopig de behoeften financieren uit het credit-saldo bij de Centrale Bank. Wel zal papier geëmitteerd worden, waarschijnlijk voor het Egalisatiefonds, maar dat dient geheel ter vervanging van vervallend papier. Voorloopig schijnt het de bedoeling te zijn om die plaatsing geheel ondershands te houden. Er is tenminste geen openbare uitgifte voor aangekondigd, maar een nieuw soort ondershandsche inschrijving. Een tusschenvorm dus tusschen het over-de-toonbank-plaatsen van destijds en de openbare uitgifte, zoals die voor de schatkistbehoefte zelf placht te geschieden.

De beleggingsmarkt blijft nog altijd zeer gereserveerd. Vrijwel alle conversie-emissies mislukken. Toch krijgt men den indruk dat het niet alleen een tijdelijke indigestie van de markt is onder den druk van den overstelpenden stroom uitgiften, want zeer opvallend is de gestadige daling van de oude 3 pCt. en 2½ pCt. staatsschuld. De 2½ pCt. integralen, die kort geleden nog circa 85 pCt. noteerden, zijn tot beneden de 80 pCt. gedaald, en ook de 3 pCt. oude schuld is per saldo met 4 à 5 pCt. teruggelopen. Dit verloop zou erop duiden, dat men een stijging van den rentevoet niet uitgesloten acht, in elk geval geen verdere daling dan 3½ pCt. voorziet, en daarom de lager rentende leeningen niet meer attractief vindt.

### VERBETERINGEN IN HET NEDERLANDSCHE SPOORWEGBEDRIJF GEDURENDE DE CRISISJAREN.

Het jaar 1929 was, gelijk voor zoo menig bedrijf, ook voor dat der Nederlandsche Spoorwegen bij uitstek gunstig. De uitkomsten waren niet slechts beter dan in eenig vorig jaar; ook op zichzelf beschouwd mochten zij alleszins fraai heeten. Zij gedoogden, zonder de gebruikelijke afschrijvingen en bijdragen aan vernieuwings- en afschrijvingsrekeningen te drukken of het door den Staat gegarandeerde dividend van 5 pCt. in gevaar te brengen, een extra uitkeering aan het personeel en de bestemming van ruim negen millioen Gulden voor dekking van een gedeelte van het tekort in het Spoorwegpensioenfonds, afschrijving op aandelenbezit en voorziening tegen debiteuren. Neemt men in aanmerking, dat de auto-concurrentie zich reeds toen sterk deed gevoelen, dan was er te meer reden tot voldoening. Het bedrijf scheen, dank zij veler inspanning en medewerking en vooral dank zij de offers, die alle in het bedrijf werkzame personen in de jaren 1922 tot 1924 gebracht hadden, op een stevigen grondslag gekomen te zijn en de toekomst met vertrouwen tegemoet te mogen gaan. Wel verstoonden zich in het najaar tekenen, die op het einde van de hoogconjunctuur wazen, doch aan eene inzinking, als wij sedert beleefd hebben, dacht nog niemand en de met zorg verbeide nieuwe kanalen en nieuwe spoorwegen<sup>1)</sup> zouden zich nog eenige jaren laten wachten. In dien tijd kon de achterstand in afschrijvingen, gevolg van het minder gelukkige systeem der spoorwegovereenkomsten van 1890, mede met behulp van de door den Staat daarvoor te geven bijdragen<sup>2)</sup> aanmerkelijk worden ingeloopt en dus de rentelast verlicht. Een tijdvak van rustige ontwikkeling, van verbetering en uitbreiding van weg, werken en materieel scheen aangebroken, een nieuwe algemeene tariefsverlaging, als pas in 1926 doorgevoerd, werd reeds overwogen.

Edoch, de inzinking, die zich in 1929 aankondigde, nam ongekende afmetingen aan en deed de behoefte aan vervoer van menschen en goederen voortdurend en aanmerkelijk afnemen. Bovendien trok de auto, vrij van velerlei lasten en verplichtingen, die op den spoorweg drukken, ijverig partij van haar voorrechte positie. Het spoorwegvervoer liep van jaar tot jaar verder terug en reeds de rekening over 1931 werd door het bedrijf met een tekort afgesloten. Sedert werd het deficit, ondanks loonsverlagingen en bezuinigingen op schier elk onderdeel van het bedrijf, telken jare grooter, waartoe ook de opening van het Juliana-kanaal en die van het Twente-kanaal krachtig medewerkten.<sup>3)</sup> Onder die omstandigheden gaven meer dan anders de te verwachten geldelijke gevolgen bij de beslissing over bijkans elken in het bedrijf overwogen maatregel den doorslag. Risico van eenige betekenis mocht niet genomen worden. Aan niet noodzakelijke verbeteringen, waarvan niet met zekerheid mocht worden aangenomen, dat zij een gunstigen invloed op de bedrijfsuitkomsten zouden hebben, werd niet meer gedacht. De zorg voor de financiën kwam onmiddellijk na die, welke een spoorwegdirectie steeds als haar eersten plicht beschouwt, de zorg voor de veiligheid van het verkeer. Niettemin zijn in den loop der crisisjaren nog flinke tariefsverlagingen ingevoerd en zijn, terwijl de exploitatiekosten van ruim f 130.000.000 in 1929 tot ongeveer f 92.000.000 in 1936 teruggebracht werden, nog aanzienlijke verbeteringen in het bedrijf tot stand gekomen. Het ligt voor de hand, dat zich daaronder heel wat bevindt, dat uitsluitend technische of administratieve waarde heeft en waarvan de bespreking in dit Weekblad dus minder op haar plaats zou zijn. Al hetgeen binnen de muren van bureaux, werkplaat-

sen of loodsen blijft zal ik daarom buiten beschouwing laten, doch het overige zal, voorzover het van voldoende betekenis is, hieronder vermeld en besproken worden.

#### Tarieven.

Onder den indruk van den geweldigen terugloop der opbrengsten<sup>1)</sup> kwam de spoorwegdirectie in 1932 tot het inzicht, dat, al mocht daarvan dan onder de bestaande omstandigheden zeker geen verhoogen van opbrengsten verwacht worden, een algemeene, zij het ook niet gelijkmatige, verlaging van personen- en goederentarieven noodzakelijk was. De spoorwegvrachtprijzen dienden zich reeds ter voorkoming van verder verlies van reizigers en goederen aan andere vervoermiddelen aan te passen aan de ingetreden algemeene prijsdaling. Besloten werd tot een verlaging van ten hoogste 20 pCt. en tot vervanging van de voornaamste tarieven door nieuwe, die in meerdere mate dan de oude voldeden aan de eischen van den tijd en beter dan tot dusver concurrerend waren tegenover andere vervoermiddelen.

Het eerst traden, op 1 Januari 1933, nieuwe abonnementstarieven in werking. De weinig gebruikte en vanuit een tariefhoogpunt bezien niet gelukkige groepskaarten kwamen daarin niet meer voor. Het tarief der Algemeene Abonnementenkaarten werd vereenvoudigd en ongeveer 10 pCt. verlaagd. De geldigheid dier kaarten kon voortaan in plaats van op den 1en en den 16en dag der maand, op elken dag ingaan, terwijl zij vrijwel onmiddellijk na aanvraag verkrijgbaar waren. Achtdaagsche abonnementenkaarten, die een geringe prijsverlaging ondergingen, werden mede voortaan dagelijks afgegeven.

Op 1 April 1933 volgde de verlaging van de prijzen der gewone enkele-reis-biljetten en der buurtverkeerbiljetten met bijna 20 pCt.

Ook enkele minder belangrijke reizigerstarieven ondergingen eenige verlaging, terwijl de verhouding van de prijzen voor de drie klassen voor alle soorten plaatsbewijzen gelijk gemaakt en op 4¼ : 3¼ : 2¼ gebracht werd.

Door de verlaging der verschillende reizigerstarieven werd ongeveer 15 pCt. der opbrengsten uit het reizigersvervoer prijsgegeven.

Met ingang van 1 Mei 1933 konden tenslotte de herziene en verlaagde goederentarieven<sup>2)</sup> ingevoerd worden. De bestaande vier categorieën van vervoer, nl. vrachtgoed, ijlgood, bestelgoed en bestelgoed-snelvervoer, werden door samensmelting van ijlgood en bestelgoed tot een nieuwe categorie snelgoed tot drie teruggebracht, t.w. vrachtgoed, snelgoed en expresgoed, den nieuwen naam voor bestelgoed-snelvervoer. Bepaald werd, dat stukgoederen in alle plaatsen, waar de Nederlandsche Spoorwegen een besteldienst hebben, zouden worden besteld zonder dat daarvoor afzonderlijk betaald zou moeten worden. Voor stukgoedzendingen tot en met 30 kg bevatten de nieuwe tarieven vrachtprijzen ongeacht den af te leggen afstand. Voor wagenladingen van minder dan 5000 kg voerden zij een aanmerkelijk goedkoopere wijze van vrachtberekening in. Verschillende bijkomende kosten, o.a. de stationskosten, werden afgeschaft. Door een en ander deed het bedrijf afstand van ongeveer 17 pCt. der opbrengsten uit het goederenvervoer.

De aangegeven tariefsverlagingen van 1933 hebben het verwachte resultaat opgeleverd: eenige toename van vervoerde personen en goederen, doch geheel onvoldoende om de prijsgegeven bedragen goed te maken. Het aantal reizigers (exclusief die op abonnementenkaarten of vacantiekaarten vervoerd) liep in het eerste kwartaal 1933, waarin dat jaar geen Paschen voorkwam, met bijna een en drie vier-

<sup>1)</sup> De opbrengsten verminderden in 1932 met bijna f 25.000.000 of 15 pCt. (in totaal in de zeven crisisjaren met ongeveer f 85.000.000).

<sup>2)</sup> Uitvoerig toegelicht in een artikel van Jhr. Mr. P. Elias, opgenomen in No. 897 der Econ.-Stat. Berichten.

<sup>1)</sup> Zie jaarverslag Ned. Spoorw. 1923, bladz. 7 en 8.

<sup>2)</sup> Art. 8 der overeenkomsten 1928 S.S. en H.S.

<sup>3)</sup> Waren deze kanalen niet gegraven, het spoorwegtekort zou thans ongeveer f 10.000.000 lager zijn!

den millioen terug, doch steeg in de volgende negen maanden — dus na de tariefsverlaging — met meer dan twee millioen. Het aantal vervoerde tonnen goederen (uitgezonderd die door middel van zegels verantwoord) verminderde in de eerste vier maanden van 1933 met ruim 400.000 en vermeerderde in de volgende acht maanden — dus na de tariefsverlaging — met ruim 200.000. Deze cijfers toonen duidelijk aan, dat de tariefsverlaging een groot verlies aan reizigers en goederen voorkomen heeft.

Soortgelijk, weliswaar niet teleurstellend, maar toch slechts matig bevredigend, resultaat had de verkrijgbaarstelling van dagretours voor alle verbindingen tegen de prijzen van het gelijktijdig buiten werking gestelde buurtverkeertarief. Dit geschiedde met ingang van 1 Juli 1935 en deed de vermindering van het aantal reizigers (retourkaarten dubbel genomen, doch zonder de reizigers op abonnementskaarten of vacantiekaarten vervoerd), welke in het eerste halfjaar 1935 de 1.300.000 overschreed, in het tweede halfjaar tot ruim 800.000 inperken.

Van de minder belangrijke maatregelen op het gebied van de reizigerstarieven vermeld ik uit de jaren na 1929 nog: het invoeren van gezelschapsbiljetten 2e en 3e klasse voor een reis heen en terug op denzelfden dag voor ten minste 25 personen, het verkrijgbaar stellen van algemeene abonnementskaarten zonder bijbetaling geldig in D-treinen, het uitgeven van rijwiellabonnementskaarten, het invoeren van een speciaal tarief voor sportverenigingen en het organiseren van daguitstapjes voor gezelschappen, zoowel van volwassenen als van kinderen, en van goedkope dagtoeren voor individueele reizigers, gedeeltelijk per spoorweg en gedeeltelijk per boot of autobus. Alle deze maatregelen werden genomen ter ontwikkeling van het reizigersvervoer, somtijds meer in het bijzonder met het oog op concurrentie van andere middelen van vervoer of ter voldoening aan gebleken behoeften of wenschen van het publiek.

Niet aan alle wenschen van die zijde kon natuurlijk gevolg gegeven worden, zelfs niet al waren zij, die de verlangens uitten, overtuigd, dat ook het belang van het spoorwegbedrijf door de vervulling bevorderd zou worden. Dit is en wordt met name telkens betoogd bij aandrang tot wederinvoering van km-boekjes en van meerdaagsche retourbiljetten, althans voor het weekeinde, dus van Zaterdag tot Maandag. De Directie denkt daarover echter anders. Zij is niet blind voor de voordeelen der genoemde soorten van plaatsbewijzen, maar zij voorziet nadeelen, die grooter zijn. Voor de km-boekjes, die geen belangrijke prijsreductie behoeven te geven om voor het publiek aantrekkelijk te zijn en, daar zij zeker het reizen zouden bevorderen, dat offer waard zouden zijn, zijn die gelegen in de omvangrijke administratie, die zij veroorzaken. Het behandelen van km-boekjes neemt de plaatskaartenloketten veel meer in beslag dan het afgeven van gewone plaatskaarten. Er zouden dus ongetwijfeld op de grootere stations afzonderlijke loketten voor de behandeling van km-boekjes opengesteld moeten worden, m.a.w. er zou op de plaatskaartenbureaux meer personeel gesteld moeten worden. Verder heeft de ervaring in vroeger jaren, toen km-boekjes uitgegeven werden, geleerd, dat een uitgebreid bureau noodig is om alle, na verbruik ingeleverde, km-boekjes te verifiëren. Per saldo verwacht de Directie daarom van de invoering van km-boekjes, ook al houdt zij rekening met de door de vooruitbetaling te maken rente-winst, allermint verbetering van de bedrijfsuitkomsten.

Meerdaagsche retourbiljetten — ook dat heeft voorheen de praktijk aangetoond — geven op groote schaal gelegenheid tot knoeien en helaas vindt een deel van het publiek dat tegenover een groot bedrijf als dat der spoorwegen even geoorloofd als belastingontduiken. Daarbij komt, dat een retourbiljet om voor den reiziger voldoende aantrekkelijkheid te hebben een flinke reductie tegenover twee enkele reis-

biljetten moet geven en dat betwijfeld wordt of het reizigersvervoer door het verkrijgbaar stellen van meerdaagsche-retourbiljetten voldoende zal toenemen om de prijsgegeven opbrengst goed te maken. Zou bijv., gelijk meermalen gevraagd wordt, de geldigheid van het op Zaterdag uitgegeven dagretour tot Maandag verlengd worden, dan zou het weekeind vervoer met meer dan een derde moeten stijgen om de spoorwegonderneming in dezelfde geldelijke positie te laten, aangenomen dan nog, dat dat zoo sterk gestegen vervoer zonder het rijden van meer treinen, d.i. meer kosten, uitgevoerd zou kunnen worden.

Evenals ten aanzien van de reizigerstarieven zijn ook met betrekking tot de goederentarieven in de laatste zeven jaren behalve de ingrijpende herziening van 1933 nog een aantal minder belangrijke maatregelen genomen. Bijzondere vermelding verdienen daarvan:

het invoeren van een bijzonder tarief voor het vervoer van treinladingen Limburgsche mijnproducten van eenige mijnstations naar de kolenoverslaghaven aan het Julianakanaal te Born,

de verlaging van het tarief voor kleine zendingen snelgoed, in November 1935 tot stand gebracht in overleg met de Postreijen. Het nieuwe tarief maakte een einde aan den jarenlangen concurrentiestrijd met de P.T.T. Deze is nu goedkooper voor zendingen tot en met 3 kg, de spoorweg voor zwaardere zendingen,

de invoering van speciale tarieven in verband met het in 1936 in samenwerking met de Geldersche Tramweg Maatschappij ingerichte streekvervoer in den Achterhoek.

Hoewel dit met de tarieven niets te maken heeft en niet door, doch slechts op aandrang van de spoorwegen geschied is, moet te dezer plaatse ook gewezen worden op de wijziging van artikel 31 der Spoorwegwet bij de wet van 2 Juli 1934, Stbl. Nr. 343. In zijn oude redactie verbond dit artikel, dat den vervoerplicht van den spoorweg inhoudt, aan het verleen van vrachtverlaging het gevolg, dat deze onmiddellijk ook zou gelden „voor alle goederen van „gelijken aard, op hetzelfde baanvak en onder de „zelfde voorwaarden te vervoeren” en de verplichting tot onverwijde openlijke aankondiging. Dat gevolg was voor de spoorwegen geen bezwaar, doch de verplichting gevoelden zij als een ernstige handicap in den concurrentiestrijd. Beide komen in het gewijzigde artikel niet meer voor, zoodat de spoorwegonderneming thans evenmin als eenige andere transportonderneming in Nederland haar concurrenten in de gelegenheid behoeft te stellen van de door haar gesloten vervoerovereenkomsten kennis te nemen. Tariefvrijheid, zoodat de beurtvaart en de vrachtauto genieten, heeft de spoorweg daarmede niet verkregen, al wordt dit gaarne door den teleurgestelden concurrent beweerd. De spoorwegtarieven zijn nog steeds onderworpen aan de goedkeuring van den Minister van Waterstaat.

#### *Dienstregeling.*

Bij de dienstregeling van 15 Mei 1932 werd aangevangen met het opvoeren van de snelheid der reizigerstreinen. In het bijzonder geschiedde dit bij de dienstregeling van 15 Mei 1934. Deze was, in verband met de indienststelling van diesel-electrische treinstellen op den ouden Rijns spoorweg en op de lijn Utrecht—Eindhoven, welke een aanmerkelijke uitbreiding en versnelling van den dienst op die spoorwegen mede zou brengen, voor het grootste gedeelte van het net geheel nieuw opgezet. Dit is een moeilijk en zeer omvangrijk werk, waartoe het bedrijf noode overgaat, omdat het, hoevele en hoe groote verbeteringen het ook brengt, onvermijdelijk ook voor vele reizigers onaangename verschuivingen of zelfs wegvallen van jarenlang gebruikte treinen insluit en daarmede ontstemming wekt. De beteekenis van de dienstregeling van Mei 1934 lag, behalve in verhoog-

de treinsnelheid en in verbetering van den treinenloop op de door de diesel-electrische treinstellen te bedienen spoorwegen, vooral in de verkorting van den reisduur voor een aantal verbindingen over lange afstanden door het geven van goede aansluitingen op de knooppunten. Voor het bedrijf leidde de nieuwe opzet tot een economischer gebruik van treinpersoneel en van reizigersmaterieel.

De dienstregelingen van 15 Mei 1935 en van 15 Mei 1936 zijn slechts hier en daar verbeterde uitgaven van die van 1934. Ook met die van 22 Mei 1937 zal dat het geval zijn. Die van 15 Mei 1938 wordt weder ingrijpend herzien. Het is het voornemen van dien dag af de niet-doorgaande treinen op de bovengenoemde spoorwegen electrisch te vervoeren, de daardoor vrij komende diesel-electrische treinstellen te bezigen voor het rijden van snelverbindingen tusschen Amsterdam, Rotterdam en Den Haag eenerzijds en Groningen, Limburg en Twente anderzijds en de snelheid der belangrijkste binnenlandsche treinen aanmerkelijk op te voeren. Vermoedelijk zal het mogelijk blijken voor lange afstanden met bepaalde treinen bekortingen van den reisduur met ongeveer een uur te verkrijgen.

Dat intusschen sinds 1929 op dit stuk ook reeds veel bereikt is moge blijken uit de navolgende voorbeelden.

Verbinding	Reisduur		
	15 Mei 1929	15 Mei 1936	Bekorting
Amsterd. C.S.—Enschede	3.4'—3.37'	2.48'—3.14'	16'—23'
„ —Maastr.	3.54'—4.29'	3.37'—3.43'	17'—46'
„ —Groningen	3.23'—3.55'	3.16'—3.25'	7'—30'
„ W.P.—Arnhem	1.33'—1.57'	1.15'—1.31'	16'—26'
„ —Eindhov.	1.55'—2.41'	1.42'—1.49'	13'—52'
Den Haag S.S.—Enschede	3.58'—4.36'	3.29'—3.55'	29'—41'
„ —Groningen	4.5'—4.28'	3.57'—4.1'	8' 27'
„ —Arnhem	2.6'—2.23'	1.44'—1.58'	22'—35'
„ —Eindhov.	2.30'—3.10'	2.11'—2.16'	19'—54'
(over Utrecht)			
Den Haag H.S.—Maastr.	4.24'—4.48'	3.56'—4.18'	28'—30'
Rotterd. D.P.—Maastr.	3.55'—4.15'	3.30'—3.44'	25'—29'
Rotterd. Maas—Enschede	3.56'—4.33'	3.24'—3.50'	32'—43'
„ —Groningen	4.5'—4.26'	3.52'—3.56'	13'—30'
„ —Arnhem	2.4'—2.21'	1.41'—1.55'	23'—34'
Groningen —Maastr.	6.33'—7.7'	5.33'—6.8'	59'—60'
„ —Middelb.	7.11'—8.43'	6.27'—6.59'	44'—1.44'
Hengelo —Maastr.	4.57'—6.14'	4.19'—5.13'	38'—1.1'
„ —Middelb.	5.21'—7.21'	4.58'—5.45'	23'—1.36'
Leeuwarden —Maastr.	6.38'—7.34'	5.46'—6.18'	52'—1.16'
„ —Middelb.	7.28'—9.5'	6.37'—7.12'	51'—1.53'

Behalve door versnelling hebben de spoorwegen door vermeerdering van reisgelegenheid hun service vergroot. Het aantal kilometers, dat op werkdagen door reizigerstreinen afgelegd wordt, is dan ook, ondanks vrij belangrijke vermindering van den omvang van het spoorwegnet, dat voor reizigersvervoer in exploitatie is, sinds 1929 met ongeveer 10 pCt. toegenomen, gelijk het volgende overzicht aantoont.

Dienstregeling van 15 Mei van het jaar	Aantal K.M. spoorweg voor den reizigersdienst in exploitatie	Aantal op werkdagen gereden reizigers-treinkilometers
1929 .....	3666	101.000
1930 .....	3679	103.000
1931 .....	3679	105.000
1932 .....	3641	105.700
1933 .....	3636	105.100
1934 .....	3540	112.700
1935 .....	3337	110.800
1936 .....	3174	110.100

Een derde verbetering uit de crisisjaren, welke de dienstregeling betreft, is de openstelling van snelle binnenlandsche nachtreinen in verschillende richtingen voor het vervoer van reizigers. Er wordt slechts een matig gebruik van gemaakt. Een poging dit nachtelijk vervoer aantrekkelijker te maken door middel van slaaprijtuigen faalde. Het aantal reizigers,

dat een bed begeerde, was zoo gering, dat de slaaprijtuigen niet gehandhaafd konden worden.

#### Goederenvervoer.

De wijze van vervoer, zoowel van stukgoederen als van wagenladingen, onderging in de jaren 1933 tot 1936 een radicale verandering.

