

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

ORGAAN VOOR DE MEDEDELINGEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

23^e JAARGANG

WOENSDAG 1 JUNI 1938

No. 1170

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

Redactie-adres: Pieter de Hoohweg 122, Rotterdam-West.

Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplootweg.

Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

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

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

BERICHT.

In verband met de a.s. feestdagen zal het volgend nummer een dag later verschijnen.

INHOUD:

	Blz.
DIAGNOSE EN THERAPIE DER CONJUNCTUUR door Prof. Dr. G. M. Verrijn Stuart.....	408
Het centrale vliegveld door Mr. L. J. van der Valk ..	410
Rotterdam luchthaven af door C. Vermey	412
De prijsvorming onder de individuele restrictie bij de bevolkingsrubber door J. F. Haccoù	413
AANTEKENINGEN:	
Ontwikkeling op de geld- en kapitaalmarkt in de Vereenigde Staten in 1937	415
MAANDLIJFERS:	
Indexcijfers van Nederlandsche aandelen	417
ONTVANGEN BOEKEN.....	418
Statistieken:	
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten	419, 422
Groothandelsprijzen	420-421

GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

De spanning in de internationale politieke situatie heeft ook deze week nog haar stempel op het verloop van de wisselmarkt gedrukt. De vraag naar dollars hield aan in verband met kapitaalverplaatsing. Gezien de weinig gunstige stemming in Wallstreet is deze beweging niet in verband te brengen met belangstelling voor de New-Yorksche beurs, doch het gaat uitsluitend om vagabondeerend kapitaal, dat uit Europa naar minder bedreigd geachte oorden vlucht.

Te Londen daalde de Dollarkoers tijdelijk zelfs tot beneden de 4.94, een notering die zeer geruimen tijd niet meer was geregistreerd. Men krijgt wel den indruk dat de monetaire autoriteiten een daling van het Pondenkoerspeil ten aanzien van den Dollar gaarne zien en de huidige beweging aangrijpen om dat doel te bereiken. Men weet dat reeds geruimen tijd tusschen Londen en New-York besprekingen werden gevoerd om de koersverhouding weer dicht bij de vroegere pariteit te brengen. Wellicht is het recente koersverloop een aanduiding dat men tot overeenstemming is gekomen. De ontwikkeling van de handelsbeweging is reeds geruimen tijd van dien aard, dat het begrijpelijk is, dat men een daling van den Pondenkoers niet ongaarne zou zien. De vraag- en aanbodverhoudingen voor de Sterlingvaluta zou eigenlijk al geruimen tijd anders geweest zijn, wanneer niet door verschillende factoren telkens weer kapitaalverschuivingen naar Londen waren opgetreden. Nu die beweging voor het moment in het tegendeel is verkeerd, kan de feitelijke situatie der loopende betalingsbalansposten op de markt voor deze valuta weer meer naar voren komen en zich in de koersen uitdrukken.

Ook tegenover den Gulden is de Dollar zeer vast gestemd geweest. Het Egalisatiefonds heeft wederom een grens aan de koersstijging gesteld door op 1.81% af te geven. De interventie was overigens van geringen omvang, want toen men zag dat het fonds de koersstijging een rem aanlegde, kwam er wel aanbod los. En inmiddels is dan ook de koers weer wat teruggelopen. In overeenstemming daarmee is ook de Pondenkoers, die aanvankelijk was opgelopen, weer ingezakt, zoodat de week sloot op 8.96%. Per saldo vertoont dus het Pond een sterker reactie dan de Gulden, hetgeen gezien de boven omschreven situatie volkomen logisch is.

Voor Fransche Francs is de stemming ook deze week weer minder gunstig geweest, de koers liep terug tot 5.01%. Het Egalisatiefonds blijft opereeren en wel op de reeds in ons vorig overzicht gesignaleerd discrete wijze, waardoor de omvang der transacties moeilijk te schatten is. Men heeft echter wel den indruk, dat het fonds flinke bedragen aan deviezen heeft moeten afgeven om de koersreactie binnen grenzen te houden.

Aanmerkelijk beter was de stemming voor Belgische Francs. Op de contante markt toonde de notering de weerspiegeling van de vaste stemming voor Dollars, op de termijnmarkt bleek duidelijk, dat de speculatieve aanvallen sterk geluwd zijn. Het disagio voor driemaandsfrancs is tot 80 cts. teruggelopen.

De beleggingsmarkt was lui, eveneens in verband met de internationale situatie. Verscheidene nieuwe emissies bleven zonder succes hetgeen mede toe te schrijven is aan het feit, dat het beleggingsfront op de meeste niet heeft ingeschreven, hetgeen door de daaraan gegeven publiciteit natuurlijk niet zijn uitwerking op particuliere beleggers mist, te meer waar de stemming op de beleggingsmarkt toch al weifelend is in verband met de onzekere toekomst.

DIAGNOSE EN THERAPIE DER CONJUNCTUUR.

(Naar aanleiding van het achtste jaarverslag der B.I.B.)

Het onlangs verschenen jaarverslag der B.I.B., waarover wij in het nummer van 18 Mei jl. van dit weekblad het een en ander hebben medegedeeld, is het eerste, dat onder auspiciën van den nieuwen President Mr. J. W. Beyen is gepubliceerd. De President heeft in dit verslag, de bestaande traditie volgende, weder uitvoerige beschouwingen gewijd aan monetaire en financieele vraagstukken en aan een diagnose van de momenteele conjunctuur.

Daartoe was meer dan ooit aanleiding. Hoe snel het beeld der conjunctuur kan wisselen, blijkt uit een vergelijking van het verslag van Mr. Beyen met het laatste verslag van zijn voorganger Mr. Trip¹⁾. Deze laatste schreef in een periode, waarin men allerwegen bezorgd was over de snelle prijsstijging en over het gevaar van bedenkelijke uitwassen der toenmalige hausse. Het probleem van het „boom control” stond ten vorigen jare in het centrum der belangstelling. Een der gevaarlijke factoren, de sterk toegenomen goudproductie, gaf Mr. Trip destijds aanleiding tot een pleidooi voor „ordering” van dezen bedrijfstak.

De omslag, welke zich midden 1937 in de Amerikaanse conjunctuur voltrok, veranderde het aspect geheel. Op andere landen had deze wijziging der conjunctuur haar terugslag, hier en daar in den vorm van intredende depressie, maar in elk geval in den vorm van tempering van haussetendenzen. Onwillekeurig dringt zich de vraag op, of men een herhaling van 1929 te vreezen heeft.

Het is niet te verwonderen, dat in het met groote zorg samengestelde verslag van de B.I.B. juist aan dit punt bijzondere aandacht wordt geschonken. De President wijst er niet ten onrechte op, dat de toestand van thans zich in menig opzicht gunstig onderscheidt van dien van 1929. Toen een groote depressie in den landbouw met geweldige prijsdaling en groote voorraadverming; thans een veel minder ernstige prijsval en minder oopenhooping van voorraden. Toen een enorme schuldenlast als gevolg van te ver opgevoerde internationale credietverleening; thans een belangrijk minder groot bedrag aan internationale schulden. Toen groote illiquiditeit in het bankwezen, inzonderheid in Centraal Europa; thans in vele landen groote geldruimte en daar, waar dit niet in aanzienlijke mate het geval is, een deviezenregeling, die het gevaar voor afvloed van geld naar den vreemde tegengaat. Toen een catastrophale prijsdaling der grondstoffen; thans een aantal restrictieschema's, die een prijsval in den vroegeren omvang niet waarschijnlijk maken.

Men mag dan ook met den President van de B.I.B. aannemen, dat thans niet anders te wachten staat dan een betrekkelijk matige baisse. Of deze later weder door een echte hausse gevolgd zal worden, dient te worden afgewacht. In het B.I.B.-verslag wordt op de toekomst niet zoover vooruit geloopt. Wel wordt er op gewezen, dat de hausse in de jaren 1933—1937 ten deele door vele obstakels werd getemperd, met name in Europa, ten deele een weinig hechten ondergrond had als gevolg van overmatig — en, voegen wij er aan toe, weinig consequent — Staatsingrijpen, dit laatste inzonderheid in de Ver. Staten.

Dat het herstel sinds 1932 in de wereld als geheel niet vlot is verlopen, blijkt wel in zeer sterke mate uit de goudbeweging, waaromtrent het verslag weder een reeks van belangwekkende gegevens bevat.

Het aanbod van nieuw goud toont het volgende beeld:

¹⁾ Zie over het zevende jaarverslag der B.I.B. ons artikel in Econ.-Stat. Ber. van 19 Mei 1937.

Goudproductie (in duizenden onsēn fijn goud).

Jaar	Zuid-Afrika	U.S.S.R.	Ver. Staten	Canada	Andere landen	Totaal	Idem in miljoenen dollars ¹⁾
1930..	10.716	1 501	2.286	2.102	4.318	20.923	732
1931..	10.878	1.656	2.396	2.694	4.702	22.326	781
1932..	11.559	1.938	2.449	3.044	5.264	24.254	849
1933..	11.014	2.700	2.537	2.949	6.378	25.578	895
1934..	10.480	3.858	2.916	2.972	7.070	27.296	955
1935..	10.774	4.784	3.619	3.285	7.570	30.032	1.051
1936..	11.336	5.173	4.296	3.735	8.616	33.156	1.160
1937..	11.733	5.000	4.753	4.091	9.254	34.831	1.219

¹⁾ Tegenwoordige goudwaarde.

Het quantum goud is in de meeste productiegebieden wederom gestegen, maar nieuwe, overigens ietwat vage schattingen ten aanzien van Sowjet-Rusland leiden t.a.v. dit land tot een lager cijfer, dan in het vorige jaar werd vermeld.

Ook het Oosten heeft nog eenig goud afgegeven blijkens onderstaande cijfers:

(in miljoenen dollars).

Jaar	Br. Indië	China	Hongkong	Totaal
1931.....	208	18	20	246
1932.....	320	39	19	378
1933.....	202	24	33	259
1934.....	220	18	22	260
1935.....	150	14	11	175
1936.....	110	12	10	132
1937.....	50	17	1	68
	1.260	142	116	1.518

Deze laatste goudvermeerdering weegt in 1937 ongeveer op tegen het industrieele goudgebruik. De geheele nieuwe productie van 1937 is derhalve beschikbaar geweest voor versterking der reserves van de centrale banken, welke bovendien nog eenige vermeerdering ondergingen als gevolg van „disharding” van goud in de eerste helft van 1937.

Vraagt men nu, wie dit goud heeft gekregen, zoo ziet men, dat het zich allerminst gelijkmatig heeft verdeeld. Enkele landen, met name de Ver. Staten, Engeland en Nederland, kregen aanzienlijk meer goud; Frankrijk verloor een belangrijk bedrag, evenals Japan. Ook dat goud verhuisde in hoofdzaak naar de drie eerstgenoemde landen. Er is dus een voortzetting geweest van het proces van oopenhooping van goud in enkele landen, welke daarvan overigens allerminst genoeg beleven, want goud is een steriel bezit en een groote toevloed van edel metaal beteekent als regel, dat er veel „hot money” is binnengekomen, geld, waaraan men voor de eigen economische ontwikkeling ook al heel weinig heeft. De volgende cijfers, die een eenigszins vereenvoudigd beeld geven van een staat, welken wij in het B.I.B.-verslag aantreffen, geven van de eenzijdigheid van den goudstroom een denkbeeld:

(in miljoenen dollars).

Voorraad goud van centrale banken en regeeringen	Einde 1935	Einde 1936	Toe- of afneming in 1936	Einde 1937	Toe- of afneming in 1937
Ver. Staten : : : .	10.125	11.258	+ 1.133	12.760	+ 1.502
Gr-Britannië ..	1.648	2.584	+ 956	2.689	+ 105
Nederland	438	490	+ 52	930	+ 440
Zwitserland	454	655	+ 201	648	- 7
België	607	632	+ 25	597	- 35
Frankrijk	4.396	2.995	- 1.401	2.566	- 429
Japan	425	463	+ 38	261	- 202
Wereldtotaal ¹⁾ .	20.900	21.900	+ 1.000	23.250	+ 1.350

¹⁾ Zonder Rusland en Spanje; het totaal is ten deele geschat.

Dit alles wijst er op, dat de regelmatige stroom van kapitaal naar den vreemde, zooals deze vroeger bestond, geheel is stop gezet. Ook de minieme cijfers

der buitenlandsche emissies op de belangrijke kapitaalmarkten bevestigen zulks (zie volgend staatje).

Buitenlandsche emissies (zonder conversies)
(in millioenen dollars).

Jaar	Ver. Staten	Groot-Brittannië	Zwitserland	Nederland
1927.....	1.337	684	42	139
1928.....	1.251	720	18	121
1934.....	0	212	2	0
1935.....	48	104	0	0
1936.....	23	161	0	0
1937.....	4	164	44	16

Ten deele hangt de stagnatie in het internationale credietverkeer samen met het streven naar autarkie, doch men moet de beteekenis daarvan toch ook weder niet overdrijven, gelet op het feit, dat de omvang van den wereldhandel in 1937 weder ongeveer op het peil van 1929 was aangeland. De voornaamste belemmeringen voor een hervatting van het internationaal credietverkeer, welke hervatting zou betrekken het internationaliseeren van het reflatieproces, dat de wereld in de huidige conjunctuurphase wederom noodig zal hebben, zijn enerzijds gelegen in de internationale politieke moeilijkheden, anderzijds in het feit, dat de credietgevers te weinig zekerheid hebben omtrent de stabiliteit der conjunctuur en daardoor een groote behoefte gevoelen aan liquiditeit.

Tegen het eerstgenoemde cuvel een remedie aan te wijzen is moeilijk en het lag zeker niet op den weg van den President der B.I.B. om zich in zijn verslag in beschouwingen betreffende de algemeene politiek te begeven. Daarentegen had hij van de mogelijkheid tot stabilisatie van de conjunctuurgolven en de gunstige gevolgen daarvan voor het internationaal credietverkeer wel wat meer kunnen zeggen, dan hij gedaan heeft. Zoo voortreffelijk als zijn conjunctuurdiagnose in het algemeen is, zoo weinig zeggend zijn zijn beschouwingen over de therapie.

Stabilisatie van wisselkoersen, snelle afschrijving van te hoog gewaardeerde activa en van de daartegen aangegane schulden bij een intredende depressie, en een niet al te interventiepolitiek Overheidspolitiek, zijn eigenlijk de eenige, en dan nog zeer vaag en voorzichtiglijk voorgedragen positieve voorstellen, die in het verslag worden gedaan. Zoo lezen wij op blz. 9 v.v. van het verslag:

„... Never have there been such far-reaching attempts to influence economic development by governmental action; never before have hopes been so great that an active economic policy could influence, if not master, the cyclical movements of the world's economic activity — at least within national limits. The curse of unemployment, with its economic, social and political consequences, has never lain so heavily on the minds of statesmen, making an active economic and monetary policy almost a political necessity. But the impediments in the way of a normal development of business have never been so numerous. Government action, though creating work on the one hand, has on the other hand created, in many cases, an atmosphere of uncertainty hampering to private enterprise. Economic nationalism, though fostering certain branches of internal activity in all countries and the whole of economic life in the countries with a controlled economic system, has often unintentionally stood in the way of the development of foreign trade. This has led to a shrinkage of what is called the world market for many important products and thereby increased the sensitiveness of their so-called world prices. The desire for independence from fixed exchange parities, often considered a necessary instrument in an active economic policy, though not on the surface leading to great exchange fluctuations has prevented the return to a really well-established monetary stability and thereby left a feeling of uncertainty that incidentally plays an important part in the „hot money” problem....”

en op blz. 17 v.v.:

„As to government action, it is to be hoped that the fact will not be overlooked, that the main incentive to recovery over wide areas of the world is still the expectation of a sufficient margin of profit during a sufficiently long period.”

.... The immediate necessity of fighting unemployment may induce governments to ignore the fact that, though it may be better to extend employment, even without increasing the production of wealth, rather than doom a major part of the population to the curse of idleness, the ultimate aim must be to employ the factors of production for the improvement of the economic situation of the world at large. In this respect the slogan of national monetary independence, by which is meant freedom to alter exchange parities, may prove dangerous. The freedom it seems to give is often fallacious. It cannot break the inevitable interdependence of modern countries. And the instability it creates may frustrate the effects of the best-planned government action by preventing available capital from looking for investment in new productive enterprise....”

Dat alles vormt een nagalm van de bekende „aanpassingspolitiek” met handhaving van stabiele wisselkoersen. Het bezwaar, dat daartegen kan worden aangevoerd, is niet, dat de hier aangeprezen middelen op zichzelf onjuist zijn; in tijden van depressie is inderdaad snelle afschrijving van verloren activa gewenscht; en het is inderdaad aanbevelenswaard, dat de Overheid door haar politiek zekerheid en geen nieuwe ongewisheid scheidt.

Opruiming van oud zeer en stabiliteit van wisselkoersen blijven echter volkomen ineffectief uit een oogpunt van conjunctuurherstel, wanneer niet tegelijkertijd waarborgen worden geschapen, dat de conjunctuurgolven en de daarmee gepaard gaande schommelingen der geldwaarde in de toekomst belangrijker minder hevig zullen zijn dan in het heden; anders toch heeft men aan al deze op zichzelf nuttige maatregelen niets.

Het verslag van den President der B.I.B. is belangrijk sterker in de diagnose dan in de therapie. Met betrekking tot deze laatste blijft het zich in hoofdzaak in de oude banen bewegen. Het fel pleidooi vóór den gouden standaard, zooals Mr. Trip dat placht te leveren, ontbreekt weliswaar, en dat is op zichzelf al een stap in de goede richting, maar een meer positief programma van conjunctuurpolitiek ontbreekt voorhands. De weg daartoe is op grond van de goede diagnose, waartoe de medewerkers van de B.I.B. zich in staat betoonen, geopend, maar dezen bewandelen... daartoe gevoelt de President blijkbaar nog niet veel lust. Zeker, effectieve conjunctuurbeheersing is een moeilijke zaak. Maar deze moeilijkheid wettigt toch niet de vaagheid, welke Mr. Beyen in zijn eerste verslag op dit punt aan den dag heeft gelegd. Al te zeer is de schrijver onder den indruk geweest van de bezwaren, welke de Amerikaanse conjunctuurpolitiek met zich heeft gebracht. Maar er zijn andere mogelijkheden van conjunctuurpolitiek dan die van de Ver. Staten; wij zouden den President der B.I.B. willen raden om in zijn volgende jaarverslag eens een overzicht te geven van de met verschillende stelsels van conjunctuurpolitiek (Roosevelt, Sterling-landen, voormalige goudlanden, fascistische landen) bereikte resultaten, zulk een vergelijkend onderzoek zal dezen bekwamen Bankpresident ongetwijfeld aanleiding geven tot het opstellen van een conjunctuurprogramma van een meer positief karakter dan de veelszins nog wat vage beschouwingen, die hij thans heeft ten beste gegeven.

G. M. V. S.

HET CENTRALE VLEGVELD.

De noodzakelijkheid van efficiency en rendabiliteit schijnt zich in de verschillende takken van het bedrijfsleven niet op gelijke wijze te doen gevoelen. Terwijl in de industrie de concurrentie dwingt tot een zoo laag mogelijke kostprijs, en in verband daarmee de efficiency zoo hoog mogelijk wordt opgevoerd en de rationalisatie zoo consequent mogelijk doorgevoerd, zijn er andere bedrijfstakken, waarin men maatregelen ziet genomen en plannen tot uitvoering ziet gebracht, welke den toets aan de grondbeginselen der economie nauwelijks of in het geheel niet kunnen doorstaan.

Dit verschijnsel valt vooral waar te nemen bij het verkeer, en moet waarschijnlijk daaruit verklaard worden, dat subsidies uit de publieke kas het mogelijk maken, dat het richtsnoer niet gevonden wordt in de wetten der economie, doch een economisch geheel ongezond lokaal protectionisme den doorslag geeft. Wat anders te zeggen van de geweldige bedragen, die werden gestoken in de Zeehaven van Dordrecht, terwijl op 18 km afstand — binnen enkele maanden per auto in een kwartier te bereiken — een der eerste en best geoutilleerde zeehavens van de wereld is gelegen. De in Dordrecht's zeehaven geïnvesteerde kapitalen, waarvan vooruit met zekerheid te voorspellen viel, dat zij nooit rendabel zouden kunnen worden, en welke dat tot dusverre dan ook nog niet zijn geweest, kunnen worden afgeschreven, zoodra Dordrecht door de opening van de nieuwe verkeersbrug bij Zwijndrecht practisch tot een voorstad van Rotterdam is geworden.

Wanneer men aan de kust van Zuid-Amerika, Afrika of Australië een gebied ter grootte van Nederland kreeg te exploreeren, waarvoor zeeverkeer en dus een zeehaven noodzakelijk was, dan zou toch wel niemand eraan denken om, nu het wegverkeer zoo gemakkelijk en de afstanden relatief zooveel kleiner zijn geworden (niet de afstand komt in aanmerking, doch slechts de moeite om deze te overwinnen), in dat gebied voor meer dan één zeehaven de reusachtige daarvoor benodigde kapitalen uit te geven!

Men zou één zeehaven maken, en door goede verbindingswegen het geheele gebied daarop concentreeën, om op die wijze de haveninrichtingen zoo rendabel mogelijk te doen zijn.

Op Nederland overgebracht wil dat dus zeggen, dat men, wanneer de havens van Amsterdam en Rotterdam niet reeds bestonden, op zoo korten afstand van elkaar zeker niet twee moderne zeehavens zou bouwen. Dat wil natuurlijk allermintst zeggen, dat men thans één dezer beide historisch gegroeide wereldhavens zou moeten laten vervallen, maar wel, dat men goed zal doen bij het maken van nieuwe kostbare installaties steeds te overwegen, dat de moderne ontwikkeling van het wegverkeer ons feitelijk met één dier beide havens zou kunnen doen volstaan, en vooral, dat het economische waanzin zou zijn en kapitaalvernietiging zou nabijkomen om in Nederland nog nieuwe zeehavens in te richten.

Voorwaarde daarvoor is echter, dat de afstanden van het achterland tot de zeehavens met zoo gering mogelijke moeite kunnen worden overwonnen. Daarom had Dordrecht met recht een autosnelweg naar Rotterdam en een brug bij Zwijndrecht kunnen verlangen, waardoor het voor een fractie van de in de zeehaven geïnvesteerde kapitalen in de Rotterdamsche haven een eigen zeehaven zou hebben verkregen.