Tot October 1933 werden stukgoederen door de Nederlandsche Spoorwegen, evenals op nagenoeg gelijke wijze elders geschiedt, in zogenaamde koerswagens vervoerd. Dat waren wagens, die een vasten loop hadden, welke bij iedere nieuwe dienstregeling vastgesteld werd, en die vervoerd werden in treinen, welke op elk station, dat zij passeerden, stopten. Tijdens het stationnement werden de goederen in- en uitgeladen, terwijl op bepaalde overlaadstations onderling omgeladen werd. Met dit stelsel werd in October 1933 gebroken. Het net werd toen voor het vervoer van stukgoederen in 39 groepen verdeeld en de stukgoederen worden nu in zogenaamde groepswagens, welke onderweg niet behandeld worden, in rechtstreeksche treinen van het eene groepshoofdstation naar het andere groepshoofdstation vervoerd. Daarheen en van daar worden de goederen van en naar de stations der groep overgebracht, hetzij per spoorweg in zogenaamde stortwagens hetzij per vrachtauto. Deze nieuwe vervoerswijze heeft niet slechts besparing van exploitatiekosten doch ook aanzienlijke versnelling van het vervoer van stukgoederen opgeleverd. Kwam het vóór October 1933 voor, dat het vervoer van vrachtstukgoed binnen de grenzen van het eigen net drie dagen vorderde, in het nieuwe stelsel is een vervoersduur van 24 uur het maximum. Het vervoer geschiedt bovendien voornamelijk in de nachturen en de bestelling kan onmiddellijk na aankomst aanvangen. Een groot deel der goederen is reeds in den voormiddag van den dag, volgende op dien der verzending, besteld. Practisch geldt dan ook thans bij de Nederlandsche Spoorwegen voor het vervoer van vrachtstukgoederen op het eigen net: heden verzenden, vannacht vervoeren, morgen bestellen.

De groote verkorting van den vervoersduur der vrachtstukgoederen heeft voor het publiek nog het voordeel, dat het zich in veel minder gevallen dan vroeger behoeft te bedienen van het duurdere snelvervoer.

Het groepssysteem voldeed bij het vervoer van stukgoederen in die mate, dat het in October 1935 ook werd ingevoerd voor het vervoer van wagenladingen. Wagenladingen worden dus thans door de Nederlandsche Spoorwegen ook vervoerd in rechtstreeksche, in den regel onderweg niet stoppende, treinen van groepshoofdstation naar groepshoofdstation (de groepen zijn hier 24 in getal). De vervoersduur van wagenladingen is zoo niet langer dan die van stukgoederen. Ook hier werden dus aanzienlijke versnellingen bereikt.

In de practijk heeft het nieuwe, geheel Nederlandse, stelsel tot dusver voortreffelijk gewerkt. Het wacht nu op den vuurproef eener periode van gesloten water.

#### Weg en werken.

De afnemering van het vervoer deed uit den aard der zaak menige behoefte aan uitbreiding van bestaande inrichtingen verdwijnen en de slechte bedrijfsuitkomsten noopten de noodzakelijkheid van elk werk, waarvoor de uitvoering gewenscht was, gestrenger dan ooit te toetsen. Gaandeweg is dientengevolge het aantal werken in uitvoering zeer verminderd en zijn geen nieuwe werken van betekenis meer ter hand genomen. In de crisisjaren kwamen, behalve een aantal voor rijksrekening uitgevoerde werken, nog tot stand kostbare voorzieningen tegen baanverzakking van den spoorweg Rotterdam—Gouda, verdubbeling van de brug bij Zalthommel en van het aan weerszijden aansluitende spoor in den spoorweg

Utrecht—'s-Hertogenbosch, een tweede brug nabij Zwolle in den spoorweg Amersfoort—Zwolle, een nieuw station te Lutterade, een revisieloods voor electrisch materieel te Amsterdam, belangrijke verbouwingen van enkele centrale werkplaatsen en een aantal werken, welke verband hielden met de electricificatie van de spoorwegen Amsterdam—Alkmaar en Rotterdam—Dordrecht. In uitvoering zijn nog omvangrijke werken ter verbetering van spoorweg- en verkeerstoestanden aan de oostzijde van Amsterdam, welke echter meer het wegverkeer dan den spoorweg ten goede zullen komen en waarvan de kosten dan ook slechts voor ongeveer één derde op de spoorwegrekening zullen drukken, en verhooging van spoorbanen rondom Utrecht ten behoeve van het wegverkeer en voor rekening van het Werkfonds.

De bovenbouw der Nederlandsche Spoorwegen vorderde in de laatste zeven jaren niet meer dan geregeld onderhoud en normale vernieuwing, die waar noodig met verzwaring gepaard ging. Nu echter de snelheid der treinen op een aantal lijnen in 1938 boven 100 km gebracht zal worden, is het noodzakelijk den bovenbouw dier lijnen te versterken. Dit kan zich beperken tot het bijsteken van dwarsliggers.

#### *Tractie.*

Kenden de Nederlandsche Spoorwegen reeds vóór 1929 naast stoomtractie electrische- en verbrandingsmotor-beweegkracht, in de volgende jaren zijn zij meer en meer tot aanwending van beide laatstgenoemde tractievormen overgegaan. Het aantal stoomlocomotieven voor hoofd- en locaalspoorwegen is in verband daarmee van 1328 op 31 December 1929 tot 985 op ulto. 1936 teruggelopen.

De electrische tractie, die, afgezien van andere voordeelen, bij een frequenten dienst en niet te hooge stroomprijzen <sup>1)</sup> goedkoper is dan stoomtractie, werd in 1931 ingevoerd op de lijnen Amsterdam—Alkmaar en Velsen—Uitgeest, in 1934 op de lijn Rotterdam—Dordrecht en in 1935 op de lijnen Schiedam—Hoek van Holland en Haarlem—Zandvoort. De omvang van het electrische net bedraagt dientengevolge thans ruim 230 km. Hij zal in 1938 met rond 275 km toenemen bij het in dienst stellen van de electrische tractie op de spoorwegen Amsterdam—Utrecht—Arnhem; Rotterdam—Utrecht, 's-Gravenhage—Gouda en Utrecht—Eindhoven. Het belangrijke middengedeelte van het Nederlandsche spoorwegnet zal dan geëlectriceerd zijn en daarmee de gelegenheid geopend om bij behoefte aan nieuwe locomotieven voor het vervoeren van doorgaande reizigerstreinen en van goederentreinen tot het aanschaffen van electrische locomotieven over te gaan. Vooralsnog is er voor deze machines, die kostbaar zijn en dientengevolge pas voordelig in de exploitatie indien er een intensief gebruik van gemaakt kan worden, in het Nederlandsche spoorwegbedrijf, dat voor locale treinen aan motorrijtuigen de voorkeur gegeven heeft, geen voldoende emplooi. Elke electricificatie was tot dusver een succes. Zij leverde nimmer technische bezwaren op, verbeterde telkens de exploitatie en deed op elke lijn, waar zij haar intrede deed, het aantal reizigers stijgen en de exploitatiekosten dalen.

De verbrandingsmotor kwam in 1934 op groote schaal in toepassing door de in dienst stelling van veertig diesel-electrische treinstellen, uitgerust met snelloopende motoren. De spoorwegdirectie, door het uitvallen van stoomlocomotieven verplicht tot het aanschaffen van een belangrijke hoeveelheid nieuwe trekkracht, had gemeend te mogen overgaan tot den bedoelden tractievorm, die in menig opzicht aantrekkelijk is. Hij is in exploitatie goedkoper dan stoomtractie en in aanschaffen minder kostbaar dan de electrische, omdat hij geen bovenleiding met on-

<sup>1)</sup> De Nederlandsche Spoorwegen mogen niet zelve electrischen stroom opwekken, doch zijn door de Regeering verplicht dien van provinciale en gemeentelijke centrales te betrekken.

derstations enz. vordert, terwijl hij boven deze laatste voor heeft, dat hij niet aan een bovenleiding gebonden en dus op elken spoorweg te gebruiken is. Na een kort succes openbaarden zich ernstige fouten in de dieselmotoren, tengevolge waarvan nagenoeg alle diesel-electrische treinstellen buiten dienst gesteld moesten worden. Gaandeweg konden zij met herstelde en verbeterde motoren hun plaats in den treinenloop weder innemen. De motoren voldoen thans goed; voor een definitief oordeel is de ervaring echter nog niet voldoende.

De verbrandingsmotor vond ook aanwending in een aantal locomotoren, die de plaats van rangeerlocomotieven innemen en voor rangeer- en convooidiensten gebezigd worden. Hun aantal bedroeg op 31 December 1929 slechts 3 en was op ult. 1936 gestegen tot 132. Hunne bediening kan door één man geschieden en is zóó eenvoudig, dat daarvoor geen speciaal deskundig personeel noodig is. Een stationsbeambte wordt er mede belast.

Het diesel-electrische en het in 1935 in dienst gestelde en het in bestelling zijnde nieuwe electrische materieel is van lichten bouw en biedt door stroomlijnvorm geringeren weerstand, hetgeen voor brandstof- en stroomverbruik van veel beteekenis is. Met een gestroomlijnde locomotief worden proeven genomen, die door verbouwing van nog een drietal locomotieven op grootere schaal voortgezet zullen worden.

In 1934 werd, ongeveer gelijktijdig met de ons omringende landen, de handberemming van goederentreinen door een doorgaande rem vervangen. Dit maakte belangrijke vergroting van de snelheid der goederentreinen mogelijk, terwijl de aanzienlijke uitgaven, aan het aanbrengen van de doorgaande rem verbonden, ruimschoots vergoeding vonden in de personeelbesparing, verkregen door het overbodig worden van honderden remmers.

#### *Opheffen van lijnen en van stations.*

Tot de maatregelen ter verbetering van het bedrijf behoort zeker niet het opheffen van spoorwegen en van stations. Het bedrijf als zoodanig boet in aan beteekenis naar mate het geringer omvang heeft en minder plaatsen bedient, terwijl het bovendien in elk geval met het vervoer over den opgeheven spoorweg ook vervoer over aansluitende lijnen prijs geeft en daarvan dus de opbrengsten doet dalen. De maatregel is intusschen, afgezien van den invloed, dien hij op de geldelijke uitkomsten van het bedrijf heeft, voor hem, die zich rekenschap geeft van de ontwikkeling van het Nederlandsche spoorwegbedrijf in de crisisjaren van te veel beteekenis om hem hier met stilzwijgen voorbij te gaan. Aangeteekend zij daarom, dat in de jaren 1930 tot en met 1936 de exploitatie van ruim 348 km spoorweg met het oog op de zeer ongunstige geldelijke uitkomsten geheel gestaakt en die van ruim 243 km spoorweg tot het overbrengen van goederenwagens beperkt is, terwijl in die jaren 87 stations en halten aan thans nog in exploitatie zijnde spoorwegen opgeheven werden. Op dien weg wordt nog voortgegaan, zij het evenals tot heden langzaam, omdat het beoogde geldelijke voordeel toch eerst geleidelijk verkregen wordt, nl. naar mate voor het vrij komende personeel en materieel een andere bestemming gevonden wordt.

Bij het opheffen van stations heeft niet steeds het geldelijke motief een rol gespeeld.

In het moderne verkeersapparaat zal de spoorweg zich in den regel behooren te bepalen tot het vervoer over langere afstanden, alsmede tot het vervoer van reizigers over trajecten met een zekere verkeersdichtheid en van reizigers en goederen in massa's. Het overige openbare vervoer dient aan tramwegen, autobussen en vrachtauto's toevertrouwd te worden, in samenwerking met spoorweg en waterweg. Het zal geen betoog behoeven, dat bij een dergelijke coördinatie van vervoermiddelen het best sluitende geheel

verkregen zal worden, indien het geheel door ééne hand geleid wordt. Goede aansluitingen — indien mogelijk, zelfs bij de beste bedoelingen is het niet altijd doenlijk behoorlijke aansluitingen tusschen vervoermiddelen van één onderneming tot stand te brengen — en doorgaande tarieven zijn dan verzekerd. Nu is de eenige onderneming, die voor het beheerschen van al die aansluitende vervoermiddelen in aanmerking kan komen, het Nederlandsche Spoorwegbedrijf en hoewel (of juist omdat?) dit een gemeenschapsbedrijf is, zal men dat in ons vaderland wel niet aanvaarden. Men zal nu moeten trachten het ideaal te benaderen door scherp overheidstoezicht, dat elk vervoermiddel noopt zijn taak in het geheel behoorlijk te vervullen en zich daartoe te beperken. Ook zoover zijn wij intusschen nog niet en in afwachting daarvan hebben de spoorwegen in de laatste jaren er naar gestreefd hetzij door middel van hunne dochteronderneming de „A.T.O.” hetzij door het treffen van overeenkomsten met andere ondernemingen<sup>4)</sup> te werken in de boven aangegeven richting. Waar dit gelukt is, heeft het tot sluiting van stations geleid.

Dank zij de in dit artikel opgesomde verbeteringen zijn de Nederlandsche Spoorwegen thans niet minder goed, doch beter voor hun taak berekend dan vóór de crisis. Zij, en hun toegewijd personeel zeker niet minder, verlangen niets liever dan dat zij dit door het even goed doch sneller dan voorheen bewerkstelligen van een toenemend vervoer van reizigers en goederen zullen kunnen aantonen.

H. VAN MANEN.

<sup>4)</sup>Bijv. met de Geldersche Tramweg Maatschappij voor het vervoer van goederen naar en van den Gelderschen Achterhoek, met den autobusdienst A.D.O.Z. voor het vervoer van personen op het traject Deventer—Zwolle.

#### DE ENGELSCHEN BANKEN IN 1936.

*Een gevaarlijk pleidooi voor duurzaam lage rente.*

In het Engelsche bankwezen hebben zich gedurende de laatste jaren enkele belangrijke verschuivingen voltrokken, die ten zeerste de aandacht verdienen. De balansen der groote banken, welke de vorige maand gepubliceerd zijn, geven hiervan wederom duidelijk blijk. Onderstaand staatje, waarin de balansposten van de Big Five (Midland Bank, Westminster Bank, Barclays Bank, Lloyds Bank, National Provincial Bank) sinds 1929 zijn gecombineerd onder toevoeging van enkele percentageberekeningen, moge dienen ter illustratie van de ingetreden veranderingen. Hierin valt in de eerste plaats de aanzienlijke stijging van de deposito's op. Deze bereikten einde 1936 een recordstand. De groei van dezen balanspost valt niet moeilijk te verklaren. Sinds het verlaten van den gouden standaard heeft de Engelsche geldpolitiek gestaan in het teeken der reflatie. De basis van de geldcirculatie, het door de centrale bank in omloop gebrachte bankpapier en het door deze instelling gecreëerde giraalgeld, werd door vermeerdering van den goudvoorraad als gevolg van de gestie van het Equalisation Account en door een politiek van lage rente verruimd. Daardoor werden de particuliere banken in de gelegenheid gesteld om

harerzijds eveneens haar uitzettingen te vergroten en daarmee haar deposito's te doen aanzwellen.

Bij het bedrijfsleven konden de particuliere banken in de eerste jaren na het verlaten van den gouden standaard geen emplooi vinden voor de bedragen, waarmee zij haar uitzettingen wilden vergroten. De post voorschotten bewoog zich tot en met 1933 in dalende richting. Hierdoor werd de mogelijkheid geschapen om uitbreiding te geven aan de beleggingen, die bij de Big Five in hoofdzaak bestaan uit Staatsfondsen en welker toeneming bijna evenveel is geweest als het bedrag, waarmee de deposito's zijn gestegen.

Deze vermeerdering van de beleggingen heeft de markt voor Overheidsfondsen verruimd en steun geboden aan het streven tot renteverlaging van de Overheid.

De gevolgd gedraglijn is in een periode van depressie alleszins verdedigbaar, daar zij door vervanging van het afnemend crediet aan het bedrijfsleven en door uitbreiding van den totalen omvang der uitzettingen een correctief vormt tegen de deflatie van den geldsomloop. In dezen gedachten gang zal echter de belegging van bankgeld in staatsfondsen niet anders dan een tijdelijk karakter mogen dragen. Herstelt zich de particuliere credietvraag, zoo is het verstandige politiek, wanneer alsdan de beleggingen der banken in staatsfondsen worden verminderd, zoodra mag worden aangenomen, dat een voldoende mate van reflatie heeft plaats gevonden. Anders toch zou een op zichzelf volkomen verdedigbare reflatiepolitiek ontaarden in een nieuwe evenwichtstorende inflatie, die uiteindelijk toch weer op een depressie moet uitloopen en waardoor aan het economisch leven de stabiliteit zou worden onthouden, waaraan het thans meer dan ooit behoefte heeft.

In ieder land, dat in een depressieperiode een politiek van geldverruiming volgt, rijst daarom na verloop van tijd de lastige vraag, wanneer het oogenblik gekomen is om met de uitbreiding der geldcirculatie op te houden, opdat aan de gevaren van een nieuwe inflatie kan worden ontkomen. In Amerika is deze quaestie aan de orde van den dag, maar blijkens de jaarredevoueringen van de Chairmen der groote banken maakt men zich er in Engelsche bankkringen voorloopig minder zorgen over. Weliswaar nemen sinds 1933 de voorschotten der banken weer toe. Aanvankelijk geschiedde dit in een langzaam tempo, dat laatstelijk aanzienlijk sneller werd. Doch daarin wordt geen teeken van overspanning van het crediet, maar veeleer een symptoom van gezond herstel gezien. Dat deze voorschotten ook na eenige jaren van hausse zelfs nog niet tot het peil van het depressiejaar 1930 zijn gestegen, doch nog belangrijk daaronder zijn gebleven, wordt overigens voor een deel toegeschreven aan andere financieringsmethoden van het bedrijfsleven zelf. Oude credieten bij banken werden afgelost door nieuw opgenomen kapitaal. Fusies en reorganisaties verhoogden de mogelijkheden tot interne financiering buiten de banken om. En tenslotte is door de binnenlandsche geldverruiming in Engeland de geldelijke opbrengst van het bedrijfsleven en daarmee de winst aanmerkelijk ge-

(in miljoenen £)

Jaar	Deposito's	Kas		Saldi bij en cheques op andere banken	Call-Money en Short Notice	Wissels	Beleggingen		Voorschotten		Accepten
			in % v. Dep.					in % v. Dep.		in % v. Dep.	
1929..	1.625,4	210,1	12,9	67,4	124,3	196,1	196,5	12,1	887,7	54,6	154,4
1930..	1.697,3	211,4	12,5	60,0	119,0	288,4	236,3	13,9	828,8	48,8	108,4
1931..	1.563,4	185,3	11,9	56,3	102,5	211,4	234,4	15,0	809,2	51,8	93,9
1932..	1.773,0	198,1	11,2	57,3	109,8	355,4	398,8	22,5	689,9	38,9	82,4
1933..	1.744,0	202,0	11,6	58,6	106,7	269,9	481,9	27,6	658,2	37,7	103,9
1934..	1.771,4	196,7	11,1	62,5	138,4	232,5	505,4	28,5	677,9	38,3	112,6
1935..	1.874,3	215,9	11,5	69,0	129,5	277,3	520,5	27,9	704,3	37,6	88,3
1936..	2.011,3	225,5	11,2	76,3	167,2	267,6	552,7	27,5	764,5	38,0	89,8



stegen, waardoor de behoefte aan bedrijfs- en expansiecrediet in belangrijke mate uit de winst kon worden gedekt.

Intusschen, het feit blijft, dat de credieten aan het bedrijfsleven in de stijgende lijn zijn en dat de beleggingen niet zijn afgenomen, doch nog verder gestegen, zoodat zich, mede in verband met de oplopende goederenprijzen, de vraag begint op te dringen, hoe lang dit alles nog kan doorgaan zonder gevaarlijk te worden.

Nu mag men zich ter beoordeeling van de vraag, of er een overmatig geldcreatie heeft plaats gevonden, niet uitsluitend beroepen op de groote toename der deposito's. Dit door de particuliere banken geschapen giraalgeld vormt slechts een der componenten van de geldcirculatie. Of het nieuwe geld inderdaad invloed heeft op het prijsniveau en daarmee op den gang van zaken in het bedrijfsleven, hangt mede af van den anderen component van den geldsomloop, de omloopsnelheid, of in dit geval de omzetsnelheid der banksaldi.

Van de ups en downs der effectieve geldcirculatie (geldquantum maal omloopsnelheid) kan men zich bij benadering een beeld vormen aan de hand van de in de bankclearing verrekende bedragen. De Londensche clearing vertoont sinds het jaar 1929, waarin de conjunctuuromslag zich heeft voltrokken, het volgende beeld:

Clearing te Londen (maandgemid. in mill. £)

Jaar	Bedrag	Jaar	Bedrag
1929	3.328	1933	2.310
1930	3.232	1934	2.561
1931	2.651	1935	2.704
1932	2.319	1936	2.920

De cijfers toonen, dat de clearingomzetten weliswaar stijgende zijn, maar zich toch nog op een aanmerkelijk lager peil bevinden dan in het eerste depressiejaar 1930. Hierin kan dus nog geen grond voor acuut gevaar worden gezien.

Een markante stijging vertoont laatstelijk de cijfers van de groothandelsprijzen; het prijspeil is gemiddeld in 1936 nog weinig gestegen, maar het eindpeil van 1936 bevond zich toch ongeveer 10 pCt. boven dat van het vorige jaar en daarmee boven het gemiddelde van 1930. Bij levenskosten en loonen is uiteraard de beweging veel langzamer. Onderstaand staatje geeft van een en ander een beeld.

1924 = 100

Jaargemiddelde	Index van groothandelsprijzen Board of Trade	Kosten van levensonderh. Min. of Labour	Index van gemidd. weekl. London & Com. Econ. Serv.
1929	82,2	94	99,3
1930	71,9	90	98,3
1931	63,3	84	97,0
1932	61,6	82	95,3
1933	61,6	80	94,0
1934	63,3	81	94,1
1935	63,9	82	95,1
1936	67,8	84 <sup>1)</sup>	98,3 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Voorloopig cijfer. <sup>2)</sup> Jan. t/m. Oct. 1936.

De winstvoet van het bedrijfsleven heeft zich volgens de bekende statistiek van The Economist krachtig hersteld, doch blijft nog onder het niveau van 1930. (Zie staatje bovenaan volgende kolom).

De leiders der groote banken in Engeland zijn, zoals gezegd, de meening toegedaan, dat de toestand momenteel bevredigend genoemd kan worden. Intusschen zal het wel duidelijk zijn, dat, ook al zou men het tot dusverre ingetreden herstel van den omvang der geldcirculatie en van de goederenprijzen een uiting van gezonde reflatie mogen achten<sup>1)</sup>, een

<sup>1)</sup> Dat er reden tot twijfel met betrekking tot dit punt bestaat, leeren de onderzoekingen van Prof. Tinbergen in De Ned. Conjunctuur, Aug. 1936, die het conjuncturele evenwicht in Engeland reeds in 1936 door de hausse verstoord achtte.

Jaar	Verhouding v. winst tot pref. en gewoon kapitaal in %	Gemidd. dividend op gewone aandelen in %
1929	10,5	10,5
1930	9,8	9,5
1931	7,2	7,2
1932	5,8	5,9
1933	6,1	5,8
1934	7,2	6,5
1935	8,5	7,4
1936	9,7	8,2

verdere verruiming van de geldcirculatie zeer licht tot ongezone uitwassen kan leiden.

Nu trekt het in de redevoeringen, die de groote bankiers in Londen in Januari jl. hebben gehouden, de aandacht, dat zij over het geheel sterk geporteerd zijn voor een voortzetting van de politiek van goedkoop geld, welke ook in de achter ons liggende jaren werd gevolgd. Niet allen gaan op dit punt in den breedte in. De heer McKenna van de Midland Bank, behandelt de zaak met eenige uitvoerigheid. Een echte „boom” acht hij, ondanks de duidelijke waarneembare hausseverschijnselen, nog niet aanwezig. Maar mocht deze komen, zoo zou dat z.i. moeten blijken uit een toenemende ontwrichting\* van de Engelsche betalingsbalans. Zou dan de Bank of England doorgaan met het verruimen van de geldcirculatie? „For my part I should not expect it, and in the circumstances of our own economic life I should regard a persistent deficit on the balance of payments as the true warning of boom conditions. Happily, however, that evil does not appear to be at hand”, aldus deze bankier.