* * *

Wat hier over zeehavens werd geschreven, geldt a fortiori voor internationale luchthavens, waarbij men immers niet met eeuwenoude inrichtingen en tradities heeft te maken, doch welke tot ontwikkeling kwamen in een tijd, dat het verkeer langs den weg reeds een groote hoogte had bereikt, en de afstanden in vergelijking met vroeger eeuwen reeds waren gedeceerd. Hier wordt natuurlijk niet bedoeld op

plaatselijke vliegvelden, zooals Eindhoven, Vlissingen, Twente en Eelde, welke voor het *binnenlandsch* luchtverkeer een belangrijke rol kunnen spelen, en wier aanlegkosten in verband met dat verkeer volkomen verantwoord kunnen zijn. Doch voor internationale luchthavens, en de daarvoor noodzakelijke kosten, welke blijken hetgeen door de gemeente Amsterdam in Schiphol reeds is gestoken en nog bij voortduring wordt gestoken zéér belangrijk zijn, ligt de zaak anders. De investering van zoo belangrijke kapitalen maakt het noodzakelijk om de internationale luchthaven zoo rendabel mogelijk te doen zijn, d.w.z. een zoo groot mogelijk achterland te geven, dus de hoeveelheid te verwerken passagiers en vracht zoo hoog mogelijk op te voeren.

Hetgeen nu in theorie werd opgemerkt voor de zeehavens van Amsterdam en Rotterdam, geldt voor de luchthavens dier beide steden niet alleen in theorie maar ook in de praktijk. Bij den voor het moderne verkeer geringen en relatief nog steeds kleiner wordenden afstand, welke deze beide plaatsen scheidt, was het niet verantwoord om tweemaal de groote kapitalen ten laste der gemeenschap te brengen, welke voor de inrichting van een internationale luchthaven noodzakelijk zijn. Echter onder één voorwaarde: dat dan ook werkelijk de tijd, welke noodig is om den afstand van elk dier beide steden tot de internationale luchthaven af te leggen, met alle middelen, welke de moderne techniek ter beschikking stelt, zoo klein mogelijk gemaakt was. In theorie zou dit verwezenlijkt kunnen worden door den aanleg van kleine vliegvelden in de onmiddellijke nabijheid van Amsterdam en Rotterdam, van waaruit de internationale luchthaven met kleinere vliegtuigen langs binnenlandsche lijnen wordt bediend, zooals dit ook geschiedt uit Eindhoven, Twente, Vlissingen, enz. In de praktijk zal het, waar men toch reeds een auto noodig heeft om zich van het centrum der stad naar het plaatselijk vliegveld te begeven, voor Amsterdam en Rotterdam waarschijnlijk gemakkelijker zijn om eenige minuten langer in den auto te blijven zitten en zich onmiddellijk op de internationale luchthaven te doen afzetten, waardoor immers de tijd van wachten, in- en uitstappen wordt bespaard. Dit „eenige” minuten moet niet als overdrijving worden opgevat: wanneer aan de bovengenoemde voorwaarde is voldaan, dat n.l. de afstand met behulp van alle middelen, welke de moderne techniek ons ter beschikking stelt, wordt overbrugd, d.w.z. dat er een directe autosnelweg, waarlangs een auto zich gemakkelijk met een snelheid van 120 km kan voortbewegen, zoowel van Amsterdam als van Rotterdam naar de internationale luchthaven leidt, dan wordt de rijtijd tot de tegenwoordige plaatselijke luchthavens hoogstens met tien minuten of een kwartier verlengd.

Gezien de hoogte, welke de wegenbouwtechniek, en de snelheid, welke het autoverkeer eenige jaren geleden reeds hadden bereikt, had het dus voor de hand gelegen om niet twee internationale luchthavens, Schiphol en Waalhaven, tot ontwikkeling te brengen, doch in plaats daarvan één centraal vliegveld aan te leggen. Daarmede ware dan meteen een nog aanzienlijk grooter voordeel te bereiken geweest dan alleen de bediening van Rotterdam en Amsterdam: wanneer men namelijk van dit centrale vliegveld ook autosnelwegen naar Den Haag en Utrecht had aangelegd, waren daarmede de vier grootste steden van ons land *binnen een half uur* van de internationale luchthaven komen te liggen en op dit vliegveld georiënteerd, en ware daarmede ook het vraagstuk van de luchtverbinding voor die beide andere steden opgelost geweest. Zelfs hiermede is het voordeel nog niet voldoende aangegeven: binnen een actieradius van ongeveer 30 km van dat centrale vliegveld liggen bovendien nog de steden Haarlem, Leiden, Delft, Schiedam, Dordrecht, Gouda en Hilversum.

Dat wil niet minder zeggen, dan dat het centrale Hollandsche vliegveld bijna de helft van de bevolking

van ons land, dus drie tot vier millioen inwoners, binnen zijn directe actieradius zou brengen, met goede snelwegen daarvan niet verder verwijderd dan Croydon van Londen, Bourget van Parijs of Aspern van Weenen. Het gewicht hiervan dient men niet licht aan te slaan. Naast de beteekenis als internationaal knooppunt, welke, zooals nog nader zal worden aangevoerd, van zeer vergankelijke waarde kan blijken te zijn, krijgt de „Luchthaven Holland” dan een directe, onvergankelijke beteekenis, gelegen in zijn direct achterland, waardoor hij in één adem genoemd kan worden met de grootste luchthavens ter wereld.

Voor men nu echter een beslissing neemt over den aanleg van een nieuwe luchthaven, zal eerst de vraag onder het oog moeten worden gezien of eventueel Schiphol niet die functie zou kunnen vervullen. Waalhaven kan nl. als zoodanig niet in aanmerking komen, zoowel niet wegens de ligging als wegens de reeds tot stand gekomen overdracht aan Defensie. Voor Schiphol ligt de zaak echter anders, en nu wij hierin reeds een modern ingerichte internationale luchthaven bezitten, zal deze niet voor een andere mogen worden opgegeven zoolang de onbruikbaarheid als centrale luchthaven niet vaststaat.

Nu heeft Schiphol ongetwijfeld het voordeel georiënteerd te zijn op onze grootste stad Amsterdam. Doch het centrale vliegveld moet niet op één stad, doch op geheel centraal Nederland georiënteerd zijn, het moet een „Luchthaven Holland” worden. En nu ligt Schiphol ten opzichte van onze beide andere groote, en voor het internationaal verkeer ook zeer belangrijke, steden, en voor het grootste gedeelte van centraal Holland zóó excentrisch, dat met de aanwijzing van Schiphol als centrale luchthaven de belangen van Rotterdam en Den Haag aan die van Amsterdam zouden worden opgeofferd. Dit offer zou in de eerste plaats onmogelijk van die beide andere steden kunnen worden gevraagd, maar bovendien zou deze oplossing in strijd zijn met onze nationale belangen, die vragen om een werkelijk centrale luchthaven.

Theoretisch ware deze centrale internationale luchthaven bij voorkeur aan te leggen in het middelpunt van den vierhoek Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht, op ongeveer gelijken afstand van deze vier steden, hetgeen ongeveer bij Aarlanderveen zou zijn. Practisch zal de keuze van de plaats natuurlijk beïnvloed worden door de bodemgesteldheid, maar vooral ook door de snelheid der autoverbindingen met de groote steden.

Want, het zij nog eens herhaald, de absolute voorwaarde voor het opgeven der plaatselijke burger-vliegvelden van Amsterdam en Rotterdam is een directe verbinding van deze beide steden langs een autosnelweg met het centrale vliegveld. Wanneer dergelijke toegangs-autosnelwegen bestaan, dan *verliest* Amsterdam niet haar *eigen* luchthaven, het krijgt alleen in plaats van Schiphol een *andere* eigen luchthaven, die dan echter tegelijkertijd ook de *eigen* luchthaven van Rotterdam, Den Haag, Utrecht, en nog vele kleinere steden is geworden, en daarmee zijn achterland en dus zijn rendabiliteit meer dan verdubbeld heeft.

De plaatsbepaling van de internationale luchthaven kan dus alleen geschieden in samenhang met directe autosnelwegen ten minste naar Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Tenzij men in verband met deze luchthaven dus geheel nieuwe autosnelwegen wil aanleggen, zal gebruik gemaakt moeten worden van reeds bestaande, in aanleg zijnde of getraceerde autosnelwegen. Daarvoor komen in aanmerking de autosnelwegen van Den Haag naar Amsterdam, naar Rotterdam en naar Utrecht. Noodig zal dan slechts zijn een onderlinge verbinding dezer snelwegen, welke bijv. ten Oosten van Leiden kan lopen, in den zuidhoek van de Haarlemmermeer aansluit op den snelweg naar Amsterdam, bij Voorburg op den snelweg naar Utrecht en bij Rijswijk op den snelweg naar Rotterdam. Deze verbindingsweg zou dan zeer goed langs Leiderdorp

kunnen lopen, de plaats welke in den laatsten tijd voor het centrale vliegveld is genoemd.

Want het antwoord op de vraag of Leiderdorp een geschikte plaats voor het centrale vliegveld is, zal geheel afhangen van de mogelijkheid van autosnelverbindingen met de drie grootste steden. Ten opzichte van Utrecht ligt Leiderdorp in ieder geval minder gunstig, doch gezien de plaats welke Utrecht tegenover de drie groote steden inneemt, mag dit bezwaar niet overwegen. Absolute voorwaarde is echter, dat Leiderdorp, of een andere eventueel te kiezen plaats, langs een autosnelweg direct — dus zonder eenige andere stad aan te doen — is verbonden zoowel met Amsterdam, als met Rotterdam, en met Den Haag. Alleen als *die* voorwaarde vervuld is, kan men van Amsterdam en Rotterdam het opgeven hunner eigen luchthavens verlangen, omdat zij dan, zooals reeds werd opgemerkt, daarvoor een andere *eigen* luchthaven in de plaats krijgen.

Het vraagstuk van de centrale luchthaven heeft nog een geheel ander aspect gekregen, sedert door de geweldige opvoering der vliegsnelheden de plaats van Schiphol in het bijzonder en van Nederland in het algemeen, als knooppunt van internationale luchtlijnen, in het gedrang is gekomen. Zoowel door passagiers als door vracht wordt immers vooral om één reden van het vliegtuig gebruik gemaakt; men wil tijd winnen. Iedere tussenlanding beteekent ongewenscht oponthoud. De luchtvaartmaatschappijen zijn er diensgevolge op uit het aantal tussenlandingen zooveel mogelijk te verkleinen, waarbij zij echter gebonden zijn aan de actieradius hunner vliegtuigen. Deze was tot voor korten tijd nu zoodanig, dat men niet van Londen naar Scandinavië en Berlijn, niet van Parijs naar Scandinavië kon vliegen zonder een tussenlanding op Schiphol. Het groote publiek werd daaraan herinnerd door couranten-berichten en -foto's van Koning Leopold, gasten voor de koninklijke bruiloft in Londen, Sir John Simon, de filmster Lillian Harvey en den bokser Max Schmeling op hun doorreis in onze eerste luchthaven. Voor ons land was dat interessant, doch de betrokken passagiers geven er de voorkeur aan, indien mogelijk eerder te bestemder plaatse te zijn. Sinds korten tijd heeft de praktijk nu al bewezen, dat zulks mogelijk is, en men kan reeds direct van Londen naar Hamburg en Berlijn vliegen, en ons land alleen een groet brengen vanuit de lucht. Bij de steeds grootere snelheid der vliegtuigen zal dit streven toenemen, en zal ons land door het internationale luchtverkeer steeds meer worden uitgeschakeld, *tenzij* de Nederlandsche luchthaven zoo belangrijk is voor het aanbrengen van passagiers en vracht, dat die luchthaven om zichzelf door de internationale luchtlijnen wordt gezocht. Daartoe zal die luchthaven het aantal eigen passagiers en de hoeveelheid eigen vracht zoo hoog mogelijk moeten opvoeren, waartoe de uitbreiding van het achterland het eenige middel is. Wanneer wij dus met één centrale luchthaven een directe aansluiting zoowel op Amsterdam, als op Rotterdam, als op Den Haag kunnen verkrijgen, en daardoor het belang van die luchthaven meer dan verdubbelen, moeten er zeer overwegende bezwaren worden aangevoerd om dit plan *niet* tot uitvoering te brengen.

Het ontstaan van twee internationale luchthavens, Schiphol en Waalhaven, is uit de ontwikkeling van het luchtverkeer hier te lande wel te verklaren. Oorspronkelijk had dit luchtverkeer slechts plaatselijke beteekenis, en kwamen dus slechts plaatselijke vliegvelden tot ontwikkeling. Met de uitbreiding van het luchtverkeer werden deze plaatselijke vliegvelden stap voor stap verder uitgebouwd, zonder dat er een directe dringende aanleiding bestond deze ontwikkeling te stuiten en in de plaats daarvan één centrale luchthaven te maken. Op die wijze werden groote bedragen geïnvesteerd, vooral door de gemeente Amsterdam in de inrichting van Schiphol.

•Zonder twijfel is de Nederlandsche volksgemeen-

schap en de K.L.M. groote waardeering verschuldigd aan de gemeente Rotterdam, maar vooral aan de gemeente Amsterdam, vooral hetgeen deze beide steden door de technisch steeds volmaakter inrichting hunner vliegvelden voor de inschakeling van ons land in het internationale luchtverkeer hebben gedaan. De vraag is echter: moet men in deze richting voortgaan, moet Schiphol steeds verder worden uitgebreid en daarnaast, nu Waalhaven aan Defensie is verkocht, door Rotterdam een nieuwe luchthaven met internationale aspiraties worden ingericht, of moet men nog tijdig de bakens verzetten, door alsnog een centrale „Luchthaven Holland” aan te leggen. Vanzelfsprekend spelen bij de beantwoording van deze vraag de in Schiphol geïnvesteerde kapitalen een zekere rol, wanneer die kapitalen door de inrichting van een centrale luchthaven braak zouden komen te liggen. De vraag is echter of zelfs in dat geval, wanneer het in Schiphol geïnvesteerde kapitaal voor een niet onbelangrijk gedeelte als verloren zou moeten worden beschouwd, dit een reden zou mogen zijn om daarvoor de geheele toekomst van Nederland op het gebied van het internationale luchtverkeer, en daarmee wellicht ook die van de K.L.M. op het spel te zetten. Want tegenover het — zonder twijfel niet en bagatelle te behandelen — bedrag der Schiphol-investering staat de plaats, welke wij in een toekomst van tientallen jaren, misschien wel van eeuwen, op dit gebied zullen innemen.

De vraag is echter: moet men in deze richting voortgaan, moet Schiphol steeds verder worden uitgebreid en daarnaast, nu Waalhaven aan Defensie verkocht is, door Rotterdam een nieuwe luchthaven met internationale aspiraties worden ingericht, of moet men nog tijdig de bakens verzetten, door alsnog een centrale „Luchthaven Holland” aan te leggen. Vanzelfsprekend spelen bij de beantwoording van deze vraag de in Schiphol geïnvesteerde kapitalen een zekere rol, wanneer die kapitalen door de inrichting van een centrale luchthaven braak zouden komen te liggen. De vraag is echter of zelfs in dat geval, wanneer het in Schiphol geïnvesteerde kapitaal voor een niet onbelangrijk gedeelte als verloren zou moeten worden beschouwd, dit een reden zou mogen zijn om daarvoor de geheele toekomst van Nederland op het gebied van het internationale luchtverkeer, en daarmee wellicht ook die van de K.L.M., op het spel te zetten. Want tegenover het — zonder twijfel niet en bagatelle te behandelen — bedrag der Schiphol-investering staat de plaats, welke wij in een toekomst van tientallen jaren, misschien wel van eeuwen, op dit gebied zullen innemen.

Het spreekt wel vanzelf, dat in het licht van deze beschouwingen geen enkele twijfel kan bestaan indien Defensie inderdaad bereid zou zijn Schiphol van de gemeente Amsterdam over te nemen. Want dan vervalt immers het eenige argument, dat tegen den aanleg van een centraal vliegveld zou kunnen worden aangevoerd: het verlies der in Schiphol geïnvesteerde kapitalen, welke voor Amsterdam dan niet verloren zijn en in de nationale verdediging hun rendement kunnen opleveren.

Doch wanneer Defensie geen belangstelling mocht hebben voor Schiphol zal toch de principieele beslissing niet langer mogen worden uitgesteld.

En ook dan schijnt het aan geen twijfel onderhevig, dat het nationaal belang den aanleg van een centraal vliegveld eischt, dat door directe autosnelwegen met onze drie grootste steden is verbonden. Dat wordt dan niet de luchthaven Leiderdorp, of welke andere plaats voor den aanleg in aanmerking mag komen, doch de „Luchthaven Holland” waarop niet alleen onze drie grootste steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, doch het grootste gedeelte van de zoo belangrijke provincies Noord- en Zuid-Holland direct is georiënteerd.

De spoedige uitvoering van dit plan zou bovendien op dit moment een zeer welkom belangrijk object van werkverruiming bieden.

Mr. L. J. VAN DER VALK.

ROTTERDAM-LUCHTHAVEN AF?

Door het onderhoud dat de waarnemende burgemeester van Rotterdam, wethouder De Zeeuw, Maandag 23 Mei jl. op diens verzoek met den Minister van Waterstaat heeft gehad, is komen vast te staan, dat de Regeering inderdaad het voornemen koestert over te gaan tot de stichting van een centraal vliegveld te Leiderdorp. In verband hiermede zal het Rijk, aldus de Minister, bezwaar maken tegen overbrenging van het vliegveld Waalhaven naar een in den polder Zestienhoven aan te leggen luchtvaartterrein. Schiphol zal in dit schema moeten worden opgeheven en het vliegveld Waalhaven door de Gemeente Rotterdam aan het Rijk ten behoeve van den militairen luchtvaartdienst worden afgestaan.

De mededeelingen door den Minister van Waterstaat namens de Regeering gedaan, zijn verbijsterend. Verbijsterend indien men zich rekenschap geeft van de wordingsgeschiedenis van Schiphol en Waalhaven en van hetgeen zich met name ten aanzien van Waalhaven in de achterliggende jaren heeft afgespeeld. Verbijsterend indien men denkt aan alles wat de hoofdstad en de eerste havenstad van ons land ter bevordering van het luchtvaartverkeer deden en tot op den huidige dag bereid zijn te doen, maar ook niet minder verbijsterend indien men stilstaat bij de gevolgen van dit zonderling Salomo's oordeel van het huidige Kabinet. voor de beide grootste steden van ons land, elk voor zich en tezamen peilers waarop een belangrijk deel onzer nationale welvaart en internationale beteekenis, rust. Een wel zonderling Salomo's oordeel! Want nu de Minister namens de Regeering sprekend, de juistheid der geruchten omtrent haar voornemens heeft bevestigd, is het alleszins aannemelijk, dat deze, zooals een der dagbladen mededeelde, goeddeels zijn ingegeven door den wensch „versnippering van vliegvelden tegen te gaan en de concurrentie tusschen Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, die ieder voor zich een groot vliegveld willen, uit te schakelen”. De Regeering scheidt bij monde van meergenoemden bewindsman een tegenstelling die, wat Amsterdam en Rotterdam betreft, slechts in de verbeelding bestaat.

Er is geen concurrentie op het stuk der burgerluchtvaart tusschen de hoofdstad en Rotterdam. Men heeft te Rotterdam oprechte waardeering voor de voortreffelijke outillage van Schiphol. Men weet welke offers Amsterdam zich heeft getroost om Schiphol te maken tot een luchthaven, die den toets der vergelijking met de moderne vliegvelden in het buitenland zeer wel kan doorstaan. Men geeft er zich ten volle rekenschap van, dat Amsterdam krachtens zijn nationale en internationale standing *recht* heeft op een in de onmiddellijke omgeving gelegen, aan de eischen des tijds ten volle beantwoordend vliegveld en men beseft, dat voor de toekomstige ontwikkeling van de hoofdstad, Schiphol een factor van de grootste beteekenis is!

Concurrentie! Er is, wij herhalen nog eens met nadruk, geen sprake van concurrentie — iets heel anders dan een gezonde, tot de grootst mogelijke energie en ondernemingslust prikkelende, vriendschappelijke rivaliteit — tusschen Amsterdam en Rotterdam op luchtvaartgebied. Amsterdam en Rotterdam vullen elkander aan, hun belangen en doelstelling zijn dezelfde en alleen onbekendheid met de primaire functies die Nederland's twee grootste steden in het economisch bestel van ons land vervullen, kan tot zulk een volkomen misvatting leiden. Als derde „concurrent” fungeert Den Haag. Het Kabinet moge echter bedenken, dat op aandrang der toenmalige Regeering reeds in 1924 onderhandelingen zijn geopend ter zake van den aanleg van een gemeenschappelijk vliegveld Rotterdam/Den Haag onder Delft. Zooals bekend, zijn deze onderhandelingen jarenlang slepende gebleven.

Wat in 1924 wellicht nog aanvaardbaar zou zijn geweest, kan veertien jaren later niet meer op geforceerde wijze worden „toegepast”, wil men

althans gevestigde en toekomstige belangen niet op bedenkelijke wijze schaden. De Minister stelt thans eenvoudig, dat de Regeering voornemens is een centraal vliegveld onder Leiderdorp te stichten. Waalhaven moet worden afgestaan aan het Rijk, tegen aanleg van een burgervliegveld in de directe omgeving van Rotterdam — *conditio sine qua non* voor Rotterdam's medewerking ten aanzien der overdracht van Waalhaven aan het Rijk — moet de Regeering bezwaar maken en Schiphol... liquidiert sich selbst" als Leiderdorp verzezen is.

De Regeering streeft naar decentralisatie bij den militairen luchtvaartdienst. Dit streven is begrijpelijk. Een centraal punt voor den gezamenlijken militairen luchtvaartdienst kan indien ons land onverhoopt in een militair conflict mocht worden betrokken, door één enkelen geslaagden „raid" vernietigd worden. Maar is één centraal vliegveld voor de burgerluchtvaart niet even kwetsbaar? Waarom een voortreffelijk vliegveld als Schiphol tot opheffing veroordeelen en zich tegen den aanleg van een nieuw modern vliegveld ter vervanging van Waalhaven in de directe omgeving van Rotterdam verzetten? De stichting van een burgerluchthaven te Zestienhoven ontmoet, zoo heet het, bezwaren door te dichte ligging nabij het toekomstig militair vliegveld Waalhaven. Als dit bezwaar zoo ernstig is, dan rijst de vraag, waarom de Regeering haar standpunt ten deze eerst thans bekend maakt.