Het betoog maakt geen bijzonder sterken indruk. Immers, als eerlang in alle toonaangevende landen de geldcirculatie zou aanzwellen of blijven toenemen, dan zou er met de Engelsche betalingsbalans weinig gebeuren en niettemin zou er een toestand van gevaarlijke credietoverspanning kunnen intreden.

Maar, aldus een tweede vraag, wat zouden nu de particuliere banken moeten doen, indien er inderdaad een groote „boom” met speculatieve excessen zou ontstaan? Het antwoord van den heer McKenna luidt, dat in dat geval het bedrijfsleven geholpen moet worden met crediet tot een lagen rentevoet, maar dat de credieten aan speculanten beperkt moeten worden. „Genuine business would not be affected; there would be still cheap money and abundance of credit for legitimate trade, but there would be no easy money for the mere speculator. I repeat, there are no sufficient indications at present of dangerous speculation, but should this appear a powerful remedy could be provided by the concerted and direct action of the banks without recourse to high rates and indiscriminate restriction of credit. The country ought not to be required to submit to general stagnation as a cure for the activity of speculators.”

Ook dit betoog vervult ons met twijfel en bezorgheid. Vooreerst zal men, als men de speculatie wil belemmeren, er voor moeten zorgdragen, dat deze zich niet, ook al vindt zij de bankdeuren gesloten, buiten de banken om van de noodige geldmiddelen voorziet en daardoor het bedrijfsleven, dat anders van deze middelen had kunnen gebruik maken, in de armen der banken drijft, die het gevraagde bedrijfscrediet, als het in het algemeen voldoende solide schijnt, volgens de leer van den heer McKenna niet zullen kunnen weigeren.

Ons hoofdbezwaar is echter, dat goedkoop crediet aan het bedrijfsleven een voortreffelijke maatregel is in tijden van depressie en monetaire deflatie, doch dat in een periode van toenemende geldcirculatie, stijgende prijzen en algemeene bedrijfsexpansie juist het tegenovergestelde zal moeten geschieden ter sta-

bilisatie van het economisch leven. Over het tijdstip van koersverandering kan men twisten en het is zeer wel mogelijk, dat datgene, wat tot dusverre in Engeland is geschied, wel gedaan was. Maar daaruit de conclusie te trekken, dat nu ook eens en voor altijd een politiek van goedkope bankrente voor „reële zaken” moet worden gevolgd, hetgeen impliceert, dat daarmee eventuele tendenzen tot rentestijging op de kapitaalmarkt, zooals deze zich reeds thans beginnen te openbaren, worden tegengewerkt, beteekent niet anders, dan dat men in tijden van hausse niet een heilzame, stabiliseerende rem door het bankwezen aan het bedrijfsleven doet aanleggen, doch op de hausse nog eens een flinken schep bovenop doet.

Zou de gedragslijn van den heer McKenna in de toekomst worden gevolgd, zoo zouden de bedrijfscredieten der banken blijven toenemen zonder dat de banken zich daartegen zouden verzetten, zoolang niet haar eigen liquiditeit ertoe zou noodzaken. Dat is gevaarlijk. En dit temeer, omdat de vraag, of dan niet een vermindering van de beleggingen zou moeten intreden door verkoop van staatsfondsen al naarmate de voorschotten aan het bedrijfsleven zouden stijgen, een zeer delicaat punt is geworden in verband met de groote bewapeningsfinanciering. Deze is juist na de redevoevingen der bankiers naar voren gebracht, maar men kan zich moeilijk aan den indruk onttrekken, dat de geestdrift voor lage rente mede geïnspireerd is geworden door het verlangen om den Staat aan goedkoop geld te helpen, hetgeen door verkoop van staatsfondsen door de banken zou worden bemoeilijkt. Dat standpunt moge in patriotisch opzicht begrijpelijk zijn, het is niet te loochenen, dat een hierop gebaseerde monetaire politiek groote economische gevaren met zich brengt.

Het is daarom te hopen, dat in Engelsche bankkringen spoedig een gezonder inzicht moge rijpen ten aanzien van de rentepolitiek, die in verband met de conjunctuurgolven door de banken gevolgd moet worden. Engeland is er in geslaagd, de wereld te bevrijden van een dogma, dat hierin bestond, dat de gouden standaard een bruikbaren grondslag voor een waardevast ruilmiddel opleverde. Het heeft in de eerste jaren van a-metallisme een zeer succesvolle monetaire politiek gevolgd. Het kan de wereld een nieuwen dienst bewijzen door aan te toonen, dat tijdig remmen in een periode van hausse de daarop volgende depressie, zool niet geheel voorkomt, dan toch aanmerkelijk kan verminderen.

Maar het land zou zijn historische taak als monetaire Mentor van de wereld mankeeren, wanneer de leidende financiers en staatslieden er thans een nieuw dogma gingen huldigen, het dogma van den gelijkmatigen en lagen rentevoet. Zulk een stabilisatie van den rentevoet dwars door de conjunctuur heen is hoogst gevaarlijk en daarom is het te hopen, dat tijdig zal worden beseft, dat in tijden van hausse en toenemende particuliere bedrijvigheid de banken den ouden en beproefden regel ook nu nog dienen te handhaven, t.w. renteverhoging, zoo noodig gepaard aan verkoop van fondsen op de open markt.

Of deze opvatting zich na de groote bewapeningsplannen nog laat verwezenlijken, dient te worden afgewacht. Maar ontkend kan niet worden, dat de kansen op verwezenlijking van een gezond economisch programma er door factoren, buiten de economie gelegen, de laatste maanden niet beter op zijn geworden. Wanneer de gezonde economie haar kans niet meer krijgt door het medespelen van de „hooge politiek”, dan kan men nog zoolang praten en betoogen als men wil, maar dan is ook de beste geldpolitiek tot mislukking gedoemd. En het zou helaas wel eens kunnen zijn, dat dit in de naaste toekomst het geval was.

G. M. V. S.

## DE AMSTERDAMSCH E ZEE- EN LUCHTHAVEN IN 1936.

*Zeehaven.* De jaarcijfers van het scheepvaart- en het goederenverkeer in de Amsterdamsche haven voor 1936 toonen nog slechts in geringe mate den stijgenden invloed, welke verschillende in den loop van het jaar tot stand gekomen maatregelen op het scheepvaart- en havenbedrijf uitoefenden.

*Zeescheepvaart.* Het aantal der in de haven aangekomen zeeschepen vermeerderde van 2893 in 1935 tot 3023 in 1936; de totale tonnenmaat der aangekomen zeeschepen van 4.178.271 Netto Register Ton in 1935 tot 4.280.127 N.R.T. in 1936. Het aantal in ballast binnengekomen schepen nam toe van 231 in 1935 tot 296 in 1936.

Het aantal schepen, hetwelk de Amsterdamsche haven uitsluitend aandeed om te bunkeren, hetwelk in 1935 op een bijzonder laag peil was gekomen, nam in het afgelopen jaar weder toe. Over de jaren 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935 en 1936 bedroeg het aantal dier schepen resp. 192, 95, 133, 147, 138, 108, 55 en 120. De hoeveelheid in de haven gebunkerde brandstoffen nam toe. Voor kolen en olie bedroeg de cijfers voor 1935 resp. 258.716 ton<sup>1)</sup> en 46.042 ton; voor 1936 289.312 en 67.232 ton.

*Rijnvaart.* Het getal der te Amsterdam aangekomen en vandaar vertrokken Rijnschepen liep in het afgelopen jaar weder terug. Zooals uit het op pag. 143 geplaatste overzicht blijkt, verminderde het aantal beladen aangekomen schepen van 1666 in 1935 tot 1636 in 1936. Het aantal ledig aangekomen schepen verminderde eveneens, nl. van 110 in 1935 tot 41 in 1936. Bij de vertrokken schepen daalde het aantal beladen naar Duitschland vertrokken schepen van 982 in 1935 tot 975 in 1936, het aantal ledig daarheen vertrokken schepen van 230 tot 118, verminderde het aantal beladen naar elders vertrokken schepen van 20 tot 18 en nam het aantal ledig naar elders vertrokken schepen toe van 517 tot 562. (Zie Staat I).

*Goederenverkeer*<sup>2)</sup>. Het totale havenverkeer<sup>3)</sup> bleef ongeveer op dezelfde hoogte als in 1935. Het bedroeg 5.794.343 ton in 1935 en 5.753.722 ton in 1936. Intusschen blijkt uit het hieronder opgenomen staatje van de aan- en afvoeren per maand, dat er een stijgende tendens in de goederenbeweging valt op te merken.

Te Amsterdam per zeeschip aan- en afgevoerde goederen in tons van 1000 kg.

Maand	1935	1936
Januari.....	460.877	430.700
Februari.....	430.632	383.826
Maart.....	437.994	399.054
April.....	385.926	413.299
Mei.....	369.557	349.981
Juni.....	377.391	380.212
Juli.....	354.383	457.005
Augustus.....	427.811	364.201
September.....	366.608	444.072
October.....	472.614	441.621
November.....	443.191	472.977
December.....	408.918	463.838

<sup>1)</sup> Onder „ton” wordt hier en in het vervolg, waar gesproken wordt van goederenhoeveelheden, een hoeveelheid van 1000 kg verstaan.

<sup>2)</sup> Bij de samenstelling van de cijferoverzichten en de grafiek betreffende het goederenverkeer is gebruik gemaakt van de maandstatistiek van den in- en uitvoer, 2e deel, van het Centraal Bureau voor de Statistiek te 's-Gravenhage.

<sup>3)</sup> Hieronder wordt verstaan de som van de in de maandstatistiek vermelde hoeveelheden, gelost bij invoer ter zee en langs rivieren en kanalen en de hoeveelheden geladen bij uitvoer ter zee en langs rivieren en kanalen vermeerderd met het hoogste der beide cijfers, welke men verkrijgt bij optelling; enerzijds van de hoeveelheden, ter zee en langs rivieren en kanalen bij doorvoer aangevoerd, anderzijds van de hoeveelheden, ter zee en langs rivieren en kanalen bij doorvoer afgevoerd.



Staat I. Aantal en inhoud (in 1000 M<sup>3</sup>.) der aangekomen en vertrokken Rijnschepen.

Jaren	A a n g e k o m e n				V e r t r o k k e n							
	Beladen		Ledig		Beladen naar Duitschland				Ledig naar elders			
	Aan-tal	Laad-ver-mogen	Aan-tal	Laad-ver-mogen	Aantal	Laadver-mogen	Aantal	Laadver-mogen	Aantal	Laadver-mogen	Aantal	Laadver-mogen
1929 ....	2762	2064	171	186	1362	1049	334	309	80	46	1278	1007
1930 ....	2570	1855	117	127	1323	987	267	233	109	85	1176	853
1931 ....	2319	1689	92	93	1150	795	294	275	48	29	1040	779
1932 ....	1514	1114	51	51	959	665	184	175	19	9	583	449
1933 ....	1596	1141	126	114	1112	789	164	146	24	13	580	457
1934 ....	1789	1298	193	174	1210	862	249	215	24	11	571	484
1935 ....	1666	1189	110	105	982	652	230	181	20	10	517	434
1936 ....	1636	1141	41	26	975	624	118	94	18	9	562	459

De verhouding tusschen stukgoed- en massagoed- verkeer<sup>1)</sup> verschoof weer verder ten gunste van het stukgoedverkeer. Van het totale havenverkeer vormde het stukgoedverkeer 50.2 pCt. (1935 48 pCt.); het massagoedverkeer 49.8 pCt. (1935 52 pCt.).

Het aandeel, hetwelk de afvoer vormt van den aanvoer, nam eenigszins toe, zoowel bij het zeeverkeer (van 44.1 pCt. in 1935 op 46.3 pCt. in 1936) als bij het verkeer langs rivieren en kanalen (van 55 pCt. in 1935 tot 60 pCt. in 1936).

Een overzicht van het totale havenverkeer van de verschillende massagoederen verschaft den volgende staat:

Totaal havenverkeer van massagoederen te Amsterdam. (in 1000 tonnen)

Artikel	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Kolen .....	1877	1768	1705	1486	1662	1583	1650	1355
(alle bunkerkolen inbegrepen)	1662	1583	1650	1355	1328			
Hout .....	739	627	514	360	461	368	258	269
Minerale oliën:								
Petroleum ....	134	130	126	121	136	141	161	162
Benzine .....	133	109	141	160	180	208	225	206
Gasolie .....	51	47	56	51	79	117	139	168
Stookolie ....	84	67	62	54	76	95	144	101
(alle bunkerstookolie inbegrepen)	76	95	144	141	101			
Ruwe aardoliën en n.a.g. derivaten	113	102	73	49	76	109	65	31
Zaden .....	329	259	426	409	276	264	336	193
Granen .....	408	402	506	454	363	338	202	207
Ertsen .....	103	167	184	167	160	172	136	205

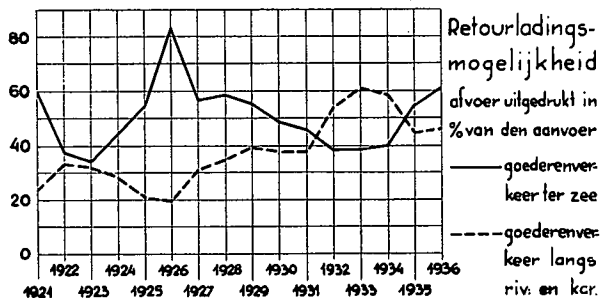
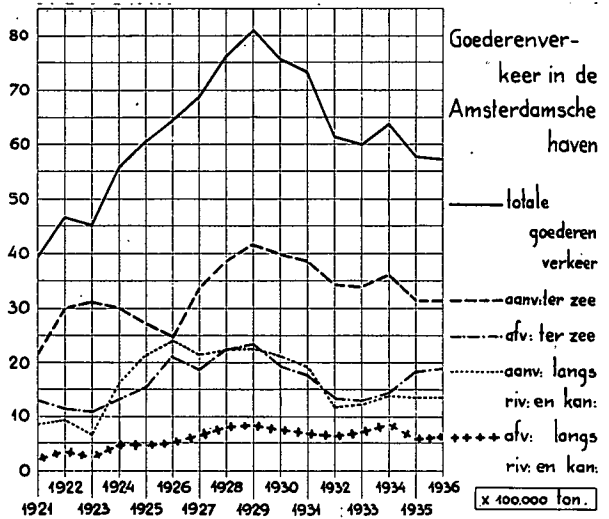
De achteruitgang van het cijfer voor benzine is een gevolg van het ontbreken van aanvoeren uit Sovjet-Rusland en Iran-Afghanistan en van een vermindering van den aanvoer uit Roemenië. Het hogere cijfer voor gasolie is veroorzaakt door grooteren aanvoer uit de Vereenigde Staten van Amerika; het lagere cijfer voor stookolie door geringeren aanvoer uit Curaçao. Het veel lagere cijfer voor zaden moet worden toegeschreven aan sterk verminderden aanvoer van lijnzaad uit Argentinië. Het hogere cijfer voor ertsen is een gevolg van een grootere hoeveelheid uit Ned.-Indië ten doorvoer aangevoerd.

Ook de cijfers voor verschillende stukgoederen ondergingen wijzigingen. Vermeerdering vertoonden o.a. copra, zuidvruchten, kalk, tras, cement, chemische producten, plantaardige oliën en vetten, suiker. Vermindering o.a. koffie, cacaoboonen, tabak, salpeter, kunstmest. Het hiernaast volgende overzicht geeft een vergelijking van de genoemde en eenige andere voor de Amsterdamsche haven van belang zijnde stukgoederen in de laatste jaren.

Gaat men na in welke mate het verkeer, onderscheiden naar de verschillende transportwegen en -richtingen, vermindering of vermeerdering onderging ten opzichte van 1935, dan blijkt het volgende: de invoer ter zee verminderde van 2.485.328 ton tot 2.347.289 ton, derhalve met 5.5 pCt.;

de overzee aangevoerde hoeveelheid bestemd ten doorvoer, vermeerderde van 699.535 ton tot 778.083 ton of met 1.2 pCt.;

<sup>1)</sup> Onder massagoederen worden in dit overzicht verstaan: kolen, ertsen, minerale oliën en derivaten daarvan, hout, granen en zaden.



Totaal havenverkeer van enkele stukgoederen te Amsterdam (in 1000 tonnen).

Artikel	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Cacaoboonen ....	87	84	81	55	56	76	75	68
Koffie .....	106	97	101	93	86	84	66	57
Thee .....	26	28	26	22	20	18	15	15
Tabak .....	92	90	89	96	69	71	66	57
Copra .....	115	64	61	86	83	108	103	118
Zuidvruchten ...	56	64	55	64	64	53	51	59
Hennep .....	19	18	23	21	22	17	21	19
Kalk, tras, cement	239	245	194	90	92	79	63	66
Salpeter, kunstm.	175	161	228	191	112	180	194	173
Chemische prod., geneesmiddelen	151	148	125	107	119	137	133	143
Plantaardige oliën en vetten .....	76	85	73	50	47	60	65	74
Huiden en vellen	19	23	20	20	30	29	30	28
Papier .....	154	163	154	125	131	112	127	128
Vaartuigen, vlieg-machines .....	37	32	42	31	60	20	28	21
Suiker (ruwe en geraffin.) .....	173	202	101	70	118	130	75	89
Wijn .....	42	49	27	22	22	25	21	23
Machines, Werk-tuigen, enz. ....	85	66	36	23	27	26	30	33
Traan .....	25	28	31	10	3	19	3	4
Specerijen .....	6	4,5	4,5	5	4,5	5	7	6
Plantaardige looi-stoffen .....	8	16	13	17	21	21	23	15
Palmptitten .....	9	13	14	15	13	9	22	22
Zout .....	19	23	21	20	26	28	22	20

de uitvoer ter zee nam toe van 990.451 ton tot 1.061.706 ton, derhalve met 7.2 pCt.;

de overzee afgevoerde hoeveelheid, welke ten doorvoer bestemd was, steeg van 760.588 ton tot 813.708 ton en vertoonde derhalve een toeneming van 7 pCt.;

de invoer langs rivieren en kanalen verminderde met 4.3 pCt.; kwam nl. van 843.852 ton op 807.688 ton;

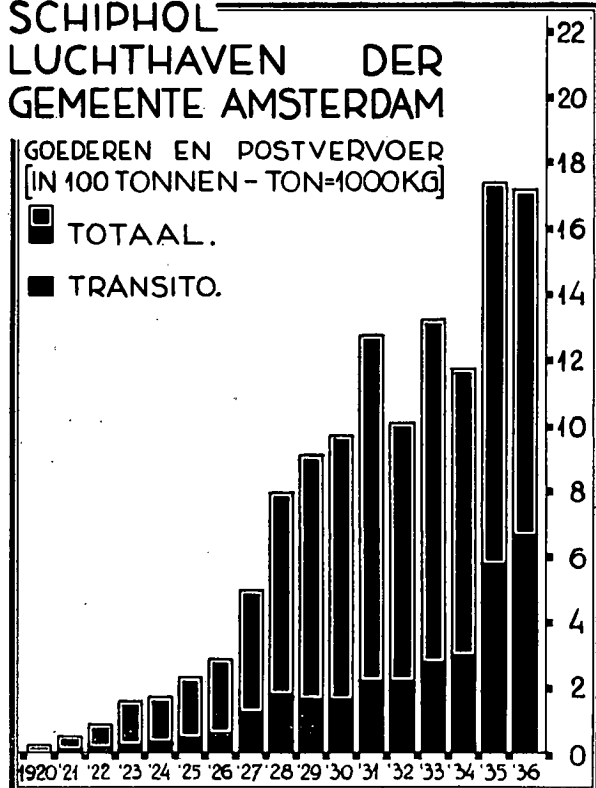
de langs rivieren en kanalen ten doorvoer aangevoerde hoeveelheid nam toe van 504.657 ton tot 532.697 ton, derhalve met 5.6 pCt.;

de uitvoer langs rivieren en kanalen daalde van 270.520 ton tot 226.259 ton en verminderde derhalve met 16.4 pCt., terwijl tenslotte de ten doorvoer bestemde hoeveelheid goederen, welke langs rivieren

### SCHIPHOL LUCHTHAVEN DER GEMEENTE AMSTERDAM

GOEDEREN EN POSTVERVOER  
[IN 100 TONNEN - TON=1000KG]

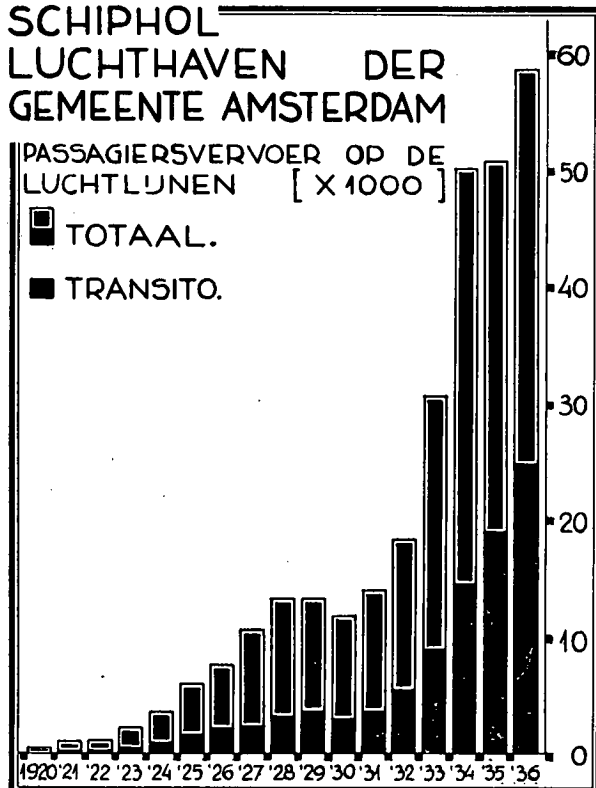
■ TOTAAL.  
■ TRANSITO.



### SCHIPHOL LUCHTHAVEN DER GEMEENTE AMSTERDAM

PASSAGIERSVERVOER OP DE  
LUCHTLIJNEN [X 1000]

■ TOTAAL.  
■ TRANSITO.



en kanalen werd afgevoerd, vermeerderde met 23.4 pCt., nl. van 320.168 ton tot 394.914 ton.

Een overzicht van het buitenlandse spoorwegverkeer van Amsterdam in de laatste jaren, in zijn verhouding tot het buitenlandse haven- en spoorwegverkeer tezamen, verschaffen onderstaande cijfers:

	Spoorwegverkeer <sup>1)</sup>		Haven- en spoorwegverkeer <sup>1)</sup>	
	aanvoer <sup>2)</sup>	afvoer <sup>2)</sup>	aanvoer <sup>2)</sup>	afvoer <sup>2)</sup>
1929.....	289.858	115.602	6.765.118	3.331.521
1930.....	217.781	101.789	6.350.979	2.859.419
1931.....	179.350	82.086	6.021.222	2.594.508
1932.....	126.664	62.541	4.827.945	2.093.140
				2.291.518 <sup>3)</sup>
1933.....	133.146	57.401	4.878.943	2.375.596 <sup>3)</sup>
1934.....	130.715	51.060	5.190.031	2.549.055 <sup>3)</sup>
1935.....	114.806	34.372	4.648.178	2.380.455 <sup>3)</sup>
1936.....	122.619	30.465	4.588.376	2.527.052 <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Zoowel onder aanvoer als onder afvoer is de hoeveelheid gelost (geladen) ten doorvoer begrepen.

<sup>2)</sup> In tonnen van 1000 kg.

<sup>3)</sup> Hieronder zijn alle bunkerkolen en -stookolie begrepen (Nederlandse en vreemde schepen), terwijl onder de andere cijfers alleen de bunkerkolen en -stookolie van vreemde schepen zijn opgenomen.

*Luchthaven Schiphol.* Het verkeer op de luchthaven bewoog zich in het afgelopen jaar over het algemeen in stijgende lijn.

Het aantal luchtreizigers van, naar en via Amsterdam steeg van 50.455 in 1935 tot 58.629 in 1936. Het in bovenstaande cijfers begrepen aantal transitoreizigers via Amsterdam op de Europeesche lijnen vertoonde wederom een belangrijke stijging nl. van 18.247 tot 24.819.

Het postvervoer bedroeg 398.700 kg tegen 271.200 kg in 1935, een stijging dus van 127.500 kg, d.i. 47.01 pCt.; onder deze cijfers zijn begrepen resp. 223.800 kg en 130.700 kg transitio. De Indië-lijn vervoerde circa 55.992 kg post van, naar en via Amsterdam tegen 39.517 kg in 1935.

Het goederenvervoer liep als gevolg van geringe goudverscheppingen eenigszins terug, nl. van 1.475.700 kg in 1935 tot 1.329.200 kg in 1936. Het transitoverkeer hieronder begrepen bleef ongeveer gelijk. Het bedroeg 448.500 kg in 1935 en 436.341 kg in 1936.

Het totaal aantal vluchten der geregelde verkeersdiensten van en naar Schiphol bedroeg 14.505 (12.759). Van dit totaal aantal vluchten voerde de K.L.M. 8.212 en de buitenlandse maatschappijen de overige (6.293) uit.

De grafieken geven de ontwikkeling van het verkeer sinds 1920.

#### DE TOESTAND VAN ONDERSTEUNDE WERKLOOZEN TE AMSTERDAM.

Het onderzoek naar de levensomstandigheden van gezinnen van ondersteunde werklozen, dat in het laatste kwartaal van 1932 te 's-Gravenhage werd gehouden en waarvan in Maart 1933 enkele voorloopige cijfers en in den zomer van 1934 de definitieve uitkomsten gepubliceerd werden, trok in brede kringen de belangstelling. Dat was alleszins begrijpelijk: de crisis woedde sedert verscheidene jaren, de werkloosheid was groot en vele gezinnen waren voor hun levensonderhoud uitsluitend aangewezen op den steun der overheid; welke gevolgen zou dit hebben voor de levenswijze van de betrokken groepen der bevolking?

Ook de Amsterdamsche gemeenteraad hield zich met deze vraag bezig en reeds op 28 April 1933, dus slechts enkele weken na het verschijnen van de eerste Haagsche cijfers, besloot hij Burgemeester en Wethouders uit te noodigen, een soortgelijk onderzoek te doen instellen, waarop Burgemeester en Wethouders een commissie benoemden, die onder voorzitterschap van den Directeur van het Bureau voor Maat-

schappelijken Steun P. Keulemans, met het instellen van het onderzoek belast werd. Door allerlei omstandigheden kon de arbeid niet eerder dan in het najaar 1934 een aanvang nemen. Van October 1934 tot Februari 1935 werden bij een aantal gezinnen de gegevens verzameld, die, nadat in Augustus 1935 de hoofdcijfers waren gepubliceerd, in het thans verschenen rapport zijn neergelegd.

Het verschijnen van dit rapport stelt ons voor een belangrijke vraag. Heeft een dergelijk rapport, dat ons in den aanvang van 1937 leert hoe de toestand in den aanvang van 1935 is geweest, nog wel eenige beteekenis voor de beoordeeling van den toestand op dit oogenblik? Deze vraag is zoo belangrijk, dat, indien zij ontkennend moet worden beantwoord, de tijd, die voor de bewerking noodig was, moet geacht worden aan de cijfers een groot deel van hun praktische waarde te hebben ontnomen en het nut van het onderzoek vrij sterk te hebben verminderd. Die vraag moet echter niet ontkennend worden beantwoord. Sedert den winter 1934/35 is in de steunregeling geen wijziging gekomen, waardoor de gezinnen van werklozen zich thans met een geringer steunbedrag zouden moeten behelpen dan toen. In September 1936 heeft de Regeering, zooals men weet, een dergelijke wijziging in de regeling gebracht, maar de omstandigheden hebben ertoe geleid, dat het effect daarvan geheel teniet gedaan werd. Wel kan in het algemeen worden aangenomen, dat twee jaar langer werkloosheid vele gezinnen minder dan vroeger in de gelegenheid zullen hebben gebracht den steun nog eenigszins aan te vullen met geldmiddelen, verkregen door verkoop of beleening van sieraden of huishoudelijke voorwerpen (de staat van kleeren- en linnenkast en meubilair, hoewel bij dit onderzoek niet uit het oog verloren, valt buiten het gebied der cijfers), daar staat echter tegenover, dat de prijzen voor vele verbruiksartikelen sedert de enquête zijn gedaald, zooals blijkt uit het verloop van het indexcijfer der kosten van het levensonderhoud, dat in December 1936 4 pCt. lager was dan in December 1934.

De uitkomsten van het onderzoek geven de levenswijze weer van 78 gezinnen, die gedurende ten minste 10 weken de hun verstrekte huishoudboekjes hebben ingevuld. Behalve die boekjes werden ook vragenlijsten verzameld, waarop de huisbezoeksters, die geregeld met de gezinnen in contact waren, allerlei inlichtingen hadden vermeld omtrent de gezinsverhoudingen en het maatschappelijk leven der geënquêteerden. Dit, omdat deze enquête breder dan een gewoon budgetonderzoek werd opgezet. Zoo behandelt een afzonderlijk deel van het rapport<sup>1)</sup>, het derde en laatste, de huiselijke en sociale omstandigheden der gezinnen. Het bevat o.a. gegevens over de huisvesting, den staat van kleding en beddegoed, de activiteit in werkzaken, het besteden van den tijd, de gezinsverhoudingen, de religieuze en politieke belangstelling, de gemoedsstemming der gezinnen. Het budgetonderzoek zelf werd bewerkt op het Bureau van Statistiek. Het leverde het materiaal voor de ontleding der inkomsten en uitgaven, welke in het eerste deel gegeven wordt en van de hand is van schrijver dezes, alsmede voor de berekening van de voedingswaarde der verbruikte hoeveelheden voedsel, welke uitgevoerd werd door den onder-directeur van den Keuringsdienst van Waren Ir. Jan Straub en waarvan de resultaten in het tweede deel zijn neergelegd.

Aan de eerste twee deelen worden hieronder enkele van de voornaamste gegevens ontleend.

\* \*

Twee omstandigheden hebben ertoe geleid, dat de economische toestand der onderzochte gezinnen op scherpe wijze naar voren komt.

In de eerste plaats het feit, dat het Bureau van

<sup>1)</sup> Bewerkt door den oud-hoofdcammies F. de Vries in samenwerking met den secretaris van het Bureau voor Maatschappelijken Steun Mr. Dr. J. C. Schreuder.

Statistiek gedurende het jaar 1 Maart 1934 tot 1 Maart 1935 een algemeen onderzoek instelde bij een groot aantal gezinnen uit verschillende kringen der bevolking, waaraan over de overeenkomstige maanden de gegevens konden worden ontleend betreffende 37 gezinnen, die geheel met de deelnemers aan het werklozen-onderzoek gelijk stonden wat gezinsomstandigheden, beroep van het gezinshoofd, woonbuurt e.d. betreft, doch met deze laatsten alleen verschilden door de omstandigheid, dat de man niet werkloos was. Deze gezinnen hadden dus normale inkomsten en uitgaven, waarmee de gegevens van de werklozen telkens konden worden vergeleken.

En in de tweede plaats de mogelijkheid van vergelijking met de Haagsche werklozen van 1932. De verschillen tusschen de cijfers voor de Haagsche en die voor de Amsterdamsche werklozen worden beheerscht door hoofdzakelijk twee factoren: In Den Haag waren alleen georganiseerden in het onderzoek betrokken, terwijl te Amsterdam behalve georganiseerden ook niet-georganiseerden, die een lageren steun genieten, aan de enquête deelnamen. Weliswaar staat daar tegenover, dat in Den Haag de georganiseerden denzelfden huurtoeslag ontvangen als te Amsterdam de niet-georganiseerden, zoodat in laatstgenoemde gemeente de huurtoeslag der georganiseerden hooger is dan in Den Haag, maar in hoeverre dit feit den invloed van het verschil tusschen de twee groepen medewerkers neutraliseert, is natuurlijk niet uit te maken. Daarnaast echter moet in herinnering worden gebracht; dat de steunregeling in de periode tusschen beide onderzoekingen tweemaal gewijzigd werd en wel in October 1933 en in Juli 1934. Vooral de laatste wijziging was vrij ingrijpend; zij gold voor alle categorieën: uitgetrokken en dubbel-uitgetrokken, zoowel als ongeorganiseerden en betrof zoowel het grondbedrag als den kinderbijslag. De daling van het indexcijfer van December 1932 tot December 1934 kan de invloed hiervan op den toestand der gezinnen niet hebben gecompenseerd: zij bedroeg niet meer dan 1 pCt.

Aan werkloosheidssteun genoten de Amsterdamsche werklozen gemiddeld per week f 14.03, tegen de Haagsche f 18.18, beide bedragen exclusief den brandstofftoeslag. Een grootere gezinssterkte van de Haagsche gezinnen ligt aan dit verschil niet ten grondslag, want het gemiddeld aantal personen per gezin was in Den Haag 4.59, overeenkomend met 3.14 „verbruikseenheden”, te Amsterdam 5.33 of 3.90 „verbruikseenheden”. Met steun van andere zijde (familie, kerk of vakbond), brandstofftoeslag, andere inkomsten in geld (bijv. rente, onderhuur, verkoop van huisraad, geleende bedragen), goederen ontvangen in natura en verdiensten, hebben de gezinnen te Amsterdam hun f 14.03 weten op te voeren tot een totaal van gemiddeld f 19.09 per week, terwijl die in Den Haag hebben beschikt over f 22.40½ en de gezinnen van niet-werklozen over f 35.77. Vooral het bedrag van de verdiensten trekt de aandacht: f 2.72½ te Amsterdam tegen f 1.17 in Den Haag. Het feit, dat de gezinnen te Amsterdam grooter waren, zal zich hierin weerspiegelen. Aan den anderen kant zal deze grootere verdienste het steunbedrag hier ook wel meer hebben gedrukt. Dat er zoowel naar boven als naar beneden sterke afwijkingen van het gemiddelde voorkwamen, behoeft geen uitvoerig betoog: er waren 2 gezinnen met een totaal weekgemiddelde van f 11.01½.

Zooals vermeld is, werd ook de waarde van de in natura ontvangen goederen onder de inkomsten — en natuurlijk ook onder de uitgaven — opgenomen. Tot deze goederen in natura behoort de schoolkleding en -voeding. Hierbij bleek het merkwaardige feit, dat de gezinnen in veel geringere mate, dan zij hadden kunnen doen, hiervan gebruik maakten. Van de 53 gezinnen met 129 kinderen, die voor schoolvoeding in aanmerking kwamen, benutten 39 met 87 de geboden gelegenheid niet; van de 45 gezinnen met 86 kinderen, die kleding konden krijgen, maakten

34 met 62 hiervan geen gebruik. Op deze wijze ontging hun gedurende hun medewerking aan het onderzoek een totale waarde van f 688.50 aan voeding en van f 432.58 aan kleding.

De gemiddelde weekuitgaven bedroegen f 19.30. Er was derhalve een tekort van gemiddeld f 0.21 per gezin per week. Ook hier is het duidelijk, dat een gemiddelde de mogelijkheid van belangrijke afwijkingen openlaat. Zoo waren er zelfs 41 gezinnen met een overschot, doch in de meeste gevallen bedroegen deze gemiddelde overschotten slechts eenige centen, terwijl de individuele tekorten in het algemeen grooter waren; 4 gezinnen hadden zelfs over alle weken van hun medewerking een gemiddeld tekort per week van f 3.05, f 4.18½, f 2.95 en f 5.30½. Van 1 dezer gezinnen geldt als bijzonderheid, dat het elke week f 1.50 uitgaf als afbetaling op een rijwiel. Het is duidelijk, dat deze gegevens niet voldoende zijn ter beoordeeling van den algemeenen financieelen toestand der gezinnen, daar hiervoor ook nauwkeurige cijfers zouden noodig zijn omtrent de schulden, voortspruitend uit het koopen op credit en uit het aangaan — ook vóór den aanvang van het onderzoek — van leeningen. Zooals het rapport nadrukkelijk vermeldt, was het verzamelde cijfermateriaal echter niet voldoende om hierin een volledig inzicht te verschaffen, daar bij vele gezinnen de gedane pogingen om betrouwbare inlichtingen te verkrijgen, geen succes hadden.

Het belangrijkste object van een budgetonderzoek blijft intusschen de verdeling der gezinsuitgaven. Zooals mag worden aangenomen, hebben de bekroepen inkomsten sterk hun stempel hierop gedrukt.

Een van de eerste punten, waarop de onderzoeker pleegt te letten, met name het percentage van de voedinguitgaven t.o.v. het totaal, lijkt bij dit onderzoek gunstiger, dan een oppervlakkige beschouwing zou doen denken. Dit percentage bedraagt 41.1. Bij de 37 gezinnen van niet-werkloozen is het niet zeer veel lager, nl. 35.7. Bij een onderzoek, dat het Bureau van Statistiek in 1923 heeft ingesteld, was het bij 21 gezinnen met een inkomen tot f 1800 46.3 en bij 66 gezinnen met f 1800—f 2400 40.4. Maar de bekende regel, dat het voedingspercentage hooger is, naarmate de welstand daalt en dat dit percentage dus min of meer als graadmeter van dien welstand mag worden beschouwd, komt hier niet tot zijn recht. Het percentage van 41.1 legt een van de problemen van het leven onzer werklozen open. Wel is de behoefte aan voeding de eerste der menselijke behoeften. Doch de andere cijfers leeren, dat andere behoeften, andere onderdeelen van het budget een zoodanig dringend karakter hebben, dat zij een belangrijk deel der uitgaven voor zich opeischen, dat anders aan de voeding kon worden besteed. Een dier rubrieken is de huishuur, die beslag legt op 30.7 pCt. van de beschikbare geldmiddelen; een volkomen abnormale verhouding (18.3 pCt. bij de niet-werklozen), welke hiervan het gevolg is, dat de werklozen in het algemeen aan de woning, welke zij vóór de werkloosheid betrokken, blijven vasthouden en daardoor in hun gewijzigde omstandigheden een relatief veel te hoogen huurlast hebben. Het trekt dan ook de aandacht, dat de gemiddelde weekhuur bij de niet-werklozen die bij de werklozen in veel geringere mate overschrijdt, dan met andere uitgaafposten het geval is: f 6.51 tegen f 5.92. En verder kunnen worden genoemd: belasting (die echter slechts bij 3 gezinnen voorkwam), fondsgelden (26 gezinnen), verzekeringen (33 gezinnen), contributies (28 gezinnen), dagblad (56 gezinnen) en schoolgeld (15 gezinnen), welke gezamenlijk 5.3 pCt. van het geheele budget vorderden. Zoodat deze verplichte uitgaven 36 pCt., of meer dan een derde, van het totaal opeischten en er na bekostiging hiervan en van de voeding, slechts 22.9 pCt. voor alle overige behoeften tezamen overbleef. Een soortgelijke wanverhouding werd ook gevonden te 's-Gravenhage, hoewel zij in

deze gemeente, in verband met de ruimere inkomsten, iets minder groot was: fondsgelden 5.4, contributies een percentage, dat niet nauwkeurig uit de cijfers kan worden opgemaakt, huur 24.5 pCt., voeding 38.2 pCt.

Ten aanzien van de huur kan nog worden vermeld, dat van de totale weekhuur van f 458.88½ een bedrag van f 353.25, of 77 pCt., gedekt werd door een overheidsbijdrage, hetzij in den vorm van het voor huur bestemde gedeelte van den steun, hetzij in dien van het bedrag, dat in sommige gevallen als huurtoeslag nog werd vergoed.

Gaven de gezinnen in totaal gemiddeld per week f 19.30 uit, voor voeding was hierin begrepen f 7.92½, voor huur, zooals reeds meegedeeld, f 5.92, voor kleding f 0.94, voor huisraad f 0.25½, voor brandstof f 0.81, voor gas en electriciteit f 1.14, voor fondsen f 0.64½, voor contributies f 0.16½. Alles, desvoor-komend, met inbegrip van hetgeen in natura werd ontvangen en dat voor kleding 32 pCt. en voor huisraad 29 pCt. van den desbetreffenden post bedraagt. Het gemiddelde voor contributies staat natuurlijk sterk onder den invloed van het feit, dat slechts 28 gezinnen hiertoe bijgedragen hebben. Beschouwt men de cijfers voor deze 28 gezinnen afzonderlijk, dan blijkt, dat de wekelijksche contributie, afgezien van 8, die 20 of 25 cents betaalden, van f 0.35 tot f 0.81 bedroeg. Een soortgelijke nadere beschouwing is noodig voor een goed begrip van den post rooken. Het gemiddelde voor de 78 gezinnen was f 0.17. Een 13-tal gezinnen echter gaven hiervoor niets uit; bij de 65 overige schommelde de uitgave tusschen f 0.02½ en f 0.69½ per week, met een gemiddelde van f 0.21.

Ter verijning van de resultaten, werden de gezinnen verdeeld in drie groepen: alleen steun, daarnaast ook andere inkomsten doch geen verdiensten, ook verdiensten. Voor alle hier vermelde gegevens loopen de cijfers der drie groepen begrijpelijkerwijze sterk uiteen. Zoo waren bijv. de totale uitgaven voor de drie groepen resp. f 15.99½, f 19.13 en f 21.48. De beoordeeling van deze verschillen wordt gemakkelijker, wanneer daarbij rekening gehouden wordt met het verschil in samenstelling van de gezinnen dezer groepen. Die van de eerste groep hadden gemiddeld 2.99 verbruikseenheden, van de tweede 3.58 en van de derde 4.63. Van de gezinnen met uitsluitend steun tot de gezinnen met verdiensten ziet men de gezinssterkte dus geleidelijk toenemen. Ongetwijfeld zal juist de aanwezigheid van meer kinderen en van oudere kinderen tot het hebben van verdiensten hebben bijgedragen. Deze belangrijke stijging der gezinssterkte heeft echter dit merkwaardige gevolg, dat met het toenemen van het absolute bedrag, dat voor de behoeftebevrediging van het geheele gezin wordt aangewend, gepaard gaat een vermindering van het gedeelte van dat bedrag, dat aan elke eenheid ten goede komt. Immers in de drie groepen, die in totaal resp. f 15.99½, f 19.13 en f 21.48 uitgaven, komt voor rekening van één verbruikseenheid resp. f 5.35, f 5.34 en f 4.64, terwijl een indeeling der gezinnen uitsluitend naar het aantal eenheden zelf uitwijst, dat de gezinnen zonder kinderen (1.9 verbruikseenheden) gemiddeld voor elke eenheid f 6.69 beschikbaar hebben, die met meer dan 6 verbruikseenheden slechts f 3.94½. Derhalve een vrij sterke vermindering met het grooter worden van het aantal eenheden en wel van de kleinste gezinnen tot de grootste een vermindering met 41 pCt.

Daarmee vergeleken geeft nu de voeding een geheel ander beeld: voor de drie groepen van gezinnen gemiddeld resp. f 6.63½, f 7.16½, f 9.09; per verbruikseenheid in die groepen evenwel resp. f 2.22, f 2.00 en f 1.96; in de gezinnen zonder kinderen f 2.24½ per eenheid, in de grootste gezinnen f 1.86½, of een vermindering met slechts 17 pCt.

Uit deze betrekkelijk kleine verschillen blijkt, welke geringe speling in het bedrag der uitgaven de

behoefte aan voeding openlaat. Maar in de samenstelling van het voedingsbudget, in den aard der genoten voeding zijn voor de onderscheiden groepen wel belangrijke verschillen aan te wijzen.

De groote gezinnen zijn, zelfs wanneer zij ruimere inkomsten hebben, in de ongunstigste omstandigheden; zij verkeerden in de noodzakelijkheid om met het voor de voeding beschikbare bedrag zooveel mogelijk te doen en zij vermijden daarom in het algemeen de duurere levensmiddelen en schaffen bij voorkeur de goedkoopere aan. Brood, waarvan de grootste gezinnen 54 cents per eenheid verbruikten tegen de gezinnen zonder kinderen 41½ cents, gaat in de voeding een overwegende plaats innemen; merkwaardigerwijze is dit met aardappelen niet het geval, het gebruik hiervan is in alle groepen ongeveer gelijk; kruidenierswaren, suiker, kaas, groenten, vleesch, zelfs vetten, komen minder voor, naarmate het aantal verbruikseenheden toeneemt; vleesch verdwijnt zelfs bij de grootste gezinnen practisch geheel van het budget; de drie grootste, met resp. 9, 12 en 12 personen, hebben bijv. hiervan verbruikt f 0.11, f 0.21 en f 0.36 per week voor het geheele gezin. Fruit is een soort luxe. Melk vertoont een toeneeming van de gezinnen zonder kinderen tot de groep met 3 eenheden — dat is die met in hoofdzaak jonge gezinnen — om in de verdere groepen eveneens te verminderen. Bij de vergelijking met de Haagsche werkloozen van 1932 en met de niet-werkloozen vindt men dan verschillen, welke in het licht van het bovenstaande te verwachten zijn. Om ons te beperken tot enkele cijfers, telkens in de volgorde Amsterdamsche werkloozen, Haagsche werkloozen, Amsterdamsche niet-werkloozen: suiker 14.9, 16½, 22.9 cents per verbruikseenheid; melk 24.5, 38, 38.2 cents; kaas 1.9, 5, 7.3 cents; vleesch 16.0, 35, 62.3 cents; vetten 32.5, 45, 58.8 cents; groenten 11.5, 20½, 21.3 cents; fruit 2.4, 3½, 20.7 cents.

Tot soortgelijke beschouwingen geeft de bestudeering van de hoeveelheden, die van de verschillende artikelen gebruikt zijn, aanleiding. Enkele bijzonderheden verdienen nog hierbij te worden vermeld. Naarmate de gezinnen in grootte toenemen, stijgt het verbruik van boonen en erwten; wordt relatief voor minder geld een grootere hoeveelheid brood gekocht, hetwelk hieraan toe te schrijven is, dat de groote gezinnen in sterkere mate dan de kleine, oud brood, dat iets goedkoper is, hebben aangeschaft; daalt het aandeel in den post vleesch van goedkoop vleesch in blik, dat ten tijde van het onderzoek verkrijgbaar was; stijgt daarentegen het gedeelte van den post kunstboter, dat in den vorm van de voor werkloozen beschikbare goedkope margarine werd gekocht.

De hoeveelheden zijn den grondslag van de berekening van de physiologische waarde der voeding. Deze laatste is uitgevoerd aan de hand van de „Nahrungsmitteltabelle” van Schall-Heisler voor de bepaling van het eetbare deel der voedingsmiddelen en van de voedseltabellen van Dr. D. G. Cohen Tervaert voor de herleiding tot hoeveelheden eiwit, vet, koolhydraten en calorieën, aangevuld met eigen onderzoekingen van den heer Straub voor zoover het brood en de schoolvoeding betreft.