Maar geheel afgezien van deze overigens zeer klemmende vraag waarop de Regeering alsnog van antwoord zal moeten dienen, ontgaat ons de logica in den ministerieelen gedachtengang, die *decentralisatie* van den militairen en *centralisatie* van den burgerluchtvaartdienst beoogt. Beseft de Regeering niet, zoo zouden wij verder willen vragen, dat opheffing van Schiphol eenerzijds en de liquidatie van Rotterdam-vlieghaven anderzijds, de toekomstige ontwikkeling van Amsterdam en Rotterdam ernstig bedreigen? Ondanks de groote vorderingen die het burgerluchtvaartverkeer in de laatste vijftien jaren heeft gemaakt, staat de burgerluchtvaart — en wij denken in dit verband óók aan de ontwikkeling en uitbreiding van het vrachtvervoer door de lucht — nog in haar kinderschoenen. Er zijn welhaast nog onbegrensde mogelijkheden voor de luchtvaart weggelegd. Hoofdstad en wereldhaven kunnen, mits zij duurzaam een vooraanstaande plaats in het internationaal luchtverkeer willen innemen — en de toekomst zal leeren dat zulks een onafwijsbare eisch is willen beide zich handhaven — niet buiten een eigen vliegveld, gunstig gelegen in de onmiddellijke omgeving der beide steden. Het getuigt van gebrek aan inzicht, een centraal vliegveld te willen stichten dat noch vanuit de hoofdstad, noch vanuit de Maasstad vlog en gemakkelijk bereikbaar is. Het reizigersverkeer zoomin als het vrachtverkeer is gebaat bij een dergelijke oplossing, die even weinig bantwoordt aan den onverbiddeijken eisch van efficiency als aan de noodzaak om den best mogelijken „service" te geven. Men is er overal en terecht op uit den afstand tusschen vliegveld en stadscentrum zooveel mogelijk te verkleinen. De luchtvaart kent twee geboden: „safety first", maar daarnaast „time is money". En nu traceert de Regeering een centraal vliegveld gelegen op grooten afstand t.w. resp. 32 en 36 km van de twee vervoersbronnen, Amsterdam en Rotterdam. Is dit vooruitziend beleid? Rotterdam, wereldhaven met een internationale reputatie, maar niet langer een schakel in het groeiend luchtverkeer! Waalhaven zonder eenige reële compensatie afgestaan aan het Rijk. La mort sans phrase uitgesproken over het plan-Zestienhoven! En dit alles met volkomen negatie van hetgeen Rotterdam als eerste gemeente heeft gedaan ten aanzien van de stichting van een eigen vliegveld!

* * *

De Regeering kan moeilijk in twijfel verkeeren

over den indruk die haar „voornemen" heeft gemaakt op Gemeentebestuur en burgerij in Amsterdam en Rotterdam. Men is niet slechts teleurgesteld maar gevoelt zelfs het „voornemen" als een grievend onrecht. Grievend jegens Amsterdam, dat acht miljoen gulden in Schiphol heeft geïnvesteerd, dat nog onlangs onbewust van hetgeen der hoofdstad te wachten staat, als het voornemen werkelijkheid wordt, twee miljoen voor nieuwe startbanen beschikbaar stelde en met de Regeering in briefwisseling stond over verkoop van rijksgrond. Maar niet minder grievend jegens Rotterdam, dat men in volslagen onwetendheid liet over de eigenlijke bedoelingen en voornemens. De Regeering laat den Raad rustig delibereren en als de Raad, geschraagd door den unaniemen wensch der burgerij, tot een eenparige beslissing komt: Verkoop Waalhaven aan het Rijk, alléén mits vergunning worde verleend tot stichting van een nieuw, modern burgervliegveld in Rotterdam's onmiddellijke omgeving, krijgt de waarnemende Burgemeester nadat allerlei geruchten de ronde hebben gedaan, een uitnodiging tot een bespreking en wordt hem „het voornemen der Regeering" medegedeeld. „Und bist du nicht ruhig, so brauch' ich Gewalt" of in goed Hollandsch: zoo noodig zal ik met miskenning van de gemeentelijke autonomie mijn „voornemen" verwezenlijken. Zal de Regeering inderdaad zóóver gaan? Wij weigeren vooralsnog dit te gelooven. Amsterdam en Rotterdam zullen zich met alle ten dienste staande oirbare middelen verzetten tegen een maatregel, die voor beider toekomstige ontwikkeling in hooge mate funest is.

Amsterdam en Rotterdam, zij vertegenwoordigen meer dan een lokaal, meer dan een streekbelang. Zij zijn belangrijke peilers waarop 's lands welvaart mede berust. Moreele en economische overwegingen en belangen zijn bij het „voornemen" der Regeering ten nauwste betrokken. Wij hopen voor dit Kabinet, dat het deze zaak niet op de spits zal drijven. Een echee is allerminst denkbeeldig. De publieke opinie is een machtig wapen; de Regeering bezinne zich voor het te laat is!

C. VERMEY.

DE PRIJSVORMING ONDER DE INDIVIDUEELE RESTRICTIE BIJ DE BEVOLKINGSRUBBER.

De „Berichtgeving bevolkingsrubbercultuur over het tweede halfjaar 1937" ¹⁾ bevat voor een beoordeeling van de beteekenis der individueele restrictie voor de prijsvorming belangrijke en leerzame gegevens. De samensteller van het overzicht geeft uiting aan zijn tevredenheid met betrekking tot de werking van het nieuwe stelsel en constateert, dat na een paar moeilijke maanden de productie in korten tijd tot groote hoogte kon worden opgevoerd, zonder dat dit tot groote veranderingen in het productieproces leidde.

Nu is, na de eerste maanden, 1937 voor de bevolkingsrubber een gunstig jaar geweest, omdat in het tweede halfjaar 90 pCt. van de quota kon worden geëxporteerd. Wat de prijsbeweging aangaat, is het afgelopen jaar zeker niet onbevredigend geweest, hoewel de rubberprijzen van begin April af door een voortdurende afbrokkeling op een belangrijk lager niveau zijn gekomen.

De bevolkingsrubber heeft haar quotum ten volle uitgevoerd; de kleine onder-uitvoer toch wordt veroorzaakt, doordat op het einde van het jaar een wijziging werd gebracht in de berekening van het gewicht van natte rubber bij den uitvoer; met terugwerkende kracht tot begin van dat jaar werd natte rubber niet meer berekend als droog product, doch werd een percentage voor water- en vuilgehalte afgetrokken.

Het is, mede in verband met onze beschouwing naar aanleiding van de invoering dezer individueele restrictie ²⁾, van belang na te gaan, hoe de verhou-

¹⁾ Zie het Economisch Weekblad van Nederlandsch-Indië van 8 April jl.

²⁾ E.-S.B. van 10 Februari 1937.

dingen zich hebben ontwikkeld. Zoals bekend, bestaan er sedert begin 1937 in deze streken twee prijsverloopen, n.l. dat voor de oogstvergunningen en dat voor niet-door-licenties-gedekte rubber. Voor beide geven deze en de vorige berichtgeving de prijzen op het einde der maanden; wij hebben daaruit een tweetal grafieken samengesteld, die het prijsverloop in beeld brengen.

Algemeene beschouwing.

Bedacht moet worden, dat de uitvoer van rubber een zoodanig verloop heeft gehad, dat in de maanden Juni, Juli en Augustus de grootste uitvoeren werden geregistreerd, waarna zij geleidelijk moesten worden ingekrompen en wel van ruim 25.000 ton in Juli tot ruim 10.500 ton in December. Houdt men rekening met de mutaties in de voorraden bij erkende handelaars en zou men zoo de productie benaderen, dan zou men kunnen vaststellen, dat de productie van bijna 12.000 ton in Januari tot ruim 26.000 in Augustus werd opgevoerd en daarna geleidelijk tot ruim 12.000 ton in December moest worden ingekrompen. Daarbij wordt dan de — tegen het einde van het jaar inderdaad plaats vindende — voorraadvorming in het binnenland, die zich aan nauwkeurige becijfering onttrekt, buiten beschouwing gelaten. Deze verdeling van den uitvoer mag tot de conclusie leiden, dat in hooge mate de productie door hogere prijzen voor ongedekte rubber wordt gestimuleerd, want deze vallen in beide grafieken juist in de maanden Juni en Juli. Ook indien men de gegevens voor de individuele gewesten in beeld brengt, blijkt deze gevolgtrekking volkomen steekhoudend; in de gewesten, welker prijsverloop in grafiek no. 2 wordt geregistreerd, zien wij, dat in den regel de uitvoer bij een prijsstijging voor ongedekte rubber groter wordt; een uitzondering vormt het vrijgebied van Riouw en Onderhoorigheden in het begin van het jaar, waarvoor bij gestegen prijzen voor ongedekte rubber de prijzen dalen.

Een ander feit is, dat een druk op de prijzen der oogstvergunningen de prijzen voor ongedekte rubber doet stijgen. Deze druk is inderdaad geoefend, door-