Ook hier blijkt, dat de cijfers voor de werkloozen aanmerkelijk ongunstiger zijn dan die der niet-werkloozen, zoowel in aantal calorieën, in aantal grammen vet en eiwit, dat aan het organisme is toegevoerd, in verhouding van het dierlijk eiwit tot het totale eiwit. Voor de drie groepen van gezinnen echter zijn de cijfers niet zeer verschillend: het eiwit blijft ongeveer 74 gr. per verbruikseenheid en kan beschouwd worden als voldoende; de verhouding dierlijk eiwit — totaal eiwit vermindert slechts van 32.1 voor de laagste tot 29.0 pCt. voor de hoogste groep en daalt daarmee niet belangrijk beneden de 33 pCt., die door Engelsche physiologen noodzakelijk worden geacht. Wel is er verschil in het calorieën-cijfer: 2776 voor de laagste, 2692 voor de hoogste groep.

Voor zoover er derhalve verschil bestaat tusschen de groepen, is dit ten ongunste van de groep der gezinnen met de hoogste inkomens — doch in 't algemeen met de grootste gezinslasten. Telkens weer ziet men die twee factoren elkaar doorkruisen.

Om hier meer licht te brengen, werden behalve de groepeerings naar den aard der inkomsten ook andere groepeerings uitgevoerd en wel naar de gezinsgrootte, naar de kosten per 100 verkregen calorieën en naar het aantal calorieën per verbruikseenheid per dag. Van de eerste worden de resultaten hier nog even vermeld.

Bij de rangschikking uitsluitend naar de gezinsgrootte ziet men het aantal calorieën per eenheid stijgen van 2682 in de laagste tot 2821 in de hoogste groep; de schoolvoeding zal hier wel een rol spelen; het eiwitcijfer neemt dienovereenkomstig toe van 72 tot 78 gr. Het dierlijk eiwit echter daalt van 26 tot 21 gr. en de verhouding dierlijk eiwit — totaal eiwit vermindert van 36.1 tot 26.9 pCt. Ook de vetten verminderen en wel van 93 tot 87 gr., de koolhydraten stijgen echter van 374 tot 415 gr. en het aantal z.g. brood-calorieën neemt toe van 32.8 tot 41.5. De uitgaven voor voeding per verbruikseenheid per dag dalen van 32.9 tot 27.5 cents en de uitgaven per 100 calorieën van 1.22 tot 0.97 cents; zulks hoewel de uitgaven voor voeding per gezin per week toenemen van f 4.97 tot f 11.79. Een regelmatige vermindering derhalve van de kwaliteit der voeding.

Het gemiddeld aantal calorieën voor de 78 gezinnen is 2711, tegen 2987 in Den Haag in 1932 en 3176 voor de gezinnen van niet-werkloozen. Het eerste cijfer is dus belangrijk lager dan wat de voeding van gezinnen met normale inkomsten oplevert. Weliswaar nemen de werkloozen minder lichaamsbeweging en verrichten zij minder spierarbeid dan werkende arbeiders, waardoor zij met minder calorieën kunnen volstaan, doch dit is natuurlijk niet voldoende om het groote verschil in calorieën te rechtvaardigen. Toch is het genoemde aantal van 2711 als voldoende te beschouwen, wanneer het getoetst wordt aan een norm, die nog niet lang geleden van gezaghebbende zijde is vastgesteld; het cijfer 2400, plus zooveel maal 50 (tot 75), als er uren lichte lichaamsbeweging worden genomen, door de Organisation d'Hygiène van den Volkenbond in haar rapport van 1935 als minimum-eisch geformuleerd. De Volkenbond bedoelt weliswaar „verteerde” calorieën, calorieën, die aan het organisme werkelijk ten goede komen, terwijl de Amsterdamsche statistiek alleen het aantal „gegeten” calorieën weergeeft, zonder rekening er mee te houden, dat een aantal hiervan het lichaam onverteerd verlaat. Tusschen beide kan een verschil van 5 à 10 pCt. bestaan. Maar daar tegenover staat, dat de Volkenbond aan zijn berekening een andere schaal van verbruikseenheden ten grondslag legt dan het Bureau van Statistiek bij al zijn budgetonderzoekingen heeft toegepast, waaruit een verschil van omstreeks 5 pCt. in de andere richting voortspuit. Daar de schaal van den Volkenbond ook bij de enquête in Den Haag gebruikt werd, behoort men dit bij de beoordeeling van het Haagsche cijfer van 2987 calorieën te bedenken.

Dr. R. CLAEYS.

#### DIAMANTINDUSTRIE EN OVERHEIDSSTEUN.

In zijn beschouwing over „De vooruitzichten van het bedrijfsleven in Nederland”, opgenomen in „Economisch-Statistische Berichten” van 20 Januari 1937, schrijft de heer J. P. Zaalberg over de diamantindustrie:

„De eens zo onoverwinnelijk lijkende diamantindustrie is de verdwijning nabij geweest. Overheidshulp was nodig om een klein deel der arbeiders nog in het bedrijf te houden. Ook hier zien we in de laatste maanden een krachtig herstel en, gaat werkelijk de wereld een periode van groter welvaart tegemoet, dan zal dit typisch Amsterdamsche bedrijf weer de trots van Amsterdam worden.”

Het kan waarlijk geen verwondering wekken, dat

in een luxe-bedrijf als het diamantvak de crisis in bijzonder hevige mate heeft ingewerkt. Inderdaad is het zoo, gelijk de heer Zaalberg mededeelt, dat de aloude Amsterdamsche diamantindustrie haar verdwijning nabij scheen en dat zij, zonder hulp van de overheid, zich niet had kunnen staande houden.

Wanneer is die hulp gekomen en op welke wijze werd en wordt zij verleend?

Reeds einde 1930 is daarvan sprake geweest. De toen bestaande, nadien uit Amsterdam verdwenen, N.V. Diamantmaatschappij Eduard van Dam heeft op 12 November 1930 bij den Minister van Arbeid, Handel en Nijverheid een plan ingediend tot opleiding van 200 slijpers, 50 snijders en 25 verstellers voor de bewerking van de z.g. chips en blocks, welke branche sinds jaren te Amsterdam niet meer werd beoefend, omdat zij zich tengevolge van overmatige loonconcurrentie naar België en Duitschland had verplaatst.

Met deze motiveering van haar plan heeft de genoemde Diamantmaatschappij de kern van het probleem aangeraakt. De oorzaak van de moeilijkheden moet namelijk gezocht worden in de buitenlandsche loonconcurrentie. In België heeft zich in het diamantbedrijf een uitgebreide plattelandsindustrie ontwikkeld, in welke huisindustrie diamant bewerkt werd voor zulke ongelooflijk lage loonen en in zulke overmatig lange werktijden als waarvan men hier geen begrip heeft. In Duitschland is eveneens een diamantindustrie onder gelijksoortige omstandigheden opgekomen. De levensstandaard in Amsterdam gedoogde niet den diamantbewerker op eenzelfde manier te exploiteeren. Voeg daarbij de ongelijke valuta-verhoudingen en tenslotte de overal gedaalde koopkracht van het publiek, dat zich hoe langer hoe minder de betere diamantsoorten, waarin de Amsterdamsche diamantindustrie excelleert, kon aanschaffen — dan begrijpt men, hoe het gekomen is, dat de diamantnijverheid in Amsterdam zoozeer in den put is geraakt, dat zij voor een belangrijk deel op overheids-hulp werd aangewezen.

Het lag nu in de bedoeling der Diamantmaatschappij Eduard van Dam om in een tijdvak van 3 à 4 jaar jonge werkkrachten in klassikaal verband op te leiden voor de bewerking der genoemde ruw-soorten. Zij vroeg den Minister in de kosten dezer opleiding, door haar begroot op f 790.000, een subsidie van f 350.000 van de overheid te ontvangen. Zij zelve zou f 440.000 voor haar rekening nemen, in de verwachting dit bedrag uit de werkprestatie der leerlingen te kunnen bestrijden. Bovendien zou ten laste der overheid komen de leerprenie, begroot op f 47.500.

In antwoord op daaromtrent door het toenmalige lid van den Gemeenteraad, den heer S. J. Pothuis, tot Burgemeester en Wethouders gerichte vragen, deelde het college mede, dat de directeur-generaal van den Arbeid, voorzitter van de commissie van advies voor werklozensteun, het plan der firma Van Dam in handen had gesteld van een speciaal daarvoor benoemde commissie, waarvan de wethouder voor den Maatschappijlijken Steun, de heer J. Douwes Jr., voorzitter was en waarin o.m. de voorzitters van de Algemeene Juweliersvereniging en van den Algemeenen Nederlandschen Diamantbewerkerbond zitting hadden. Deze commissie achtte het blijkens haar op 18 Mei 1931 uitgebracht advies niet wenschelijk, nieuwe leerlingen op te leiden in een branche, waaromtrent de toekomst geen enkele zekerheid biedt, en oordeelde ook een vierjarige opleiding in het algemeen te lang. Wilde de firma tot opleiding overgaan, dan zou zij daarvoor leerlingen kunnen nemen, die reeds 1½ jaar of langer bij het diamantvak in opleiding zijn geweest. Zij zouden dan in 1½ à 2 jaar tot bekwame achtkantbewerker gevormd kunnen worden. Ook meende de commissie, dat de firma door de prestaties der leerlingen haar kosten en risico's zou kunnen dekken, waarom zij tot afwijzing van de aanvraag adviseerde.

Hierop wijzigde de firma haar plan in een tweejarig leerplan voor 275 reeds in opleiding zijnde leerlingen, welke opleiding voor allen tegelijk zou beginnen. De firma Van Dam schatte de kosten der opleiding van dit tweede plan op f 529.000.

De commissie was in meerderheid er voor te vinden om een proef te nemen, aanvankelijk met 50 leerlingen. Bij welslagen der proef zouden er na 4 maanden weer 50 leerlingen kunnen bijkomen en na een jaar nog 100. De minderheid der commissie bestond uit den heer Douwes, die de mogelijkheid van een opleving der chips-branche in Amsterdam niet vermocht in te zien, ofschoon in het buitenland in dien tijd groote hoeveelheden chips tot achtkant verwerkt werden. Het college van B. en W. meende tegen de opvatting van het eenige deskundige lid uit zijn midden niet te moeten ingaan en adviseerde ongunstig, waarom de Regeering het plan van de hand wees.

De heer Douwes zelf, die met een ander plan voor den dag was gekomen, was daarmede fortuinlijker. Het bestond daarin, dat ondersteunde werkloze diamantbewerker te werk zouden worden gesteld bij verschillende Amsterdamsche firma's, zoo noodig met een loonbijslag van gemeentewege tot ten hoogste het bedrag, dat anders gemiddeld aan ondersteuning zou zijn uitgekeerd.

Omtrent dit denkbeeld werd eveneens door de genoemde commissie van advies een rapport uitgebracht en wel in gunstigen zin. Zij adviseerde tot het doen slijpen van klein brillant en achtkant naar den maatstaf van de buitenlandsche tarieven (met bijslag van gemeentewege) en daarvoor alle werkgevers en eigenwerkmakers, leden van den Diamantbewerkerbond, mits zij een bepaald minimum-aantal slijpers te werk stellen, in aanmerking te doen komen.

B. en W. vereenigden zich met dit rapport en verzochten de Regeering haar goedkeuring aan de uitvoering van dit denkbeeld te willen hechten en een gelijke bijdrage in de kosten dezer werkverruiming te willen verlenen als de gemeente zal ontvangen in de kosten van ondersteuning van crisiswerkloozen.

Zoo is het plan-Douwes tot verwezenlijking gekomen. De bedoeling was dus het gemiddelde bedrag der steunuitkeering van Maatschappijlijken Steun beschikbaar te stellen als bijslag op het te verdienen loon. Natuurlijk kon het loon slechts laag zijn, omdat de buitenlandsche loonen (België en Duitschland) als basis genomen moesten worden. Achtkant en klein briljant tot de sorteering 60—4 (zestig steentjes uit vier karaat), welke soorten in het buitenland op ruime schaal bewerkt werden en hier vrijwel verdwenen waren, zouden naar den opzet van het plan in bewerking genomen worden. De werkgevers, die aan de uitvoering wilden deelnemen, moesten ten minste tien slijpers in dienst nemen, makende met verstellers, snijders en zagers ongeveer 15 man. Als arbeiders werden in de eerste plaats aangenomen gesteunde werklieden. Bovendien mochten 15 pCt. der niet-gesteunde arbeiders in dienst worden genomen, waarvoor Rijk en Gemeente een extra-subsidie gaven. Het loon, met inbegrip van den bijslag, kwam gemiddeld op f 25.50 per week.

Na verloop van tijd werd de wenschelijkheid gevoeld om aan dit werkverschaffingsplan uitbreiding te geven en de grens ervan ruimer te stellen dan tot 60—4, hetgeen geschiedde in Juni 1933 en wel tot de sorteering van 21—4.

Ofschoon het plan-Douwes het aan ettelijke honderdtallen diamantbewerker mogelijk heeft gemaakt aan het werk te blijven en zoo aan den demoraliseerenden invloed van het niets-doen te worden onttrokken, heeft het echter tenslotte tengevolge van de voortschrijdende verslechtering van de conjunctuur niet aan de verwachtingen voldaan. In het begin van 1934 waren er nog maar 300 molens bezet met arbeiders, die op de voorwaarden van het plan aan het werk waren, hetgeen ertoe leidde, dat de Regeering aan de betrokken werkgevers mededeelde, dat op 1 Februari



1934 de werkverschaffing volgens het plan-Douwes kwam te vervallen.

Hiermede werd de diamantindustrie echter niet aan haar lot overgelaten, want er kwam een ander plan voor in de plaats. Er werd namelijk een Combinatie van werkgevers gevormd, de Waarborg- en Trust-Maatschappij, waarvoor de Amsterdamsche Bank een crediet van zes millioen gulden opende, waarvan door Staat en Gemeente ieder voor f 500.000 werd gegarandeerd, terwijl de werkgevers, die zich erbij aansloten, een gezamenlijk risico van f 300.000 en de Diamantbewerkerbond, de A.N.D.B., een van f 200.000 aanvaardden. De opzet van dit nieuwe plan was, dat het ruw centraal zou worden ingekocht en daarna ter bewerking onder de deelnemers worden verdeeld, waarna het geslepen product zou worden gecentraliseerd voor sorteering, prijsbepaling en verkoop, teneinde daardoor de onderlinge concurrentie bij den geslepen-verkoop uit te schakelen. De toeslag voor de bewerking der kleine sorteeringen zou bedragen f 10 per week per gesteunden werkman, na een half jaar tot f 8 worden teruggebracht en daarna telkens met f 1 worden verminderd om tenslotte te verdwijnen.

Tegen deze regeling, die onverwachts was ingevoerd, zonder dat de belanghebbende instanties allen in de gelegenheid gesteld waren er tevoren kennis van te nemen, rezen bedenkingen vooral bij de kleine werkgevers en eigenwerkmakers, die geen deel uitmaakten van de Combinatie en wier zaken niet door overheidsgaranties gerugsteund werden. Deze toestand bleek op den duur niet bestendig te kunnen worden en op 21 December 1934 werd dan ook bekend gemaakt, dat de Regeering voortaan ook aan de werkgevers en eigenwerkmakers in het vrije bedrijf f 8 per week per gesteunden werkman voor de daarbij bepaalde sorteeringen als toeslag zou uitbetalen. Ook Burgemeester en Wethouders van Amsterdam gingen hiermede accoord, zoodat van dit oogenblik af de condities, waaronder zoowel groote en kleine werkgevers als eigenwerkmakers kunnen laten werken, voor allen gelijk gemaakt werden.

Toen einde Maart 1935 de Belgische Franc devalueerde, kwamen de zaken in de Amsterdamsche diamantindustrie weder op losse schroeven te staan, aangezien de afstand tusschen de productiekosten in Amsterdam en in België zoo groot was geworden, dat van een overbrugging door de bestaande toeslagen geen sprake meer was.

In de vergadering van den Gemeenteraad van 11 April werd in verband hiermede het volgende voorstel met algemeene stemmen aangenomen:

„De raad, van oordeel, dat door de devaluatie van den Belgischen Franc de bestaansmogelijkheid van de Amsterdamsche diamantindustrie wederom ernstig wordt bedreigd;

dat onmiddellijk hulp vanwege de Regeering en de Gemeente in den vorm van hooger subsidie voor bijslag op de loonen en voor een belangrijke verlaging van de bedrijfskosten het gevaar van ondergang van deze Amsterdamsche industrie kan afwenden;

noodigt B. en W. uit zich dienaangaande ten spoedigste met de Regeering, zomede met andere daartoe bevoegde instanties, in verbinding te stellen.”

Einde Mei werd daarop een nieuwe toeslagregeling ingevoerd, waarbij verhoogde toeslagen, gedifferentieerd naar de verschillende sorteeringen, werden vastgesteld.

In het begin van 1936 werd deze regeling gehandhaafd, maar met ingang van 1 Mei werd de toeslag verminderd met f 1 per week per gesteunden werkman. Van 1 Februari tot 30 April bedroeg de vermindering f 0.50. De noodzakelijkheid van bezuiniging op de staatsuitgaven had de overheid genoopt deze vermindering door te voeren.

De depreciatie van den Gulden is voor het diamantbedrijf van groote beteekenis gebleken. Gelijk de heer Zaalberg terecht opmerkt, is er sindsdien een herstel

ingetreden, hetgeen er vanzelf toe leidde, dat de Regeeringshulp kon worden verminderd. Op 1 November en 1 December 1936 zijn de toeslagen dan ook telkens met 10 pCt. verminderd en van 4 April 1937 af zullen zij opnieuw een verlaging van 10 pCt. ondergaan.

Mocht het herstel doorzetten „en gaat” — om met den heer Zaalberg te spreken — „werkelijk de wereld een periode van grooter welvaart tegemoet”, dan zal tenslotte de Amsterdamsche diamantindustrie weder op eigen beenen kunnen komen te staan en de overheidssteun geliquideerd kunnen worden en „dan zal dit typisch Amsterdamsche bedrijf weer de trots van Amsterdam worden”. Mr. J. E. HILLESUM.

#### DE THEEMARKT.

De theemarkt verkeert in een eenigszins moeilijke positie. De lezer behoeft, dit vernemende, niet te schrikken, want daarvoor is waarlijk nog geen aanleiding. Het prijsniveau stijgt, de voorraden nemen af en dus zou een oppervlakkige beschouwer licht denken: de markt is zoo gezond als een visch! Maar men zij voorzichtig.

Het valt niet te ontkennen: de prijzen bewegen zich nog steeds in stijgende lijn. Een jaar geleden bedroeg de middenprijs in veiling te Amsterdam ongeveer 38 cts. per pond en thans 53 cts. Een beduidend verschil derhalve van 15 cts. per pond. Hiervan kan men rondweg 10 cts. stellen op rekening der muntverzwakking te onzent en de rest op die der algemeene prijsstijging voor het product. De totale veiling-middenprijs te Londen bedroeg in de eerste week van 1936 1 sh. 1.18 d. per lb. en een jaar later, dus in de eerste Januari-veiling van 1937, 1 sh. 1.31 d., een verschil van 0.13 d. of ca.  $\frac{1}{4}$  cts. per pond. In Januari/Februari van dit jaar ving de algemeene stijging aan, zoodat het Londensche veiling-middelste op 11 dezer 1 sh. 2.16 d. beliep.

Te Amsterdam bracht het geringe aanbod Nederlandsch-Indische thee en de groote export-vraag naar bladsorteeringen een nog grootere stijging teweeg van ca. 5 cts. per pond.

Voor de Nederlandsch-Indische theecultuur, die ongeveer 130 millioen pond per jaar mag uitvoeren beteekent dit derhalve een totale inkomsten-vermeerdering van 6½ millioen Gulden.

De jongste prijsstijging moet o.i. hoofdzakelijk worden toegeschreven aan de zeer gunstige voorraad-cijfers van Londen:

Uit December 1927	1930	1933	1936
in millioenen lbs. ....	213	262	270
Uit Januari 1928	1931	1934	1937
in millioenen lbs. ....	231	274	275
		208	

Men ziet: in stede van de normale stijging ondergingen de voorraad-cijfers gedurende de maand Januari jl. een niet onbeduidende vermindering en wel als gevolg der thee-restrictie. Dat het niet, althans niet in belangrijke mate aan verbeterde consumptie ligt moge blijken uit de totale Engelsche inklarings-cijfers over de laatste 5 jaren. Het Vereenigd Koninkrijk nam in 1931 de grootste hoeveelheid thee op ten bedrage van 462 millioen lbs. Sindsdien waren de cijfers van de verbruiksinklaringen (in millioenen lbs.):

1932....	455	1935....	443
1933....	438	1936....	444
1934....	432		

Een toeneming van het verbruik van beteeckenis in het voornaamste consumptie-land is o.i. niet te verwachten. In April jl. werden de invoerrechten met 2 d. per lb. verhoogd, d.w.z. voor thee van Britschen oorsprong verdubbeld. Sindsdien zochten de Engelsche pakkers het debiet te behouden meerendeels door kwaliteits-vermindering, deels door verhooging der detail-prijzen met 2 d. De jongste prijsstijging is we-

derom aanleiding geweest de kleinhandelsprijzen voor thee op 15 dezer met 2 d. per lb. te verhoogen. Dat de koopkracht van de groote theedrinkende massa reeds zoover verhoogd zou zijn, dat deze verhoogingen zonder nadeel van het verbruik gedragen kunnen worden wil er bij ons nog niet in.

In andere Europeesche landen is het geurige product meestal zóó zwaar belast, dat „de goedkoopste niet alcoholische volksdrank” buiten het bereik van de groote massa gedrongen is. Bij ons dreigt het dienstzeldfden kant op te gaan. De muntverzwakking en daaruit voortvloeiende verhooging van de groothandelsprijzen heeft noodwendig geleid tot een verhooging der detailprijzen met 10 cts per pond, omdat de Minister van Financiën ondanks ernstige verhoogingen van de zijde van den handel niet overtuigd kon worden van de noodzakelijkheid om de enorme rechten op thee (tezamen ca. 41 cts. per pond) te vermindere.

Nu zich na de depreciatie-invloed ook een, zij het veel minder verreikende, algemeene stijging van de buitenlandsche groothandelsprijzen heeft voorgedaan, die zich natuurlijk ook te onzent doet gelden, kan een verdere verhooging van den kleinhandelsprijs der goedkoopste merken nauwelijks uitblijven. Wij vernamen dat enkele bekende merken dezer dagen alweer 5 cts. per pond hooger geprijsd werden.

Het is ook in Nederland zeer de vraag of de algemeene koopkracht reeds zoodanig is gestegen, dat hierdoor de prijsverhooging wordt gecompenseerd. Afgaande op hetgeen daaromtrent gepubliceerd is, moet deze vraag ontkennend worden beantwoord. Het valt uitermate te betreuren, dat het Departement van Financiën in dit opzicht niet heeft kunnen besluiten tot een wat soepeler houding. De rechtstreeksche inkomsten-derving voor de schatkist zou — naar men mag aannemen — gedeeltelijk worden vergoed, door een stuiting van de daling, welke onmiskenbaar te constateeren valt, wellicht zelfs een toeneming in het verbruik per hoofd, terwijl daarnaast vele indirecte voordeelen zouden hebben gestaan, bestaande uit goedkoopere behoefte-bevrediging, meer vervoer, meer handel, meer werk. Zouden deze factoren per saldo niet nóg belangrijker zijn dan het voorloopig behoud van eenige miljoenen voor de schatkist onder de huidige omstandigheden? Bovendien zou zulk een verhoging o.i. volkomen hebben gepast in het kader der Regeerings-politiek om de voornaamste levensbehoeften zoo min mogelijk te doen stijgen.

De uitbreidingsmogelijkheden voor de consumptie van thee liggen hoofdzakelijk buiten Europa: in de Vereenigde Staten (waar geen invoerrecht op thee bestaat), het dichtbijge Oosten en Afrika. Hier kan de grootscheepsche en kostbare propaganda voor thee nog wel wat bereiken, doch de mogelijkheden zijn beperkter, naarmate de groot-handelsprijzen stijgen. Men ziet het, de theeprijzen worden aan den productie-kant gunstig beïnvloed door de restrictie, doch het effect daarvan kan onmogelijk ten volle tot zijn recht komen aan de consumptie-zijde wegens den zwaren strijd tegen te hooge rechten alsmede handels- of betalings-belemmeringen van velerlei aard, waartegen propaganda weinig of niets kan uitrichten.

De Nederlandsche Regeering heeft het in de hand om ten deze vóór te gaan, althans niet langer aan andere landen een voorbeeld te geven van hooge invoerrechten te heffen op een product, dat wij hoofdzakelijk uit onze eigen gebieden betrekken.

Daarnaast willen wij wijzen op nog een gevaar. dat om zoo te zeggen met den dag grooter afmetingen aanneemt: de Oost-Afrikaansche thee uit Nyasaland, Tanganyika, Kenya en Uganda. Bij de besprekingen, die in 1932/33 plaats vonden vóór de Britsch-Nederlandsche thee-restrictie een feit werd, is uiteraard ook het „outsider”-gevaar bekeken. De conclusie waartoe men toen kwam was deze, dat geen groote uitbreiding van de Chineesche en Japansche theecultuur ten koste van Nederlandsch-Indië, Britsch-

Indië en Ceylon te verwachten was. Deze verwachting is ten deele juist gebleken: China's uitvoer is sinds 1934 blijven dalen, Formosa is zich meer op zwarte, dan op groene thee gaan toelleggen, maar overigens is de uitvoer in vergelijking met vroeger niet abnormaal gestegen. Een *relatief* vrij belangrijke toeneming vertoont daarentegen de uitvoer uit Japan. Volgens de gegevens van het International Tea Committee voerde Japan (in miljoenen lbs) de volgende hoeveelheden uit:

1930....	20.3	1933....	29.4
1931....	25.4	1934....	31.7
1932....	29.5	1935....	37.2

In 1936 (Jan./Nov.) is de uitvoer echter ruim 3 miljoen bij dien van 1935 ten achter gebleven, doch niettemin is het aandeel van de zwarte thee daarin nog met 3 miljoen lbs. gestegen! Te verwonderen valt dit niet, de drang naar goedkope zwarte thee is — wij zeiden hierboven reeds waarom — steeds krachtiger geworden en de Japanners hebben niet gearzeld daarvan gebruik te maken.

Bij de restrictie-besprekingen is echter betrekkelijk weinig aandacht gewijd aan hetgeen de Engelsche vrienden (w.o. zeer groote thee-firma's) in Oost-Afrika bezig waren te doen. Men legde daar in 1925/26 groote thee-plantages aan (in Nyasaland begon men reeds 40 jaar geleden) met het gevolg dat de uitvoeren als volgt stegen (in 1000 lbs.):

	Nyasaland	Kenya	Uganda	Tanganyika
1927.....	1.170	1	—	—
1929.....	1.755	8	1	—
1931.....	1.963	354	3	1
1933.....	3.276	1.956	30	—
1935.....	6.043	5.052	38	21

De totale uitvoer dezer gebieden bedroeg in 1935 meer dan 11 miljoen lbs. en moet in 1936 nog hooger vlucht hebben genomen: immers de aanvoer in Engeland uit Nyasaland, die in 1935 5.8 miljoen lbs. bedroeg, steeg over 1936 tot 6.8 miljoen. Wanneer wij in een recent verslag nopens de Afrikaansche thee-industrie van een lid eener groote Londensche thee-firma, afgedrukt in The Tea and Rubber Mail van 11 Februari, lezen over met waterkracht gedreven electrische, hyper-moderne fabrieken, dan doet het toch wat eigenaardig aan, dat deze ondernemingen (waarvan velen het eigendom zijn van groote Engelsche thee-firma's, die óók belangen hebben in Britsch-Indië en Ceylon) maar zonder eenige beperking thee mogen fabricereen en uitvoeren, terwijl men in Nederlandsch-Indië, om de met de Engelsche vrienden aangegane verplichtingen na te komen, intern meer dan 40 pCt. beperken moet, waardoor vooral de kleinere ondernemingen het zwaarst getroffen worden.

Wij weten wel, dat de Engelsche ondernemingen in Oost-Afrika zich ertoe verbonden hebben om hare arealen gedurende de loopende restrictie-periode niet boven een zekere grens uit te breiden, maar men krijgt toch een schrijnend gevoel wanneer men ziet, dat in Nederlandsch-Indië, waar toch ook nog ondernemingen in staat van opbouw verkeerden, geen H.A. mag worden bijgeplant.

In het licht van deze feiten en van wat wij schreven omtrent den wedloop naar de goedkoopste theeën (w.o. Afrika, Japan en sommige China-theeën) kan het haast niet anders of de aanvoeren van deze soorten in Londen moeten sprongsgewijze toenemen. In totaal werden uit bovengenoemde gebieden (incl. Formosa) b.v. gedurende Januari te Londen aangevoerd:

in 1935....	614.000 lbs.
„ 1936....	1.167.997 „
„ 1937....	3.053.865 „

Ook de samenstelling van de Londensche voorraden heeft betekenisvolle veranderingen ondergaan. Het deel afkomstig uit de 3 restrictielanden is aanzienlijk afgenomen (in miljoenen lbs.):

per ultimo Januari	1935	1936	1937
Br.-Indische thee .....	186	168	137
Ceylon " .....	59	50	41
Ned.-Indische " .....	20	16	10
Gezamenlijk .....	265	234	188
Het overige voorraadbestanddeel bleef even groot	20	19	20
Totale voorraden .....	285	253	208

Deze gang van zaken houdt o.i. een ernstige waarschuwing in. Niet alleen dienen de Nederlandsch-Indische belangen zich vooral van de ontwikkeling der Engelsche thee-belangen in Afrika zeer goed op de hoogte te houden, maar bovendien ware het o.i. een groote fout, om een nieuwe restrictie-overeenkomst met de Engelschen af te sluiten zonder dat hunne Afrikaansche ondernemingen daaraan een gelijkwaardige bijdrage leveren.

Mr. F. W. A. DE ROCK VAN LEEUWEN.

### DE KOLENPOSITIE IN 1936.

#### III (Slot.)

Onze vaste medewerker voor kolen schrijft ons:

*Nederland.* De productie der gezamenlijke Nederlandsche mijnen bedroeg in 1936:

Kolen, cokes en briketten	
1936 .....	12.802.538 ton
1935 .....	11.877.845 ton
Bruinkolen	
1936 .....	ca. 89.000 ton
1935 .....	126.491 ton

Het aantal arbeiders op 1 Januari 1937 was 29.574 en wel 19.033 ondergronds en 10.541 bovengronds. De bruinkolenindustrie gaf werk aan 75 arbeiders. Wij zien bij een productievermeerdering van ca. 887.000 ton een toename in het aantal arbeiders van 495 man. Deze vermeerdering is toe te schrijven aan de steeds verder doorgevoerde rationalisatie, erop gericht het bedrijf op zoo economisch mogelijken leest te schoeien. Bracht reeds dit een daling van de productiekosten te weeg, zoo werd het resultaat onzer kolenindustrie door nog andere factoren ten gunste beïnvloed, nl. door de algemeene stijging van het wereldkolenverbruik, wat een prijsstijging op de wereldmarkt tengevolge had, waarvan de export kon profiteren, door den val van den Gulden omdat kolen op de wereldmarkt algemeen in Sterling genoteerd worden en dus de guldenopbrengst van den export steeg en tenslotte door de steunmaatregelen van de Regeering in den vorm van de contingentteering van den invoer, waardoor de binnenlandsche markt het prijsniveau van de wereldmarkt niet behoefde te volgen. Hoofdzaak is natuurlijk geweest het verrassende, volledige herstel in de internationale kolenpositie, die zich in de tweede helft van 1936 begon te manifesteren om in de laatste maanden een ongekenden groei te bereiken. Het plotseling sterk gestegen verbruik van kolen tengevolge van de industriele opleving in ijzer, staal, scheepsbouw, scheepvaart, oorlogsindustrie, etc. absorbeerde snel de betrekkelijk geringe voorraden, die gewoonlijk slechts eenige procenten van de productie bedragen, en overall streefde men naar productieuitbreiding. Allereerst door de tewerkstelling van de werkloze mijnwerkers zoodat overall, behalve in Zuid-Wales, de werkloosheid onder de mijnwerkers vrijwel tot het verleden behoort, alle verzuimdiensten afgeschaft zijn en men op volle capaciteit werkt. Productieverruiming is echter niet zoo eenvoudige. De productie kan dan ook ternauwernood het verbruik volgen en overall heerscht schaarschte. Van een kolen-overschot, waarvan een jaar geleden nog sprake was, is men plotseling in een sterk kolen tekort vervallen, dat steeds ernstiger gestalte gaat aannemen.

De invoer van kolen liep over 1936 nog verder terug en wel met ca. 200.000 ton vergeleken bij 1935, dat reeds 650.000 ton bij 1934 achterbleef, in welk jaar de koleninvoer nog een vermeerdering van

340.000 ton vertoonde, ondanks de contingentteering, die midden 1934 in werking trad. De cokesinvoer liep in 1936 iets op, die van briketten daarentegen daalde een weinig. Een vergelijking van de cijfers der laatste jaren geeft het volgende beeld:

	1936	1935	1934
Steenkolen .....	4.870.408	5.060.736	5.714.121
Cokes .....	373.876	311.218	357.623
Steenkoolbriketten ..	335.293	352.719	359.673
Bruinkolen .....	90	37	48
Bruinkoolbriketten ..	134.269	134.419	143.316
	5.713.936	5.859.129	6.573.781

De contingentteering van den invoer bleef op dezelfde basis als gedurende 1935 gehandhaafd. Zooals uit het volgende staatje blijkt, liep de invoer uit Duitschland, Engeland en België terug, terwijl die uit Rusland en Polen iets opliep:

Invoer uit	1936	1935	1934
Duitschland .....	3.335.577	3.459.294	3.747.621
België .....	291.685	317.660	364.847
Groot-Brittannië ....	1.117.171	1.171.413	1.335.081
Sovjet Rusland .....	18.446	12.699	13.783
Polen .....	106.554	97.868	244.667

De kolenuitvoer liep met 230.000 ton op, de cokesuitvoer met 167.000 ton en die van briketten met 33.000 ton. Zooals wij reeds aanstipten, kreeg Nederland zijn deel van de vervulling van de algemeen gestegen behoefte, terwijl bovendien de val van den Gulden aan den éénen kant een hooger guldenrendement verzekerde, aan den anderen kant de gelegenheid schiep de prijzen te verlagen in concurrentie met buitenlandsche producenten. De juiste uitvoercijfers over 1936 en 1935 en 1934 zijn:

	1936	1935	1934
Steenkolen .....	3.164.254	2.938.732	3.159.646
Cokes .....	2.305.323	2.138.829	2.075.048
Steenkoolbriketten ..	337.544	304.946	326.342
Bruinkoolbriketten ..	4.195	4.079	7.063
	5.811.316	5.386.586	5.568.099

#### Bunkerkolen:

Vreemde schepen:			
Op uitvoer .....	213.770	102.737	259.068
Op doorvoer .....	1.911.582	1.569.067	1.526.852
Nederl. schepen:			
Op uitvoer .....	160.605	126.514	108.772
Op doorvoer .....	510.910	454.459	467.517

(Al deze cijfers zijn ontleend aan publicaties van het Centraal Bureau voor de Statistiek).

De kolenuitvoer naar Italië daalde van 154.425 ton in 1935 tot nihil in 1936, die naar vrijwel alle andere landen nam toe, het sterkst naar België (toename 160.000 ton), Frankrijk (toename 160.000 ton), Zwitserland (toename 60.000 ton) en Argentinië (toename 450.000 ton).

Zooals blijkt, is ook de levering van bunkerkolen aanmerkelijk toegenomen en wel met 544.000 ton, dank zij de opleving van de scheepvaart en vooral van den export en doorvoer van kolen, cokes en briketten over de Hollandsche havens, met Rotterdam verreweg als voornaamste. Voor de Nederlandsche bunkerkolen zien wij een stijging van 145.000 ton = 60 pCt. en voor de buitenlandsche een stijging van 400.000 ton, = 20 pCt.

Het kolenverbruik in Nederland over de laatste drie jaren was:

	1936	1935	1934
Totaal productie ..	ca. 12.891.538 t.	11.995.402	12.467.352
" invoer .....	5.713.936	5.859.129	6.573.781
	ca. 18.605.474	17.854.531	19.041.133
Totaal uitvoer ..	5.811.316	5.386.586	5.568.088
	ca. 12.794.158	12.467.945	13.473.034
Bunkerkolen op uitvoer	374.375	229.251	367.840
	ca. 12.419.783	12.238.694	13.105.194
Verbruik Ned. schepen	671.515	580.973	576.249
	ca. 13.091.298	12.819.667	13.681.483

Omtrent het prijsverloop melden wij reeds een stijging in de exportprijzen. In het binnenland heeft het prijsgeven van den gouden standaard voor den kolenhandel weinig te beteekenen gehad, daar kolen door de Regeering opgenomen werden in de lijst van artikelen waarvan de prijs niet verhoogd mocht worden. Huisbrandkolen blijven tot April a.s. tegen dezelfde prijzen verkrijgbaar en de industrie-kolen, voor zoover aan contracten gebonden, konden ook niet in prijs verhoogd worden totdat de contracten afgelopen waren, en alleen diegenen, die geen contracten hadden loopen of bepaald buitenlandsche kolen op losse order wilden hebben, hebben meer moeten betalen. De vraag, vooral naar cokes en anthraciet, was de laatste maanden van het jaar zeer levendig en er kwamen groote achterstanden in de afleveringen door de mijnen.

In ons vorig jaaroverzicht maakten wij melding van de beëindiging van den loonstrijd in de Nederlandsche mijnen, en merkten terloops op, dat het rapport van den regeeringsgedelegeerde, die den toestand nader zou onderzoeken, in 1935 niet gepubliceerd werd. Pas eind October 1936 bereikte het Rapport-Verschuur de Tweede Kamer en in het begeleidend schrijven van den Minister werd er op gewezen, dat: „de toestand niet onbelangrijk gewijzigd is en in verscheiden opzicht zich minder ongunstig laat aanzien, waardoor verschillende opmerkingen in het rapport niet meer terzake dienende zijn”. Inderdaad, de mijnindustrie kende een opleving, die in tijden niet gezien was; er was veel vraag naar industrieën huisbrandkolen, de sanering van de distributie was zoo goed als geregeld tusschen de Regeering en de kolonconventie, door den val van den Gulden werd de reeds gecontingenteerde invoer nog sterker belemmerd, terwijl de uitvoer er door opleefde. Gelukkig bleven wij, evenals Duitschland en in tegenstelling met Frankrijk, België en Engeland, voor stakingen gespaard, hoewel de mijnwerkers toch op een moment getracht hebben van de hausse in den mijnbouw te profiteeren. Een dreigend conflict bij Oranje-Nassau kon nog juist in de kiem gesmoord worden. Het is echter de vraag hoe lang wij in den mijnbouw buiten verdere conflicten zullen kunnen blijven. De gebruikelijke Kerstgratificatie, die vorig jaar niet gegeven kon worden, werd dit jaar (1936) weer verleend.

Tot slot nog iets over de vooruitzichten voor 1937. Men mag wel aannemen, dat het grootere verbruik door de industriele opleving voorloopig bestending zal vinden. De vrees voor een kolentekort, dat zich overal min of meer ernstig begint te manifesteren, heeft tot stand gebracht wat jarenlange onderhandelingen niet vermochten te creëren, en wel de opheffing, geheel of gedeeltelijk, van de handelsbelemmeringen. Reeds werden practisch de contingentteeringen in Frankrijk, België en Zwitserland opgeheven, terwijl in Duitschland het ten invoer toegelaten kwantum steeds stijgende is, daar het recht evenredig is het het binnenlandsche verbruik. De vooruitzichten op uitvoermogelijkheden voor Nederland zijn dan ook in 1937 belangrijk gunstiger nog dan zelfs gedurende de laatste maanden van 1936. De prijzen stijgen gestadig door de groote vraag en het matige aanbod door de betrekkelijk weinig stijgende productie. De vraag is nu of steunmaatregelen voor de Nederlandsche mijnindustrie, waarvan de contingentteering van den invoer wel de voorname is, opgeheven kunnen en moeten worden.

Het ongerijmde van een toestand, waaronder de verbruikers in het eigen land — door welke invloeden of nalatigheden of juridische vondsten dan ook — gebrek aan brandstof beginnen te voelen en de in dat eigen land liggende mijnen voortgaan een deel harer productie naar het buitenland te zenden, heeft niet nagelaten de publieke aandacht te trekken. De N.R.Ct. heeft zich tot tolk gemaakt van de ontevreden en levert in een gedocumenteerd be-

toog van een harer correspondenten, indien het interview goed is weergegeven, het bewijs, dat de Staatsmijnen er niet mede af zijn te zeggen, dat de contracten „stipt worden uitgevoerd” en dat de schuld ligt bij de vertegenwoordigers van het Duitse Kolensyndicaat, die niet genoeg naar Nederland invoeren. Immers, aan de hand van de cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek is aan te toonen, dat over de laatste drie maanden (Januari, December en November) nog 5.000 ton Duitse brandstoffen méér zijn ingevoerd dan over dezelfde periode vóór een jaar (965.000 ton tegen 960.000 ton).

Men zou zoo zeggen, dat de Duitschers schoon gelijk hebben niet nóg meer hierheen te brengen, daar ze op de wereldmarkt méér voor hun waar kunnen krijgen dan bij ons. Wij kunnen slechts hopen, dat na 1 April (het boekjaar in den kolenhandel loopt sinds menschenheugenis van 1 April—31 Maart), wanneer de oude leveringscontracten afloopen en er, ook bij ons, voor brandstoffen betere prijzen te maken zijn, de Duitschers weer naar Nederland zullen willen leveren wat ons land effectief te kort komt.

Er mag ook nooit uit het oog verloren worden, dat de Nederlandsche mijnen niet in staat zijn de binnenlandsche vraag te bevredigen, daar zij niet over de geschikte soorten, althans niet in voldoende mate, beschikken. Goede anthraciet is er slechts zeer weinig en (hoogvluchtige) gaskolen in het geheel niet.

In de in de N.R.Ct. van 21 dezer aangehaalde uitingen van het Verkoopkantoor der Staatsmijnen wordt met zooveel woorden erkend, — alweer: indien ze correct zijn, dat er een tekort is. En nu is het heel gemakkelijk om te zeggen, zooals vernoemd Verkoopkantoor doet, dat het onjuist is te denken, dat een opheffing van de contingentteering in het kolentekort zou kunnen voorzien. Men zou evenwel deze krasse bewering gaarne beredeneerd, nog liever: bewezen willen zien.

De Steenkolen-Handelsvereniging te Utrecht bevestigt in haar schrijven aan de N.R.Ct., dat óók bij haar „stipte uitvoering” plaatsvindt, doch zij voegt er in één adem aan toe, dat afnemers, die getroffen zouden worden, zelve in hun tekort kunnen voorzien door bij haar andere geschikte brandstoffen, zooals anthracietnoten I/II of eierbriketten te bestellen, die prompt geleverd kunnen worden. Het wil ons voorkomen, dat eenig verwijt voor het tekort, dat in coufesso is, de vertegenwoordigster der Duitse mijnen hier te lande niet kan treffen.

Of de Staatsmijnen — en hetzelfde geldt voor Oranje-Nassau, Domaniale en de andere particuliere mijnbouwondernemingen in Limburg — inderdaad den gulden middenweg hebben bewandeld, d.w.z. zonder den zoo loonenden uitvoer geheel te verwaarloozen toch aan de binnenlandsche afnemers in de eerste plaats gedacht hebben, moge in het midden blijven. Men zou geneigd zijn te zeggen, dat zij dit reeds uit welbegrepen eigenbelang zullen gedaan hebben en men vraagt zich veeleer af of het geklaag soms niet voortkomt uit kringen, die er de voorkeur aan geven hun behoefte in Engeland, Polen of elders te dekken! Weliswaar toonen de door de N.R.Ct. gepubliceerde cijfers van het Centr. Bureau v. d. Statistiek aan, dat de Nederlandsche productie, die in November en December 1935 heeft bedragen: 2.002.000 ton, in dezelfde maanden van 1936 is gestegen tot 2.275.000 ton, een vermeerdering dus van 273.000 ton in twee maanden. De cijfers van de maand Januari 1937 zijn nog niet bekend. Daarentegen werd over de genoemde twee 1935-maanden uitgevoerd 920.000 ton en over dezelfde twee 1936-maanden 1.213.000 ton, oftewel 293.000 ton meer! De stijging van den uitvoer over deze twee maanden heeft dus de stijging van de productie met 20.000 ton overtroffen!

Wij moeten voor één ding oppassen, nl. dat de Staatsmijnen slechts spreken voor zichzelf en niet aansprakelijk kunnen worden gesteld voor de gesties van de overige Ned. Mijnbouwmaatschappijen, die elk

voor zich naar eigen inzicht handelen, ook ten aanzien van den uitvoer, waartegen — en gelukkig maar — geen restricties bestaan.

Kan men nu den Nederlandschen mijnen verwijten, dat zij willens en wetens het tekort teweeggebracht hebben? Onzes inziens néén. De schaarschte heeft zich feitelijk eerst duidelijk waarneembaar gemaakt van begin October af en het is duidelijk, dat eenmaal aangegane verplichtingen — ook jegens het buitenland — moeten worden nagekomen. De Nederlandsche kolenproducenten hebben zoomin de faculteit in de toekomst te zien als wie ook, en buitendien hebben zij hun bedrijven óók commercieel te leiden en niet te vergeten, dat zij deze in de crisisjaren slechts daardoor op peil hebben kunnen houden, doordat het buitenland van hen wilde koopen. Zij zijn hierbij in uitmuntend gezelschap. Ook Engeland cultiveert zijn kolenexport, alhoewel het daardoor verplicht is te importeeren. En importeeren van kolen wil voor Engeland nog heel iets anders zeggen dan voor ons!

Maar laat dan ook hunnerzijds alle gepraat over de doelmatigheid of, wil men, de schuldeloosheid van de contingentteering ophouden. Deze heeft, naar onze bescheiden meening, geen enkel doel meer, indien zij dat ooit gehad heeft. Men wil immers niet terug naar den tijd van Centrale Verrekenbureaux?

De toestand op de internationale kolenmarkt is thans zóó, dat aan den éénen kant staat de snelle en nog steeds voortdurende prijsstijging en aan den anderen kant het stijgende verbruik óók in Nederland. Ondanks de groote vraag naar kolen in Nederland zitten wij nog met de contingentteering van den invoer, waarvan het eenige gevolg is, dat het schaarschte-spook steeds meer naderbijkomt.