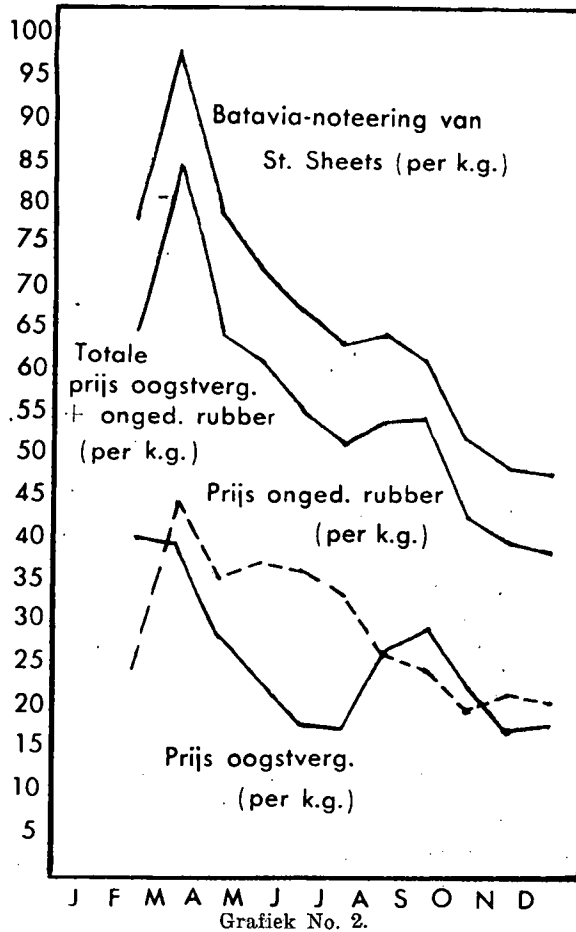
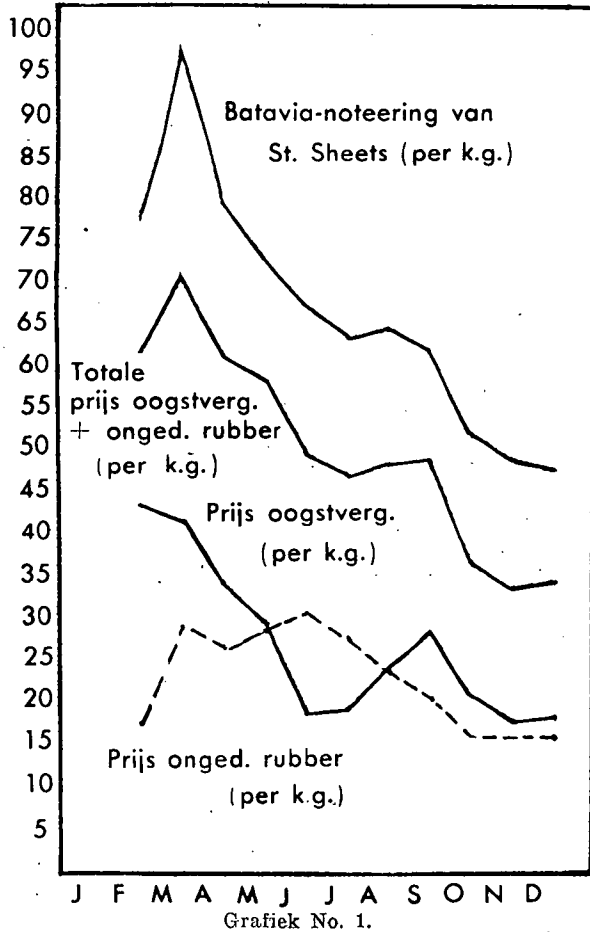
dat de licenties voor de beide laatste kwartalen begin Juni en in Augustus werden uitgereikt. In Mei/Juni (de in de grafieken opgenomen prijzen zijn per het einde der maanden) zien wij een scherpe daling intreden, terwijl wij ondanks de prijsdaling op de wereldmarkt, geregistreerd in de notering te Batavia, een stijging voor de prijzen van ongedekte rubber waarnemen. Ook eind Juli zijn de prijzen der oogstvergunningen nog op een laag peil, om daarna geleidelijk te stijgen en ten slotte in de laatste maanden het beloop van den wereldprijs te volgen.

Analyse.

Lezers van onze vorige beschouwingen over de bevolkingsrubber weten, dat de gemiddelde standaardproductie per tuinbezitter in de verschillende gewesten zeer varieert, wat een aanwijzing is voor de structuur van dezen bedrijfstak. Van overwegend kleinbedrijf (Atjeh met een gemiddeld uitvoerquotum in 1937 van 116 kg en Bangka en Onderh. met 121 kg) loopt het op tot een gemiddelde van 727 kg voor Djambi. De grootte van het gemiddelde uitvoerquotum per tuinbezitter houdt, ondanks de indertijd aangebrachte correcties, in hoofdzaak verband met wat in het verleden werd uitgevoerd.

Nu is het merkwaardig vast te stellen, dat de verhouding tusschen de prijzen van oogstvergunningen en ongedekte rubber verband houdt met het gemiddeld uitvoerquotum per tuinbezitter van de verschillende gewesten; wij kunnen dan drie groepen onderscheiden n.l. in de eerste plaats die met een gemiddeld quotum tot 165 kg (Bangka, Atjeh, Tapanoeli en Sumatra's Westkust), dan de met een iets grooter quotum (cultuurgebied Sumatra's Oostkust en Bengkalis) en ten slotte die met grotere gemiddelden (boven de 250 kg: Indragiri, Vrijgebied Riouw, Djambi, Zuid-Sumatra en West-Borneo). De uitzondering op deze indeeling vormt de Zuider- en Ooster-Afdeeling van Borneo, die een gemiddelde heeft van 211 kg, doch zich aanvankelijk als derde, later tijdelijk als de tweede groep gedraagt, in feite echter tqt de derde blijkt te behooren.

Wij hebben de eerste en tweede groep tezamen en



de derde groep met Z.- & O.-Borneo elk in een grafiek samengevat en meenen, dat deze beide grafieken ertoe kunnen bijdragen het inzicht in de prijsvorming in deze gewesten te verbreedden.

Lage gemiddelde quota.

Nemen wij dan allereerst de grafiek (No. 1) voor de gewesten met kleine gemiddelden. Wij zien daar zeer geprononceerd tot uiting komen, dat de prijsvorming van de oogstvergunningen primair is. Eerst nadat gekunsteld druk op de prijzen wordt geoeffend, door vervroegde uitgifte van licenties, kan de prijs voor de ongedekte rubber boven die voor oogstvergunningen komen, een toestand die zich in de gewesten van de eerste groep slechts tot eind Juli/begin Augustus, in die van de tweede groep iets langer kan handhaven. Voor ongedekte rubber wordt de minimum-prijs, die ertoe kan leiden om de vereischte hoeveelheid rubber te verkrijgen, aangelegd, wat wel duidelijk blijkt tegen het einde van het jaar (Sept./Oct.); de prijsdaling voor licenties wordt dan niet gevolgd door een herstel van de prijzen voor ongedekte rubber, doch leidt tot een verbreding van de marge tusschen de Batavia-notering en den totalen prijs voor vergunningen en ongedekte rubber.

Ontleden wij de individueele gegevens voor de verschillende gewesten, dan blijkt deze tendens nog duidelijker: hoe lager het gemiddelde uitvoerquotum per tuinbezitter, des te korter is het tijdvak, waarin de prijs voor ongedekte rubber dien van licenties overschrijdt: Atjeh en Bangka (resp. 116 en 121 kg) alleen eind Juni tot eind Juli, Tapanoeli en Sumatra's Westkust (resp. 155 en 165 kg) eind Mei, Juni en Juli, Bengkalis en het cultuurgebied van Sumatra's Oostkust (resp. 193½ en 212 kg) eind Mei tot en met eind Augustus. De prijs voor ongedekte rubber is hier dus zuiver datgene, wat moet worden betaald om de hoeveelheid te krijgen, welke men noodig heeft om rubber op de verkregen licenties te kunnen uitvoeren.

Hooge gemiddelde quota.

Geheel anders ligt hier de positie. Het cultuurgebied van Sumatra's Oostkust van de vorige en de Zuider- en Ooster-afdeeling van Borneo in deze groep, met resp. 212 en 211 kg, vormen de overgang tot het andere uiterste, dat gedemonstreerd wordt door het Vrijgebied Riouw (656 kg) en Indragiri (387 kg). Djambi, hoewel een grooter gemiddelde hebbende (727 kg), sluit zich na Augustus meer bij de vorige groep aan, zelfs nog geprononceerder dan de Zuider- en Ooster-afdeeling van Borneo, hoewel in geen van deze beide gewesten de marge tusschen de beide prijsniveaus een grooten omvang aanneemt. Bij deze groep (grafiek no. 2) zien wij, dat de prijzen voor ongedekte rubber reeds spoedig die der oogstvergunningen overschrijden; het kost, naar de grafiek doet vermoeden, moeite de vereischte hoeveelheid rubber te verkrijgen en de prijs voor ongedekte rubber wint aan relatieve beteekenis.

Doch ook hier komt tegen einde Augustus een andere toestand. Daar waar in de eerste 8 maanden reeds in verhouding tot de quota te veel werd verworven, komt de ongedekte rubber in een minder gunstige positie en de oogstvergunning in een evenredige betere. Men moet ten slotte uitvoervergunningen hebben om rubber te kunnen koopen, tenzij men een voorraad wenscht te vormen, en wij zien dan ook de prijzen der oogstvergunningen meer primair worden. En dan ontstaat — en hier ligt ook de verklaring voor het beloop in Djambi — tijdelijk de positie van grafiek no. 1, zij het gemiddeld met een kleinere marge. Daar waar de uitvoer regelmatig heeft plaats gehad (Vrijgebied Riouw), blijft de prijs voor ongedekte rubber hooger dan die voor licenties.

Nog een ander feit komt in de cijfers tot uiting, nl. in de prijsstijging voor ongedekte rubber tegen het einde van het jaar. In verschillende gewesten

brenkt dit tot uiting, dat de rubbertap als winstbedrijf weder grootere beteekenis had gekregen naast die als middel tot levensonderhoud. Immers, het blijkt noodzakelijk hogere prijzen aan te leggen, ten einde te voorkomen, dat het winstbedrijf nog sterker wordt ingekrompen, resp. gestaakt. Merkwaardige coincidentie is, dat deze tendens sterk tot uiting komt in gewesten, waar verloop van arbeiders, resp. staking van tap in loondienst wordt gerapporteerd; wij noemen Atjeh, Indragiri en Zuid- en Ooster-Afdeeling van Borneo. Ook voor Sumatra's Westkust constateeren wij het, zonder dat daaraan op grond der Berichtgeving deze conclusie mag worden verbonden. Tijdelijke verhoogingen in November hadden plaats in Tapanoeli, Zuid-Sumatra en West-Borneo.

Conclusie.

Bij onze analyse van de beteekenis der individueele restrictie voor de bevolkingsrubber kwamen wij in dit weekblad o.a. tot de conclusie, dat de onbeperkte overdracht van oogstvergunningen enz. zoolong als prijsvorming van de oogstvergunningen als die van ongedekte rubber voor de bevolking nadeelig zal beïnvloeden.¹⁾ Wij hebben thans de beide prijsbeelden gedurende een jaar kunnen volgen en dan zien wij inderdaad, dat er een zeer uitgesproken tendens moet worden waargenomen om den prijs voor ongedekte rubber tot het minimum te drukken en dat de prijsvorming hier zuiver een kwestie is van het minimum om de vereischte hoeveelheid rubber te krijgen. (Daarbij kon geen rekening worden gehouden met intergewestelijk vervoer van ongedekte rubber en den invloed op de prijsvormingen).

Hoe kleiner het gemiddelde uitvoerquotum, des te sterker valt deze tendens te registreeren, wat dus hierop neerkomt, dat hoe meer de licenties per eenheid rubber voor het totale inkomen van het individu beteekenen, des te ongunstiger de prijsvorming voor ongedekte rubber wordt, doch eveneens — men vergeleke de beide grafieken — des te ongunstiger de totale prijs voor licenties en ongedekte rubber afwijkt van den prijs op de wereldmarkt. Daar waar de vergunningen per tuinbezitter gemiddeld grooter worden, speelt de prijsvorming van de ongedekte rubber een belangrijker rol.

Bij de thans voortdurend scherper wordende restrictie moet deze tendens er dus toe leiden, dat de eerste grafiek de meer algemeene, en zulks nog verscherpt, wordt, wat uiteraard voor de tappers geen voordeel kan zijn. Vermoedelijk ligt de prijs voor ongedekte rubber thans dicht bij het absolute minimum, dat nog voldoende aantrekkelijkheid biedt om de toegestane hoeveelheid voort te brengen. J. F. H.

¹⁾ E.S.B. van 10 Februari 1937.

AANTEKENINGEN.

Ontwikkeling op de geld- en kapitaalmarkt in de Vereenigde Staten in 1937.

In E.-S.B. van 11 Mei jl. is een artikel gewijd aan de door President Roosevelt op 14 April jl. voorgestelde maatregelen. Hierop aansluitend houdt deze terugblik over 1937 zich voornamelijk bezig met de ontwikkeling in eenige, met de getroffen maatregelen ten nauwste verbonden, gebieden in de financieele sfeer. Hierbij zal het jaarverslag van de Directie van het Federal Reserve System (verder F.R.B. te noemen), als leidraad gebruikt worden.