De grenzen wijd open, opdat er weer brandstof van elke begeerde hoedanigheid voor *alle* behoeften beschikbaar kome. De prijzen mogen dan wat stijgen en méér in overeenstemming geraken met de wereldmarkt, maar de kolen zijn er. Overigens schijnt het in de bedoeling te liggen, dat de Kolenconventie door haar invloed op de prijzen, deze ook voor 1937/38 ietwat onder de wereldmarkt wil houden. Tant mieux voor de verbruikers, mits er maar voldoende aanbod zij.

Rotterdam, 22 Febr. 1937.

#### DE RIJKSMIDDELEN OVER JANUARI 1937.

Na de ruime ontvangsten van de drie maanden van het laatste kwartaal van 1936 wekt het in dit nummer voorkomende Overzicht van 's Rijks middelen over de eerste maand van het nieuwe jaar eenige teleurstelling. De niet-directe belastingen brachten tezamen f 30.364.200 op, een opbrengstcijfer, dat in de aan de devaluatie van den Gulden voorafgaande maanden ook meestentijds wel werd gehaald. En, wat bedenkelijker is, de maandraming werd in Januari j. zelfs niet verkregen (tekort f 779.500). Bij dit laatste moet worden opgemerkt, dat de gemiddelde maandraming dit jaar slechts f 183.300 hooger is dan in 1936. Hiertegenover moet intusschen worden bedacht, dat de eerste maand van het jaar in den regel lagere ontvangsten geeft dan de meeste andere maanden van het jaar, zoodat aan het niet-bereiken van de raming niet te veel gewicht mag worden gehecht. Voorts vertoonde de afgelopen maand in ieder geval een vooruitgang van f 2.620.700 in vergelijking met de ontvangsten van Januari 1936. Aan 't gunstig resultaat werd door de overgroote meerderheid der verschillende middelen bijgedragen; slechts een viertal accijnzen (de wijn-, de gedistilleerd-, de bier- en de tabaksaccijn) brachten minder op. En wat de raming betreft, ook hier valt een nadere analyse mee; alleen de dividend- en tantiëmebelasting, de invoerrechten, de wijnaccijn, de bieraccijn, de belasting op gouden en zilveren werken en de omzetbelasting bleven bij de verwachting ten

achter. Bij de laatstgenoemde heffing bedroeg het tekort f 1.109.800.

Gaan wij nu de verschillende middelen in het kort na, dan blijkt de dividend- en tantiëmebelasting een surplus van f 146.500 te hebben opgeleverd. In hoofdzaak is dit gunstig resultaat te danken aan de opcenten, welke ingevolge de wet van 20 December 1935 (Staatsblad No. 725) worden geheven. Dat de raming niet werd bereikt, behoeft bij deze heffing niet te verwonderen, daar verreweg het grootste gedeelte van de dividend- en tantiëmebelasting in slechts enkele maanden in het midden van het jaar wordt ontvangen.

De invoerrechten brachten in de afgelopen maand f 211.100 meer op dan in dezelfde periode van het vorige jaar, doch bleven f 953.700 bij de gemiddelde maandraming ten achter. Inderdaad beteekent de ontvangst van Januari j. een belangrijke teruggang bij de hooge opbrengsten van de laatste maanden van het vorige jaar. Hieruit blijkt wel, dat de plotselinge stijging na het loslaten van den Gulden voor een groot deel moet worden toegeschieven aan de grotere aankopen uit angst voor prijsstijgingen, waarop niet blijvend te rekenen valt. Aangeteekend zij nog, dat de jaarraming voor 1937 gesteld is op 91.250.000, of f 7.250.000 hooger dan die voor 1936. Beter staat het er met het statistiekrecht voor, dat ditmaal f 61.500 meer opbracht dan in dezelfde maand van 1936 en f 54.700 boven de gemiddelde maandraming. Hieruit valt af te leiden, dat de buitenlandse handel niet onbelangrijk is toegenomen.

Met de groep der accijnzen gaat het over het algemeen nog steeds minder gunstig. De vier middelen, die in de afgelopen maanden de opbrengst van Januari 1936 niet haalden, waren, zooals reeds werd opgemerkt, alle accijnzen. Toch was het geen daling over de geheele lijn. Zoo vertoonde de zoutaccijn een stijging van f 36.500, waardoor de maandraming met f 55.200 werd overschreden, voor welke toename intusschen geen aanwijsbare oorzaak aanwezig is; wellicht is hier een wisselwerking met de voorafgaande maanden, toen de zoutaccijn bijzonder ongunstig was. Ook de geslachtaccijn gaf een flink accres te zien (van f 147.300) en overtrof de verwachting (met f 46.400), dank zij de hogere rundveeprijzen. Daarentegen liep de wijnaccijn terug met f 15.800 en de gedistilleerdaccijn met f 136.000. Toch was de opbrengst van laatstgenoemde heffing op zichzelf beschouwd, niet zoo gering, immers f 136.000 meer dan de gemiddelde maandraming. Dit klemt te meer, indien men overweegt, dat Januari ditmaal een verschijndag van den crediettermijn minder telde dan in 1936. Het bier verschafte f 37.700 minder; voorts bedroeg de opbrengst f 95.700 minder dan de raming. Door de tijdsomstandigheden loopt het verbruik blijkbaar nog steeds terug. De suikeraccijn leverde f 198.800 meer op, waarbij de raming werd overtroffen met f 31.600. In het begin van 1936 gaf de suikeraccijn echter lage ontvangsten; in het tweede halfjaar heeft dit middel veel ruimer gevloeid. Tenslotte de tabaksaccijn, die f 343.100 minder in 's Rijks schatkist bracht. De opbrengst van Januari 1936 was evenwel bijzonder hoog; op zichzelf beschouwd waren de ontvangsten van de afgelopen maand niet zoo ongunstig, immers f 79.700 meer dan de gemiddelde maandraming.

Het volgend overzicht geeft een vergelijking van de voor de jaren 1936 en 1937 aangenomen ramingscijfers:

	Raming 1936	Raming 1937
Zout .....	f 2.500.000	f 2.000.000
Geslacht .....	„ 5.000.000	„ 6.000.000
Wijn .....	„ 2.000.000	„ 1.800.000
Gedistilleerd .....	„ 28.250.000	„ 27.500.000
Bier .....	„ 7.000.000	„ 7.000.000
Suiker .....	„ 53.000.000	„ 53.000.000
Tabak .....	„ 35.000.000	„ 32.500.000

De belasting op gouden en zilveren werken ver-

schaften f 38.000, of f 3.000 meer dan in Januari 1936. Ook de omzetbelasting gaf een accres te zien (van f 241.200), doch dit middel kon de gemiddelde raming niet halen (tekort f 109.800). De ontvangst van de afgelopen maand beteekent een belangrijke teruggang, indien men haar vergelijkt met die van de daaraan voorafgaande maanden. De invloed van de groote kooplust van het publiek, onmiddellijk na de depreciatie van den Gulden, is blijkbaar uitgewerkt; bovendien is de eerste maand van het kwartaal voor deze heffing van minder belang dan de beide overige maanden. Aan den anderen kant valt er een kleine stijging van groothandelsprijzen te constateeren. De couponbelasting gaf weer een flink overschot boven de gelijknamige maand van 1936; de toeneming bedroeg f 164.000. De raming werd met een ongeveer even groot bedrag (165.500) overtroffen. De jaarraming is voor de beide hier besproken middelen respectievelijk f 2.500.000 en f 500.000<sup>1)</sup> hooger gesteld dan voor 1936.

Met de z.g. conjunctuurheffingen blijft het goed gaan. De zegelrechten vertoonden ditmaal een stijging van f 746.000, waarvan f 515.400 op rekening komt van een ruimer vloeien van de beursbelasting. De maandraming werd bij de zegelrechten overschreden met f 1.007.200. In deze cijfers weerspiegelt zich de koortsachtige bedrijvigheid op de fondsenmarkt van den laatsten tijd en de vele conversieelingen, die met het oog op de daling van den rentestand zijn uitgegeven. Ook de registratierechten zijn den laatsten tijd zeer verbeterd; ditmaal werd f 259.800 meer ontvangen dan in Januari 1936, terwijl de maandraming werd overtroffen met f 201.200. Er is blijkbaar iets meer handel in vast goed. De jaarraming is voor deze beide middelen resp. f 2.200.000 en f 2.900.000 lager gesteld dan voor 1936.

Hoewel de successierechten den laatsten tijd hooge ontvangsten hebben opgeleverd, gaf deze heffing ook nu een belangrijke stijging te zien (van f 909.800). Voornamelijk is dit gunstig resultaat te danken aan de 20 procenten, welke in het begin van het vorige jaar hun werking nog niet konden doen gevoelen. De loodsgelden liepen op met f 27.800 en overtroffen de verwachting met f 34.000, hetgeen vrij bevredigend is te achten.

Tenslotte nog een enkel woord over de Directe Belastingen. Voor de grondbelasting is een bedrag van f 2.601.700 op kohier gebracht (ultimo Januari 1936 was de stand f 2.059.600). Het verschil in meer is te danken aan een vlugger verloop van de aanslagregeling voor 1937. Wat de inkomstenbelasting betreft, bedraagt het zuiver bedrag der kohieren f 21.399.400, hetgeen een daling beteekent van f 1.301.300 bij den stand van den overeenkomstigen dienst op 31 Januari 1936. Daarentegen is bij de vermogensbelasting een kleine verbetering waar te nemen (van f 5.432.100 tot f 5.507.700), terwijl de stand van de Verdedigingsbelasting I iets lager is dan op hetzelfde tijdstip van het vorige jaar (teruggang f 3.400). De belasting van de doode hand komt

op den middenstaat voor tot een bedrag van f 234.300 (het vorige jaar voor f 198.600).

## MAANDCIJFERS.

### OVERZICHT VAN DEN STAND DER RIJKSMIDDELEN.

Ult. Januari 1937 (in Guldens)

AFDEELING Ia Dir. belastingen.	Kohieren voor den dienst 1937 <sup>1)</sup>			Zuiver bedrag der kohieren voor den vorigen dienst t. m. dezelfde maand van het vorige jaar <sup>2)</sup>
	Benaming der middelen	Totaal bedrag	Bedragen, welke zijn teruggegeven of anders dan wegens betaling op de koh. afgeschr.	
Grondbelast. a)	2.601.664	—	2.601.664	2.059.583
Inkomst.bel. b)	21.691.802	292.391	21.399.411	22.700.691
Vermogensbel. c)	5.531.957	24.226	5.507.731	5.432.054
Verdedig.bel. I	2.731.759	11.967	2.719.792	2.723.209
Bel. v. d. doodehd.	234.297	—	234.297	198.644
<b>Totalen..</b>	<b>32.791.479</b>	<b>328.584</b>	<b>32.462.895</b>	<b>33.114.181</b>

a)  $\frac{1}{2}$  hoofdsom + 20 procenten op de hoofdsom der gebouwde eigendommen. b) Hoofdsom + 60—78 procenten. c) Hoofdsom + 75 procenten.

<sup>1)</sup> Voor de belastingen naar inkomen en vermogen bestaan de vermelde bedragen uit  $\frac{2}{3}$  gedeelte van het met 1 Mei 1937 aanvangende belastingdienstjaar 1937/1938 en  $\frac{1}{3}$  gedeelte van het belastingdienstjaar 1936/1937. <sup>2)</sup> Voor de belastingen naar inkomen en vermogen bestaan de vermelde bedragen uit  $\frac{2}{3}$  gedeelte van het belastingdienstjaar 1936/1937 en  $\frac{1}{3}$  gedeelte van het belastingdienstjaar 1935/1936.

AFDEELING Ib Overige middelen.	Jan. 1937	Sedert 1 Jan. 1937	Overeenkomstige periode 1936
Benaming der middelen			
Divid.- en tantiëmebel.	456.429	456.429	309.973
Rechten op den invoer	6.650.487	6.650.487	6.439.422
Statistiekrecht	188.061	188.061	126.566
Accijns op zout	221.881	221.881	185.333
Accijns op geslacht	546.412	546.412	399.084
Accijns op wijn	30.623	30.623	46.477
Accijns op gedistill.	2.427.701	2.427.701	2.563.738
Accijns op bier	487.676	487.676	525.328
Accijns op suiker	4.448.301	4.448.301	4.249.190
Accijns op tabak	2.788.074	2.788.074	3.131.175
Bel. op gouden en zilverw.	37.963	37.963	34.996
Omzetbelasting	4.098.548	4.098.548	3.857.300
Couponbelasting	623.823	623.823	459.808
Recht. en boeten v. zegel	1.237.915 <sup>1)</sup>	1.237.915	1.627.952
Recht. en boet. v. registr.	1.126.225	1.126.225	866.456
Recht. en boet. v. successie, v. overgang bij overlijden en v. schenking	3.782.462	3.782.462	2.872.614
Opbrengst d. loodsgelden	75.637	75.637	47.886
<b>Totalen...</b>	<b>30.364.218</b>	<b>30.364.218</b>	<b>27.743.598</b>

<sup>1)</sup> Hieronder begrepen wegens zegelrecht van nota's van makelaars en commissonnairs in effecten, enz. f 939.246 (Beursbel.).

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

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	14-20 Febr. 1937	Sedert 1 Jan. 1937	Overeenk. tijdvak 1936	14-20 Febr. 1937	Sedert 1 Jan. 1937	Overeenk. tijdvak 1936	1937	1936
Tarwe	16.130	130.522	174.676	808	6.020	4.361	136.542	179.037
Rogge	2.381	47.973	37.515	—	647	—	48.620	37.515
Boekweit	330	1.598	2.868	—	—	100	1.598	2.968
Mais	21.724	160.099	122.791	9.338	37.944	24.091	198.043	146.882
Gerst	10.056	64.417	53.264	270	4.104	3.208	68.521	56.472
Haver	1.225	20.141	9.466	—	2.090	—	22.231	9.466
Lijnzaad	528	23.927	25.934	9.261	46.622	35.661	70.549	61.595
Lijnkoek	150	9.135	12.467	—	—	—	9.135	12.467
Tarwemeel	920	5.134	3.187	115	740	664	5.874	3.851
Andere meelsoorten	746	6.906	4.948	—	200	566	7.106	5.514



AFDEELING II. DIENSTJAAR 1936.

Benaming der middelen	Bedrag van de raming	Zuivere opbrengst over het tijdvak van 1 Jan. 1936 tot en met de maand Jan. 1937
<b>Grondbelasting.</b> (¼ hoofdsom + 20 opcenten op de hoofdsom der gebouwde eigendommen.)	10.125.000	10.205.224
Inkomstenbelasting	74.600.000	66.802.202
Vermogensbelasting	18.375.000	17.230.277
Verdedigingsbel. I	8.000.000	8.308.626
Belasting v. d. doode hand	2.000.000	1.646.251
Divid.- en tantiëmebelasting	13.800.000	13.895.444
Rechten op den invoer	84.000.000	86.243.266
Statistiekrecht	1.600.000	1.813.472
Accijns op zout	2.500.000	1.818.250
Accijns op geslacht	5.000.000	6.335.828
Accijns op wijn	2.000.000	1.950.396
Accijns op gedistilleerd	28.250.000	27.774.081
Accijns op bier	7.000.000	7.166.667
Accijns op suiker	53.000.000	53.189.265
Accijns op tabak	35.000.000	33.810.110
Belast. op gouden en zilverw.	475.000	499.568
Omzetbelasting	60.000.000	62.273.730
Couponbelasting	5.000.000	5.856.991
Rechten en boeten van zegel	18.600.000	19.844.542
Rechten en boeten v. registr.	14.000.000	9.760.293
Rechten en boeten v. successie, v. overgang bij overlijden en v. schenking	40.800.000	38.057.595
Opbrengst der loodsgelden	500.000	635.890
<b>Totalen</b>	<b>475.117.968</b>	<b>484.625.000</b>

OVERZICHT VAN DE INKOMSTEN TEN BATE VAN HET WERKLOOSHEIDSSUBSIDIEFONDS.

Dienst 1937	Bedrag van raming	Zuiver bedrag kohieren tot en met de maand Jan. 1937
Grondbelasting (veertig ten honderd van de hoofdsom wegens gebouwde eigendommen en vijf en twintig ten honderd van de hoofdsom wegens ongebouwde eigendommen)	10.000.000	2.351.456
Personeele belasting (tachtig ten honderd van de hoofdsom naar den eersten, tweeden en derden grondslag)	21.000.000	64.957
Gemeentefondsbelasting (vijf en twintig opcenten op de hoofdsom)	14.000.000	—
Vermogensbelasting (twee en twintig opcenten op de hoofdsom)	2.025.000	—
Inkomstenbelasting (tien opcenten op de hoofdsom)	4.500.000	—
<b>Totalen</b>	<b>51.525.000</b>	<b>2.416.413</b>

INKOMSTEN TEN BATE VAN HET GEMEENTEFONDS.

	Dienst 1936/1937 Zuiver bedrag der kohieren tot en met de maand Jan. 1937	Zuiver bedrag der kohieren voor den dienst 1935/36 tot en met dezelfde maand van 1936
Gemeente.f.belast. . .	54.234.378	56.823.237
Opc. verm. t. get. v. 50	4.636.944	4.636.857

INKOMSTEN TEN BATE VAN HET VERKEERSFONDS.

	Jan. 1937	1937	1936
Motorrijtuigenbelasting	1.181.171	1.181.171	1.359.718
Rijwielbelasting	12.793	12.793	15.390
<b>Totalen</b>	<b>1.193.964</b>	<b>1.193.964</b>	<b>1.375.108</b>

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTOS.

	Disc. Wissels. 2 3 Dec. '36	Lissabon . . . . . 4½ 5 Mei '36
Ned. Bk. { Bel. Binn. Eff. 2½ 3 Dec. '36	Londen . . . . . 2 30 Juni '32	
{ Vrsch. in R.C. 2½ 3 Dec. '36	Madrid . . . . . 5 9 Juli '35	
Athene . . . . . 6 4 Jan. '37	N.-York F.R.B. 1½ 1 Feb. '34	
Batavia . . . . . 3 14 Jan. '37	Oslo . . . . . 4 7 Dec. '36	
Belgrado . . . . . 5 1 Febr. '35	Parijs . . . . . 4 28 Jan. '37	
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 . . . . . 4 2 Jan. '37	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.

	1937				1936	1935	1914
	20 Febr.	15/20 Febr.	8/13 Febr.	1/6 Febr.	17/22 Febr.	18/23 Febr.	20/24 Juli
<b>Amsterdam</b>							
Partic. disc. Prolong.	5/16-1/4	1/4	5/16	9/16-5/16	7/8-1/8	9/16-5/8	3/8-3/16
<b>Londen</b>							
Daggeld	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/4-1	1/4-2
Partic. disc.	17/32-9/16	9/16	17/32-9/16	17/32-9/16	17/32-9/16	5/16-9/16	4/4-3/4
<b>Berlijn</b>							
Daggeld	2-1/2	2-1/2	2-1/2	2 1/2-3/8	2 1/2-3/4	3 5/8-4	—
Maandgeld	2 1/4-15/16	2 1/4-15/16	2 3/4-3	2 1/4-3	2 1/4-3	3 5/8-3/4	—
Part. disc.	3	3	3	3	3	3 3/8	2 1/8-1/2
Warenw. . . . .	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/4	4-1/4	—
<b>New York</b>							
Daggeld 1)	1	1	1	1	3/4	1	1 3/4-2 1/2
Partic. disc.	3/8-3/4	3/4	3/8	5/16-3/8	3/16	5/16	—

1) Koers van 19 Febr. en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
16 Febr. 1937	1.83 1/2	8.96 1/2	73.70	8.53	30.88 1/2	100 1/16
17 " 1937	1.83	8.95 3/4	73.62	8.52 1/2	30.85	100 1/16
18 " 1937	1.82 1/2	8.95	73.60	8.51 1/2	30.83 1/2	100 1/16
19 " 1937	1.82 3/8	8.94 1/2	73.57 1/2	8.51 1/4	30.83	100 1/8
20 " 1937	1.82 1/8	8.94 1/2	73.55	8.51	30.82 1/2	100 1/16
22 " 1937	1.82 1/8	8.93 3/8	73.50	8.50	30.81	100 1/16
Laagste d.w. 1)	1.82 1/2	8.93 1/4	73.40	8.49 1/2	30.78	100 1/8
Hoogste d.w. 1)	1.83 1/4	8.97	73.75	8.53 1/2	30.90	100 3/8
Muntpariteit	1.469	12.1071	59.263	9.747	24.906	100

Data	Zwitserland *)	Weenen *)	Praag 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid **)
16 Febr. 1937	41.75	—	6.40	—	—	—
17 " 1937	41.74	—	6.40	—	—	—
18 " 1937	41.72	—	6.40	—	—	—
19 " 1937	41.72	—	6.40	—	—	—
20 " 1937	41.72	—	6.40	—	—	—
22 " 1937	41.71	—	6.40	—	—	—
Laagste d.w. 1)	41.68	34.30	6.35	—	9.70	—
Hoogste d.w. 1)	41.80	34.35	6.45	1.55	9.75	—
Muntpariteit	48.003	35.007	7.371	1.488	13.094	48.52

Data	Stockholm *)	Kopenhagen *)	Oslo *)	Helsingfors 1)	Buenos-Aires 1)	Montreal 1)
16 Febr. 1937	46.25	40.05	45.10	3.97	55 3/8	1.83 1/16
17 " 1937	46.20	40. —	45.02 1/2	3.96	55 1/2	1.82 1/2
18 " 1937	46.15	39.95	44.97 1/2	3.96	55 1/2	1.82 1/8
19 " 1937	46.15	39.95	44.97 1/2	3.96 1/2	55 1/8	1.82 1/4
20 " 1937	46.12 1/2	39.92 1/2	44.97 1/2	3.96	54 7/8	1.82 1/4
22 " 1937	46.07 1/2	39.90	44.92 1/2	3.96	55	1.82 1/16
Laagste d.w. 1)	46.03	39.85	44.85	3.93	54 1/2	1.82 1/8
Hoogste d.w. 1)	46.30	40.10	45.12 1/2	3.99	56	1.83 1/4
Muntpariteit	66.671	66.671	66.671	6.266	95 3/4	2.1878

\*) Notering te Amsterdam. \*\*) Not. te Rotterdam. 1) Part. opgave. In 't 1ste of 2de No. van ieder nummer kan 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.)
16 Febr. 1937	4,89 23/32	4,65 1/2	40,23 1/2	54,67
17 " 1937	4,89 15/32	4,65 3/8	40,23 1/2	54,66
18 " 1937	4,89 15/32	4,65 3/8	40,23	54,68
19 " 1937	4,89 15/32	4,65 3/8	40,23 1/2	54,70
20 " 1937	4,89 13/32	4,65 3/8	40,23	54,72
22 " 1937	—	—	—	—
24 Febr. 1936	4,99 3/4	6,67 3/4	40,67	68,66
Muntpariteit..	4,86	3,90 5/8	23,81 1/2	40 3/16