Credietpolitiek.

De motieven, waardoor de Federal Reserve politiek in 1937 geleid werd, waren van tweeërlei aard. In de eerste plaats moest gezorgd worden voor het voortdurend beschikbaar blijven van bankcrediet tegen lage rente, terwijl daarnevens de omvang der beschikbare bankreserves zoo gereguleerd moest worden, dat de

mogelijkheid van een schadelijke credietexpansie in de toekomst vermeden werd. Gaan wij de door het Federal Reserve System in den loop van 1937 genomen maatregelen na, dan blijkt dit dooreenloopen van twee richtlijnen duidelijk.

Bij den aanvang van het jaar nam de industriële bedrijvigheid snel toe. Hoewel het herstel over de geheele linie nog verre van volledig was, deden zich toch reeds hier en daar verschijnselen voor, die op een ongezonde ontwikkeling wezen: een „boom-mentaliteit” begon zich te manifesteren. Deze omstandigheid gaf de Federal Reserve Board zijn eerste reden tot ingrijpen.

De totale omvang van de deposito's en betalingsmiddelen bevond zich begin Januari op hooger niveau dan in eenig voorafgaand jaar sedert 1930. Daarnaast bezaten de banken nog reserves, boven hun vereischte reserves — z.g. excess-reserves — ten bedrage van \$2010 miljoen. Dit beteekende, dat een basis aanwezig was voor een expansie der deposito's en betalingsmiddelen met 30 milliard of meer dan 50 pCt.

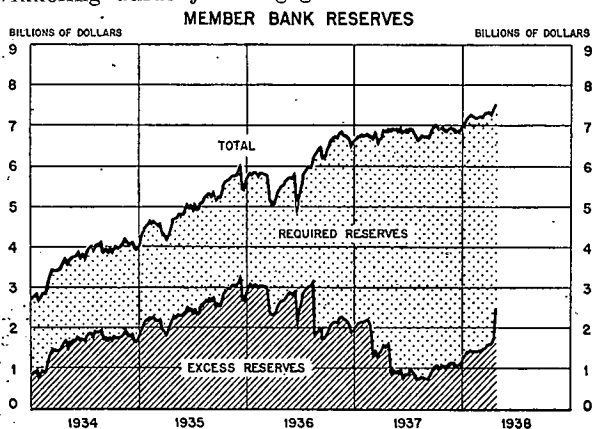
Gezien het gevaar, dat de F.R.B. door deze buitensporige excess-reserves zijn macht over de geldmarkt zou verliezen en mede geleid door de overweging, dat de bestaande deposito's reeds door het bereiken van een niet meer dan normale omloopsnelheid tot een aanzienlijke uitbreiding der economische activiteit zouden kunnen leiden, werd besloten een deel dezer excess-reserves te elimineeren. Hiertoe stonden twee wegen open:

a. Open markt operaties; i.c. het onttrekken van geld aan de banken door het verkoopen van Staatspapier; en

b. een verhooging der reserve-eischen.

Aangezien de laatste methode, door de gunstige verdeling van de excess-reserves over het bankwezen, de economische ontwikkeling het minst zou belemmeren, werd deze gekozen. Eind Januari werden de reserve-eischen met 50 pCt. verhoogd, waardoor de wettelijke bevoegdheid tot een verhooging der reserve-eischen met maximaal 100 pCt., binnen een jaar tijds volledig gebruikt was. (De eerste verhooging met 50 pCt. vond in Juli 1936 plaats). Tengevolge van dezen maatregel namen de excess-reserves met \$1.110 miljoen af, zoodat zij na de volledige uitwerking van dezen maatregel op het einde van Mei \$890 miljoen bedroegen.

In onderstaande grafiek wordt bovenbedoelde ontwikkeling duidelijk weergegeven.



De koersen van Staatsobligaties bereikten tegen het einde van 1936 een hoogtepunt. Begin Januari liepen de noteringen iets terug, tengevolge waarvan de banken zich van Staatsobligaties begonnen te ontdoen, teneinde hun winsten te realiseeren. Bovendien waren eenige der groote Centrale Reservebanken tot aanzienlijke verkoopen van Staatspapieren verplicht, teneinde aan de onttrekking van saldi door de memberbanks, wat weer een gevolg was van de verhooging der reserve-eischen, het hoofd te kunnen bieden.

Tengevolge van een en ander steeg het rendement van langlopende Staatsobligaties van 2¼ pCt. in Februari tot 2½ pCt. in begin April. In dezen loop der gebeurtenissen vond de F.R.B. aanleiding om, voor het eerst sedert 1933, tot open-markt transacties op groote schaal over te gaan. Ter uitvoering van dit besluit werd in de maand April door het Fed. Res. System voor \$96 miljoen aan Staatsfondsen gekocht. Deze open-markt transacties hadden een dubbele gunstige werking: de aanpassing aan de hogere reserveverplichtingen werd den banken vergemakkelijkt en de obligatiemarkt werd tot rust gebracht.

In onderstaande tabel komt de door deze gebeurtenissen veroorzaakte wijziging in de distributie van de staatsschuld over de verschillende categorieën beleggers duidelijk tot uiting.

Uitstaande Verplichtingen der Federale Regeering en distributie naar het type van de beleggers in 1937.
(× miljoen dollars).

	31 Dec. 1937	Verandering gedurende 1937		
		1e halfj.	2e halfj.	Jaar
Uitstaande schuld 1)....	38.663	+ 1.240	+ 264	+ 1.504
In bezit van Member banks:				
New York City Banks..	3.595	— 578	— 35	— 614
Andere Res. City Banks	5.609	— 421	— 294	— 715
Country Banks.....	3.167	+ 143	+ 12	+ 155
Niet aangesloten banken	4.250	+ 225	— 20	+ 205
Alle banken — Fed. Res. banks 2)	16.621	— 631	— 337	— 968
Federal Reserve Banks..	2.564	+ 96	+ 38	+ 134
Regeeringsinstellingen..	2.025	+ 203	+ 22	+ 225
Verzekeringsmijnen	3.948	+ 453	+ 174	+ 627
Alle andere beleggers ..	13.505	+ 1.119	+ 367	+ 1.486

1) Directe en volledig gegarandeerde verplichtingen, welke publiek zijn aangeboden en rente dragen.

2) Ten deele geschat. Ontleend aan het jaarverslag 1937 van de F.R.B.

Tegen het midden van het jaar werd de kentering in de conjunctuur duidelijk merkbaar. De F.R.B. reageerde daarop met eenige maatregelen, die ten doel hadden de omstandigheden op de geldmarkt zoo gunstig mogelijk te houden. In de eerste plaats werd het disconto verlaagd, waardoor dit in New-York op 1 pCt. kwam; „the lowest Central Bank rate in history” merkt de F.R.B. in zijn verslag op. Het disconto der overige Fed. Res. banken kwam op 1½ pCt.

In de tweede plaats werd — om aan de regelmatige najaarsvraag naar oogstcredieten te kunnen voldoen — ter aanvulling van de sterk gedaalde excess-reserves bij de New-York City Banks door de Schatkist \$300 miljoen goud uit den inactieven goudvoorraad vrijgegeven. Tengevolge hiervan stegen de totale excess-reserves tot \$1.000 miljoen, op welk peil zij de rest van het jaar ongeveer bleven. Dat het vrijgegeven goud vooral den New-Yorkschen banken ten goede kwam, blijkt uit de volgende cijfers voor hun excess-reserves. Mei \$200 miljoen; Augustus \$50 miljoen; December \$400 miljoen.

Verder werd de reserve-marge voor prolongatiecredieten van 55 pCt. op 40 pCt. gebracht. Geen van deze maatregelen had echter eenig stimulerend effect. Toen in het laatste kwartaal van 1937 de terugslag in het bedrijfsleven een nog heviger karakter toonde, leidde dit eveneens tot een exceptioneel snelle afnemering der leeningen en een ongekende ruimte op de geldmarkt.

Goud- en kapitaalbeweging.

De toestrooming van buitenlandsch kapitaal voor belegging in Amerikaansche effecten, die in het najaar van 1936 begon, ging in het eerste kwartaal van 1937 onverminderd voort. Een additioneele kapitaal-toevoerende factor van groote beteekenis vormde in deze periode de grootscheepsche aflossing door Ar-

Binnenlandsche Particuliere Emissies in 1936 en 1937¹⁾ gesplitst naar doel, soort en industrieën.
(x 1000 dollars).

	Totaal		Nieuw		Conversies	
	1936	1937	1936	1937	1936	1937
Totaal	4.578.946	2.336.975	1.191.950	1.158.527	3.386.995	1.178.448
Aandeelen	552.904	753.418	352.461	402.923	200.443	350.495
Obligaties t.w.	4.026.042	1.583.557	839.489	755.604	3.186.552	827.953
<i>Spoorwegen</i>	792.231	325.146	267.413	200.047	524.817	125.099
<i>Openb. nutsbedr.</i>	2.047.456	711.153	119.105	143.595	1.928.351	567.558
<i>Andere ind.</i>	1.186.355	547.258	452.971	411.962	733.384	135.296

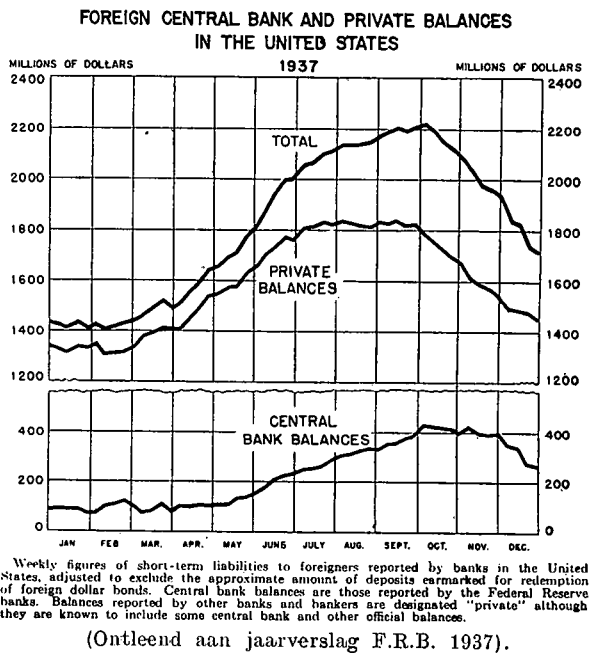
¹⁾ Ontleend aan Comm. and Fin. Chronicle.

gentinië van haar in de Vereenigde Staten uitstaande obligatieschuld. Tegen het voorjaar deed het samentaan van een voortdurende goudtoevoer, met de speculatieve tendensen op bepaalde goederenmarkten, de verwachting ontstaan, dat de Amerikaanse goudprijs verlaagd zou worden. Dit bracht een omkeer te weeg in den aard van het naar de Vereenigde Staten stroomende kapitaal. Van de \$ 680 miljoen, die volgens opgaven van banken en makelaars van einde Maart tot en met de eerste week van Juli in de Vereenigde Staten binnenkwamen, waren \$ 580 miljoen in den vorm van buitenlandsche korte termijngelden, z.g. „hot money”. Op rekening van gerepatrieerde Amerikaanse korte termijngelden kwamen daarenboven \$ 45 miljoen, tezamen dus 92 pCt. op korten termijn.