STATISTISCH OVERZICHT

	GRANEN EN ZADEN										TUINBOUWARTIKELEN						VLEESCH				
	TARWE		ROGGE		MAIS		GERST		LIJNZAAD		WITTE KOOL		UIEN		ROODE KOOL		RUND-VLEESCH		VARKENS-VLEESCH		
	Bahia Blanca loco Rotterdam/ Amsterdam per 100 kg. 2)	%	74 Bahia Blanca loco R'dam/A'dam per 100 kg. 3)	%	La Plata loco R'dam/A'dam per 2000 kg.	%	64/65 kg La Plata loco Rotterdam/ A'dam per 2000 kg. 4)	%	La Plata loco R'dam/A'dam per 1960 kg.	%	1e kwal. 1-5 pond per 100 kg Broek op Langendijk	%	gewoon per 100 kg Broek op Langendijk	%	1e kwal. 1-5 pond per 100 kg Broek op Langendijk	%	(versch) per 100 kg Rotterdam	%	(versch) per 100 kg Rotterdam	%	
1925	17,20	100,0	13,07	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	95,4	176,00	76,0	237,00	100,4	362,50	78,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1928	13,47	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	17,23	100,0	93,—	100,0	77,50	100,0	93,12
1929	12,25	71,2	10,87	83,2	204,00	88,1	179,75	76,2	419,25	90,6	7,38	162,4	11,78	88,9	9,10	52,8	96,40	103,7	93,12	120,2	93,12
1930	9,67	56,3	6,22	47,6	136,75	59,1	111,75	47,4	356,00	77,0	2,05	45,1	2,14	16,2	5,77	33,2	108,—	116,1	72,90	94,1	72,90
1931	5,55	32,3	4,55	34,8	84,50	36,5	107,25	45,4	187,00	40,4	3,06	67,3	1,94	14,6	6,96	40,4	88,—	94,6	48,—	61,9	48,—
1932	5,22	30,4	4,62	35,4	77,25	33,4	100,75	42,7	137,00	29,6	1,49	32,8	8,07	60,9	1,84	10,7	61,—	65,6	37,50	48,4	37,50
1933	5,02	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	2,60	15,1	52,—	55,9	49,50	63,9	49,50
1934	3,67	21,4	3,32	25,4	70,75	29,6	75,75	32,1	142,50	30,8	3,23	71,0	1,89	14,3	3,04	17,6	61,50	66,1	46,65	60,2	46,65
1935	4,12	24,0	3,07	23,5	61,00	26,3	68,00	28,8	131,75	28,5	2,21	48,6	2,58	19,5	5,25	30,5	48,12	51,7	51,62	66,6	51,62
1936	6,27	36,5	4,27	32,7	74,00	32,0	86,00	36,4	166,50	36,0	3,45	75,8	2,17	16,4	6,10	35,4	53,42	57,4	48,60	62,7	48,60
Jan. 1935	3,30	19,2	3,52	27,0	74,25	32,1	89,25	37,8	137,25	29,7	1,13	24,8	2,59	19,5	2,89	16,8	53,62	57,7	45,62	58,9	45,62
rebr. " "	3,20	18,6	3,37	25,8	68,00	29,4	71,25	30,2	124,25	26,9	0,91	20,0	2,14	16,2	4,26	24,7	51,90	55,8	47,55	61,4	47,55
Maart " "	3,20	18,6	3,07	23,5	67,75	29,3	64,00	27,1	120,50	26,1	0,88	19,3	2,92	22,0	7,69	44,6	51,40	55,3	51,20	66,1	51,20
April " "	4,07	23,7	2,95	22,6	70,75	30,6	66,75	28,0	125,00	27,0	—	—	—	—	—	—	51,92	55,8	50,25	64,8	50,25
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	48,50
Juni " "	4,02	23,4	2,90	22,2	57,50	24,8	75,00	31,8	124,25	26,9	—	—	—	—	—	—	48,—	51,6	46,12	59,5	46,12
Juli " "	3,92	22,8	2,55	19,5	54,50	23,5	66,75	28,3	124,50	26,9	—	—	—	—	—	—	48,—	51,6	47,37	61,1	47,37
Aug. " "	4,25	24,7	2,62	20,1	55,25	23,9	64,50	27,3	132,25	28,6	—	—	—	—	—	—	44,80	48,2	52,55	67,8	52,55
Sept. " "	4,75	27,6	3,—	22,9	55,75	24,1	64,50	27,3	139,50	30,2	—	—	—	—	—	—	43,37	46,6	56,62	73,1	56,62
Oct. " "	4,95	28,8	3,35	25,6	57,75	24,9	64,75	27,4	142,75	30,9	—	—	—	—	—	—	46,07	49,5	64,62	83,4	64,62
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	—	—	42,75	46,0	56,85	73,4	56,85
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	6,17	35,8	44,75	48,1	52,25	67,4	52,25
Jan. 1936	5,45	31,7	3,52	27,0	56,00	24,2	63,50	27,0	153,50	33,1	4,47	98,2	2,26	17,1	6,41	37,2	44,—	47,3	50,87	65,6	50,87
Febr. " "	5,22	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	7,43	43,1	43,77	47,1	48,25	62,3	48,25
Maart " "	5,22	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	9,06	52,6	45,75	49,2	46,57	60,1	46,57
April " "	5,17	30,1	3,45	26,4	64,00	27,6	70,00	29,7	147,25	31,8	—	—	—	—	—	—	48,50	52,1	45,37	58,6	45,37
Mei " "	5,12	29,8	3,17	26,6	63,75	27,5	72,25	30,6	147,75	31,9	—	—	—	—	—	—	51,60	55,5	44,30	57,2	44,30
Juni " "	5,05	29,4	3,45	26,4	66,00	28,5	71,50	30,3	154,00	33,3	—	—	—	—	—	—	54,1—	58,2	46,25	59,7	46,25
Juli " "	5,62	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	47,75
Aug. " "	6,35	36,9	4,02	30,8	84,00	36,3	88,00	37,3	170,00	36,8	—	—	—	—	—	—	60,40	64,9	50,20	64,8	50,20
Sept. " "	6,50	37,8	4,40	33,7	85,00	36,7	88,00	37,3	166,75	36,1	—	—	—	—	—	—	61,05	65,6	51,87	66,9	51,87
Oct. " "	8,80	51,2	6,02	46,1	97,50	42,1	120,50	51,1	199,75	43,2	—	—	—	—	—	—	58,85	63,3	52,30	67,5	52,30
Nov. " "	8,55	49,7	5,72	43,8	89,50	38,7	121,50	51,5	193,00	41,7	0,85	18,7	1,60	12,1	—	—	56,—	60,2	49,87	64,4	49,87
Dec. " "	8,17	47,5	6,97	53,3	97,00	41,9	129,00	54,7	201,00	43,5	0,84	18,5	1,36	10,3	1,48	8,6	53,80	64,3	49,70	64,1	49,70
Jan. 1937	8,40	48,8	7,97	61,0	97,50	42,1	132,00	55,9	201,50	43,6	1,05	23,1	1,29	9,7	1,84	10,7	64,60	69,5	52,75	68,1	52,75
1 Febr. " "	7,85	45,6	8,52	65,2	96,00	41,5	131,00	55,5	191,50	41,4	1,23	27,0	1,45	10,9	2,67	15,5	65,—	69,9	53,—	68,4	53,—
8 " "	8,40	48,8	8,82	67,5	101,00	43,6	129,50	54,9	195,00	42,2	—	—	—	—	—	—	63,—	67,7	52,75	69,1	52,75
15 " "	8,40	48,8	8,82	67,5	104,50	45,1	129,50	54,9	197,00	42,6	—	—	—	—	—	—	63,—	67,7	53,07	68,0	53,07
22 " "	8,30	48,3	8,72	66,7	100,00	43,2	125,50	53,2	194,00	41,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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 15 Febr. 1931; 3) Tot Jan. 1928 tot 16 Dec. 1929; 4) Tot Jan. 1928 tot 16 Dec. 1929; 5) Tot Jan. 1928 tot 16 Dec. 1929 tot 26 Mei 1930 74/5 kg Hongaarsche; vanaf 26 Mei 1930 tot 23 Mei 1932 64/65 K.G. Zuid-Russische. Van 23 Mei—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

Vervolg STATISTISCH OVERZICHT

	MINERALEN						TEXTIELGOEDEREN						DIVERSEN								
	STEENKOLEN		PETROLEUM		BENZINE		KATOEN			WOL		WOL		KOE-HUIDEN		KALK-SALPETER					
	Westfaalsche/ Hollandsche bunkerolen, ongezeeld f.o.b. R'dam/A'dam per 1000 kg.	%	Mid. Contin. Crude 33 t/m. 33 <sup>90</sup> Bé s. g. per barrel	%	Gulf exp. 64/66 <sup>0</sup> cts. per U.S. gallon	%	Middling locoprijzen New-York per lb.	%	F. G. F. Sakellar- rides Liverpool	%	G. F. No. 1 Oomra Liverpool	%	WOL gekamde Australische, Merino, 64's Av. loco Bradford per lb.	%	WOL gekamde Australische, Crossbred Col- onial Carded, 50's Av. loco Bradford per lb.	%	KOE- HUIDEN Gaaf, open kop 57-61 pnd.	%	KALK- SALPETER Gld. per 100 kg netto	%	
1925	10,80	100,0	4,16	100,0	36,85	100,0	57,7	100,0	147,5	100,0	47,1	100,0	277,2	100,0	148,7	100,0	34,70	100,0	12,—	100,0	12,—
1926	17,90	165,7	4,68	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	11,61
1927	11,25	104,2	3,22	77,4	36,85	100,0	43,4	75,3	84,6	57,3	36,6	77,8	244,4	88,2	133,6	89,8	40,43	116,5	11,48	95,7	11,48
1928	10,10	93,5	2,97	71,4	24,75	67,2	49,6	86,8	96,8	65,6	37,9	80,4	259,6	93,6	153,7	103,4	47,58	137,1	11,48	95,7	11,48
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	88,0	10,60
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	82,3	9,84
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	8,61
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	6,15
1933	7,00	64,8	1,11	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	6,18
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	6,11
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	5,89
1936	6,60	61,1	1,62	39,0	8,79	23,9	18,9	32,8	32,4	22,0	17,0	36,1	106,2	38,3	53,4	35,9	15,40	44,4	5,70	47,5	5,70
Jan. 1935	6,05	56,0	1,55	37,2	7																

VAN GROOTHANDELSPRIJZEN 1)

	ZUIVEL EN EIERN										METALEN													
	BOTER p. kg Leeuwarder Comm. Noteering		BOTER p. kg Heffing Crisis Zuivel-Centr.		KAAS Edammer Alkmaar Fabrieks-kaas kl. m/merk per 50 kg.		EIERN Gem. not. Eiermijn Roermond p. 100 st.		KOPER Standaard Locoprijzen Londen per Eng. ton		LOOD Locoprijzen Londen per Eng. ton		TIN Locoprijzen Londen per Eng. ton		IJZER Cleveland Foundry No. 3 f.o.b. Middlesb. per Eng. ton		GIETERIJ-LIJZER (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	%	cts.	%
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	712.00	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
1936	0.58	25.1	0.88 <sup>5</sup>	—	17.55	31.3	3.50	38.1	301.00	40.1	139.00	31.5	1594.50	50.3	27.75	62.7	22.75	56.2	117.50	26.8	55.00	106.3	65.00	40.1
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>	—	13.30	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	20.5	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	51.7	23.50	53.4	20.25	50.0	106.25	24.3	51.75	100.0	100.75	62.3
Juni "	0.41	17.1	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	51.8	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	4.00	50.1	255.50	34.0	121.25	27.5	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>	36.1	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	0.97	—	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	27.75	68.5	135.00	30.8	65.25	126.0	75.75	46.8
Nov. "	0.70	30.3	0.78	—	16.07 <sup>5</sup>	28.7	5.15	56.1	397.75	53.0	196.25	44.5	2079.75	65.6	33.75	76.3	29.25	72.2	149.00	34.0	64.50	124.6	79.50	49.1
Dec. "	0.65	28.1	0.82 <sup>5</sup>	—	15.75	28.1	4.36 <sup>5</sup>	47.5	415.00	55.3	234.00	53.1	2076.00	65.5	36.50	82.5	32.75	80.9	162.50	37.1	63.75	123.2	79.75	49.2
Jan.'37	0.66	28.6	0.85	—	17.07 <sup>5</sup>	30.5	4.45	47.6	462.00	61.5	244.25	55.4	2061.25	65.1	36.25	81.9	32.50	80.2	188.50	43.1	63.50	122.7	78.00	48.1
1 Feb. "	0.69 <sup>8</sup>	29.9	0.80	—	17.25 <sup>11</sup>	30.8	3.75	40.8	471.50	62.8	235.00	53.3	2016.00	63.6	36.25	81.9	32.50	80.2	190.50	43.5	63.50	122.7	75.25	46.5
8 " "	0.69 <sup>8</sup>	29.9	0.80	—	18.— <sup>5</sup>	32.1	3.60	39.2	492.00	65.5	245.00	55.6	2031.00	64.1	36.25	81.9	32.50	80.2	203.25	46.4	63.50	122.7	74.50	46.0
15 " "	0.69 <sup>10</sup>	29.9	0.80	—	19.50 <sup>12</sup>	34.8	3.70	40.3	501.50	66.8	242.25	55.0	2059.75	65.0	36.25	81.9	32.75	80.2	213.75	48.8	63.75	123.2	75.25	46.5
22 " "	0.80	34.8	0.80	—	4.20	45.8	623.25	83.0	623.25	83.0	272.00	61.7	2216.00	69.9	33.25	81.9	32.50	80.2	270.25	61.7	63.50	122.7	74.75	46.1

26 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; van 6 Juli 1936 tot 30 Nov. 1936 Manitoba. 74 kg Zuid-Russische; van 23 Mei 1932 tot 2 Oct. 1933 No. 2 Canada. 4) Tot Jan. 1928 Malting; van Jan. 1928 tot 9 Febr. 1931 American No. 2, van 9 Febr. 1931 tot Van 7 Oct. '35—18 Mei '36 62/63 kg Z.-Russische. 5) 6 Febr. 6) 12 Febr. 7) 20 Febr. 8) 4 Febr. 9) 11 Febr. 10) 18 Febr. 11) 5 Febr. 12) 19 Febr.

VAN GROOTHANDELSPRIJZEN.

	BOUWMATERIALEN						KOLONIALE PRODUCTEN										INDEXCIJFER	
	VURENHOUT basis 7" 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.					

KOERSEN 'TE LONDEN.

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	6 Febr. 1937	13 Febr. 1937	15/20 Febr. 1937 Laagste	20 Febr. 1937 Hoogste
Alexandrië..	Piast. p. £	97 1/2	97 1/2	97 1/2	97 1/2
Athene ....	Dr. p. £	547 1/2	547 1/2	540	555
Bangkok...	Sh. p. tical	1/10 1/2	1/10 1/2	1/10 1/2	1/10 1/2
Budapest 1)..	Pen. p. £	27	27	26	28
Buenos Aires 2)	p. peso p. £	16.20	16.20	16.15	16.25
Calcutta ...	Sh. p. rup.	1/6 3/64	1/6 3/64	1/6 3/64	1/6 3/64
Istanbul ..	Piast. p. £	615	613	613	613
Hongkong ..	Sh. p. \$	1/2 1/2 1/2	1/2 1/2 1/2	1/3 1/2	1/2 1/2 1/2
Kobe .....	Sh. p. yen	1/1 1/2 1/2	1/1 1/2 1/2	1/1 1/2 1/2	1/2 1/2
Lissabon....	Escu. p. £	110 1/2	110 1/2	110 1/2	110 1/2
Mexico ....	\$ per £	18	18	17 1/2	18 1/2
Montevideo 3)	d. per £	26 1/2	26 1/2	26 1/2	27
Montreal ..	\$ per £	4.89 1/2	4.89 1/2	4.89 1/2	4.89 1/2
Rio de Janeiro 4)	d. per Mil.	3	3 1/64	3	3 1/32
Shanghai ..	Sh. p. \$	1/2 1/2 1/2	1/2 1/2 1/2	1/2 1/2 1/2	1/2 1/2 1/2
Singapore ..	id. p. \$	2/4 1/2 1/2	2/4 1/2 1/2	2/4 1/2	2/4 1/2
Valparaiso 5)	\$ per £	128	128	128	128
Warschau ..	Zl. p. £	25 1/2	25 1/2	25 1/2	26 1/2

1) Offic. not. 10 Dec. 16 1/2. 2) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke imp. hebben te betalen 10 Dec. 16.12. 3) Offic. not. 6 Oct. 39 1/8. 4) Id. 11 Mrt. 1935 4 1/4. 5) 90 dg. Vanaf 28 Aug. laatste „export” noteering.

ZILVERPRIJS

Londen 1) (N.York 2)	
16 Febr. 1937..	20 1/16 44 3/4
17 „ 1937..	20 1/16 44 3/4
18 „ 1937..	20 1/16 44 3/4
19 „ 1937..	20 1/16 44 3/4
20 „ 1937..	20 1/16 —
22 „ 1937..	20 1/16 —
24 Febr. 1936..	19 1/2 44 3/4
27 Juli 1914..	24 1/2 59

GOUDPRIJS 3)

Londen	
16 Febr. 1937....	142/0 1/2
17 „ 1937....	142/0 1/2
18 „ 1937....	142/1
19 „ 1937....	142/1
20 „ 1937....	142/1 1/2
22 „ 1937....	142/1 1/2
24 Febr. 1936....	141/-
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.	6 Febr. 1937	15 Febr. 1937
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank .....	f 69.816.260,31	f 72.155.173,-
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten Voorsch. op uit. Jan. '37 (resp. Dec. '36) a/d. gemeent. verstr. op a. haar uit te keeren hoofds. der pers. bel., aand. in de hoofds. der grondbel. en der gem. fondsbel., alsmede op. op die belastingen en op de vermogensbelasting Voorschotten aan Ned.-Indië .....	„ 73.011.806,61	„ 74.467.609,90
Idem aan Suriname .....	„ 13.523.168,06	„ 13.496.590,07
Kasvord. weg. creditverstr. a/h. buitenl. Daggeldleeningen tegen onderpand ..	„ 112.291.472,11	„ 113.586.449,40
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabelen Vord. op het Alg. Burg. Pensioen f. 1) ...	„ 32.595.681,75	„ 34.688.061,60
Vord. op andere Staatsbedrijven 1) ...	„ 11.155.997,10	„ 11.028.931,46
Verstr. ten laste der Rijksbegr. kasgeldleeningen aan gemeenten (saldo) ...	—	—

Verplichtingen

	6 Febr. 1937	15 Febr. 1937
Voorshot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrooi verstrekt Schatkistbiljetten in omloop .....	f 355.111.000,-	f 355.096.000,-
Schatkistpromessen in omloop .....	„ 25.440.000,-	„ 25.420.000,-
Zilverbons in omloop .....	„ 1.127.931,50	„ 1.121.242,-
Schuld op uit. Jan. '37 (resp. Dec. '36) a/d. gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsbel. alsmede op. op die bel. en op de vermogensbelasting ..	„ 843.272,74	„ 4.561.256,30
Schuld aan Curaçao 1) .....	„ 1.230.497,05	„ 1.280.413,95
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioen f. 1) ..	„ 26.902.231,07	„ 6.809.230,73
Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. 1) ..	„ 95.669.357,01	„ 117.025.049,86
Id. aan andere Staatsbedrijven 1) .....	„ 5.250.000,-	„ 5.250.000,-
Id. aan diverse instellingen 1) .....	„ 93.445.168,10	„ 93.432.735,64

1) In reg.-crt. met 's Rijks Schatkist.

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Vorderingen: 1)	13 Febr. 1937	20 Febr. 1937
Saldo Javasche Bank .....	f 3.200.000,-	f —
Saldo b. d. Postchèque- en Girodienst ..	„ 386.000,-	„ 283.000,-
Verplichtingen:		
Voorshot's Rijks kas e. a. Rijksinstell. ..	„ 74.196.000,-	„ 64.632.000,-
Schatkistpromessen in omloop .....	„ 6.750.000,-	„ 6.750.000,-
Schatkistbiljetten in omloop .....	„ 2.000.000,-	„ 2.000.000,-
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds ..	„ 1.514.000,-	„ 1.514.000,-
Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarbank ..	„ 523.000,-	„ 1.085.000,-
Belegde kasmiddelen Zelfbesturen ..	„ 600.000,-	„ 600.000,-
Voorshot van de Javasche Bank .....	„ —	„ 4.148.000,-

1) Betaalmiddelen in 's Lands Kas op 16 Jan. 1937 f 39.710.000,-.

SURINAAMSCH-INDISCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Discont.	Div. rekeningen 1)
23 Jan. 1937..	696	958	557	710	1.411
16 „ 1937..	688	1.012	574	706	1.413
9 „ 1937..	687	1.082	607	701	1.409
2 „ 1936..	684	1.304	584	699	1.403
26 Dec. 1936..	690	1.117	484	699	1.475
1 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

1) Sluftp. der activa.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 22 Februari 1937.

Activa.		
Binnenl. Wis- (Hfdbk. f 19.855.747,18	sels, Prom. (Bijbnk. „ 276.633,59	
enz. in disc. (Ag. sch. „ 1.305.688,76		f 21.438.069,53
Papier o. h. Buitenl. in disconto .....		—
Idem eigen portef. f 2.295.000,—		
Af: Verkocht maar voor debk. nog niet afgel. „		2.295.000,—
Beleeningen (Hfdbk. f 139.104.166,36 1)		
incl. vrsch. (Bijbnk. „ 3.460.637,85		
in rek.-crt. (Ag. sch. „ 30.086.620,98		
op onderp. f 172.651.425,19		
Op Effecten .....	f 168.918.750,73 1)	
Op Goederen en Spec. „ 3.732.674,46		172.651.425,19 1)
Voorschotten a. h. Rijk .....		—
Munt, Goud .....	f 124.107.370,—	
Muntmat., Goud ..	„ 754.512.260,32	
	f 878.619.630,32	
Munt, Zilver, enz. „ 19.533.446,30		
Muntmat., Zilver ..	—	898.153.076,62 2)
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds .....		39.541.140,38
Gebouwen en Meub. der Bank .....		4.600.000,—
Diverse rekeningen .....		6.149.435,17
Staat d. Nederl. (Wet v. 27,5/32, S. No. 221) ..		11.958.329,12
		f 1.156.786.476,01

Passiva.

Kapitaal .....	f 20.000.000,—
Reservefonds .....	„ 3.105.769,04
Bijzondere reserve .....	„ 6.300.000,—
Pensioenfonds .....	„ 10.261.386,10
Bankbiljetten in omloop .....	„ 774.470.400,—
Bankassigtiën in omloop .....	„ 494.488,43
Rek.-Cour. (Het Rijk f 75.645.412,41	
saldo's: (Anderen „ 261.205.362,81	
	„ 336.850.775,22
Diverse rekeningen .....	„ 5.303.657,22
	f 1.156.786.476,01

Beschikbaar metaalsaldo .....

Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is ..

Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht .....

1) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) .....

2) Waarvan in het buitenland .....

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikk. Metaal-saldo	Dek-kings-perc.
	Munt	Muntmat.				
22 Febr. '37	124.107	754.512	774.470	337.345	454.363	81
15 „ '37	124.107	745.457	772.187	330.770	448.484	80
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54

Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Diverse rekeningen 1)
22 Febr. 1937	21.438	—	172.651	2.295	6.149
15 „ 1937	21.543	—	173.306	2.295	5.921
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

1) Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikk. metaal-saldo
20 Febr. '37 2)	107.080		176.600	55.060	14.416
13 „ '37 2)	107.660		179.120	49.200	16.332
23 Jan. 1937	88.565	18.315	173.827	38.473	21.960
16 „ 1937	88.565	18.727	175.730	37.675	21.930
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaalb.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen 1)	Dek-kings-percentage
20 Febr. '37 2)	1.880	79.460		56.940	46
13 „ '37 2)	1.700	77.020		55.530	47
23 Jan. 1937	1.771	10.819	54.331	39.650	50
16 „ 1936	1.774	10.802	52.718	43.224	50
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

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