Nadat de „gold scare” geweken was hield de beweging van particuliere saldi naar de Vereenigde Staten vrijwel op; de hiernaast opgenomen grafiek toont dit effect zeer duidelijk.

Dat de lijn stijgende blijft komt voor rekening van bepaalde Centrale Banken, die voortgingen goud in Dollarsaldi om te zetten.

De conjuncturomslag in het najaar veroorzaakte een typisch omgekeerde beweging. Nu leidde wan-



MAANDCIJFERS.

Indexcijfers van Nederlandsche aandeelen. ¹⁾

Indexcijfers van 12 aandeelengroepen der Amsterdamsche effectenbeurs. Basis 2 Januari 1929 = 100.

De Bank voor Handel en Scheepvaart te Rotterdam zendt ons onderstaand overzicht:

	Banken	Kunstzijde	Industrie	Electriciteit	Handels-ondern.	Mijnbouw	Olie	Rubber	Scheepvaart	Suiker	Tabak	Thee	Totale beurswaarde
Gem. '29	101.9	73.1	119.-	114.4	95.6	88.6	99.1	100.2	95.-	99.9	87.3	92.7	103.2
" '30	94.2	34.1	90.1	100.4	71.6	63.9	93.1	52.1	71.-	76.2	65.5	74.5	84.3
" '31	73.6	22.7	60.7	83.-	52.2	45.9	52.3	48.2	47.1	46.3	45.5	46.3	55.1
" '32	48.3	13.6	45.6	70.7	38.4	33.4	34.1	17.6	29.3	27.-	25.8	30.8	37.-
" '33	51.5	10.7	48.7	80.7	41.-	40.-	41.-	26.7	28.2	27.4	25.4	39.5	40.5
" '34	47.1	16.7	48.1	77.-	37.7	47.3	39.-	40.6	22.2	23.2	26.2	50.2	39.4
" '35	50.-	14.1	52.1	69.9	39.7	49.4	43.8	43.2	23.7	24.4	29.3	47.1	42.-
" '36	56.8	13.9	57.6	78.2	50.2	58.2	73.1	58.7	34.8	37.1	44.8	51.5	55.2
" '37	73.3	26.2	77.8	108.5	78.-	77.-	99.-	101.1	73.6	60.4	59.-	76.4	77.7
Jan. '37	72.2	20.5	77.5	95.-	71.4	77.2	102.2	103.9	61.5	60.9	60.2	70.5	77.2
Febr. "	77.1	26.4	79.5	105.4	78.5	80.3	107.6	110.8	64.3	62.2	64.9	80.5	81.3
Mrt. "	76.5	31.-	79.8	103.5	81.4	87.4	106.1	129.3	73.-	65.9	65.5	86.3	82.7
April "	75.-	30.1	77.8	101.4	78.4	81.7	102.4	117.5	77.6	62.4	61.8	83.8	80.-
Mei "	72.6	28.4	76.9	101.6	77.6	76.8	102.1	110.1	74.4	61.3	60.-	76.8	78.6
Juni "	72.8	27.6	77.-	106.3	79.8	78.-	103.8	104.8	73.5	63.5	59.2	74.4	79.1
Juli "	74.4	28.9	78.8	115.1	83.3	80.5	102.3	106.3	78.8	64.5	60.9	78.4	80.2
Aug. "	77.4	30.9	82.9	120.7	87.4	82.9	105.-	110.5	87.9	67.7	63.5	82.4	83.8
Sept. "	74.5	28.3	80.4	118.4	82.4	78.4	98.-	99.3	82.4	61.3	57.9	79.6	79.2
Oct. "	69.-	22.5	74.5	109.6	72.7	66.7	88.5	76.4	71.7	52.7	51.-	69.8	71.1
Nov. "	68.9	20.2	74.3	109.1	71.3	66.1	83.5	70.7	67.9	49.8	51.-	67.1	69.-
Dec. "	69.1	19.6	74.-	114.5	71.1	66.9	87.3	73.2	67.6	51.9	52.2	66.6	70.3
Jan. '38	71.1	19.2	77.1	118.7	72.5	70.1	90.8	76.-	70.7	54.5	55.1	69.8	73.-
Feb. "	71.-	18.1	78.6	119.1	71.8	71.9	88.-	72.1	68.1	52.-	56.1	68.2	72.2
Mrt. "	69.8	18.-	76.7	118.7	69.7	72.5	82.8	68.2	65.6	50.5	54.6	66.8	69.7
April "	68.1	16.5	75.4 ¹⁾	120.6	68.2	68.9	80.7	63.9	63.6	48.8	51.7	64.4	67.7
Mei "	67.4	16.4	75.8	122.2	69.3	69.5	79.3	64.3	64.1	49.1	50.9	63.7	67.4

Indexcijfer der totale beurswaarde 3 Januari 1938 = 4.005.990.000 = 100.

5 Jan.	101.2	2 Feb.	101.9	2 Mrt.	103.2	6 April	92.2	4 Mei	95.1
12 "	103.-	9 "	100.5	9 "	102.6	13 "	96.5	11 "	96.-
19 "	103.-	16 "	100.2	16 "	98.6	20 "	97.-	18 "	95.8
26 "	103.4	23 "	103.3	23 "	97.1	27 "	96.7	25 "	93.2
		30 "		30 "	88.4				

¹⁾ Men zie voor de toelichting op dit overzicht het nummer van E.S.B. van 12 Febr. 1936, blz. 120.

Nadruk verboden.

trouwen in den Dollar tot een exodus der korte termijn-gelden. Volgens de Survey of Current Business bedroeg de netto kapitaalimport over de eerste negen maanden van 1937 \$ 1.303 miljoen, waarvan pl.m. \$ 900 miljoen in den vorm van floating („hot“) money. Aangenomen mag worden, dat het grootste deel van deze \$ 900 miljoen in het laatste kwartaal van 1937 weer teruggetrokken werd. Er bleef echter een netto-kapitaalvoersaldo, aangezien het buitenland ook in de laatste drie maanden voortging Amerikaansche effecten te koop.

De netto-invoer van goud bedroeg over het geheele jaar \$ 1.386 miljoen. Meer dan de helft hiervan kwam in de boven-gememoreerde periode van de „gold scare“ (einde Maart—begin Juli) de Vereenigde Staten binnen. Na de piek in Juni, nam de goudinvoer geleidelijk af, tot zij tegen het einde van het jaar bijna te verwaarloozen was. De aanzienlijke goudafstroming, die in diezelfde periode plaats vond, werd ten deele gecompenseerd door de voor de Vereenigde Staten zeer gunstige ontwikkeling van den buitenslandschen handel in de tweede helft van 1937.

Het groote uitvoeroverschot, dat hierdoor ontstond, compenseerde het goudverlies althans ten deele. Vooral Japan moest belangrijke hoeveelheden goud aan de Vereenigde Staten afstaan om te voldoen aan zijn verplichtingen uit den handel ontstaan.

Kapitaalmarkt.

De ontwikkeling op de kapitaalmarkt toont eveneens een duidelijke tegenstelling tusschen de eerste en de tweede helft van 1937. Na een buitengewone levendigheid in de eerste maanden van het jaar volgde onder invloed van de inzinking in het bedrijfsleven en de daarop aansluitende scherpe daling der aandelenkoersen, een snelle afnemering der emissies. De totale emissies, met uitzondering van de uitgiften door de Regeering, beliepen in 1937 \$ 3.905 miljoen, d.i. 38 pCt. minder dan in 1936. Aanzienlijk gunstiger doet 1937 zich echter voor bij een vergelijking van de uitgiften tot het aantrekken van nieuw kapitaal; deze bedroegen \$ 2.050 miljoen tegen 1.973 miljoen in 1936, een vermeerdering met 4 pCt. dus. Het belangrijkste zijn de particuliere emissies van nieuw kapitaal, daar deze een goede maatstaf zijn voor de bedrijvigheid in de productiemiddelenindustrieën. Ook President Roosevelt heeft in de toelichting bij zijn nieuwe uitgavenplannen met nadruk gewezen op de essentiële beteekenis van een herstel der particuliere

emissiebedrijvigheid voor een verbetering der conjunctuur.

Bezien wij het bovenstaande staatje, dan blijkt, dat het totaal der particuliere emissies ongeveer 50 pCt. lager was dan in 1936. Deze teruggang komt echter voor het grootste deel voor rekening van de verminderde conversies van langlopende obligatieleningen, die in 1936 tengevolge van den lagen rentestand op groote schaal plaats vonden. De nieuwe kapitaaluitgiften toonen slechts een vermindering met 5 pCt. t.o.v. 1936. Hoe scherp de omslag geweest is, blijkt het duidelijkst, wanneer men den omvang der nieuwe emissies in het eerste halfjaar van 1937 en in dezelfde periode van voorgaande jaren naast elkaar stelt; 1937 overtreft dan, met een bedrag van \$ 795 miljoen, verre alle recente voorgaande jaren (1936: \$ 463; 1935: \$ 101 miljoen).

De afnemering van het aandeel der spoorwegen en openbare nutsbedrijven van 63 pCt. in 1936 tot 48 pCt. in 1937 blijkt eveneens haar oorzaak te hebben in de sterke vermindering der conversies.

H. W. L.

ONTVANGEN BOEKEN.

De Organisator door Ingenieur N. A. Imelman, Bedrijfs-economisch Adviseur der Gemeente Utrecht, 2e uitgave. (Amsterdam 1938; N.V. Uitgevers-Maatschappij v/h. Van Mantgem & De Does. Prijs f 0.60).

Voordracht gehouden op de vergadering van het Instituut van Bezuinigings- en Oud-Bezuinigings-Inspecteurs op 22 Januari 1938, ter gelegenheid van het vijftienjarig bestaan van dit instituut, op het Departement van Financiën te 's-Gravenhage.

40 Jahre Dieselmotor. (Augsburg 1937; M.A.N., Werk Augsburg).

Statistiek voor het wasscherijbedrijf V (1936/1937). ('s-Gravenhage 1938; uitgave van de Stichting Economisch Instituut voor den Middenstand).

Rechtvaardiging van het voorwoord bij de vertaling van de „Indenture“ betreffende de 4½ pCt. Bataafsche Dollarobligatie door A. M. W. ter Laag. (Deventer 1937; N.V. Uitgevers-Maatschappij A. E. Kluwer).

De tinfusie door Ir. P. Hövig. ('s-Gravenhage z.j.; Martinus Nijhoff N.V. Prijs f 0.40).

Schrijver tracht de beschouwingen van den Heer D. J. Gerritsen, lid van de Rekenkamer te Batavia, in „Koloniale Studien“ van Juni 1935 en de conclusies, waartoe deze hebben geleid, kritisch te bekijken, alvorens het betrokken wetsontwerp in Nederland in behandeling komt.

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

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	22-28 Mei 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenk. tijdvak 1937	22-28 Mei 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenk. tijdvak 1937	1938	1937
Tarwe	6.240	485.544	740.365	—	4.250	17.735	489.794	758.100
Rogge	850	61.621	115.039	—	—	2.875	61.621	117.914
Boekweit	273	6.982	5.908	—	—	—	6.982	5.908
Mais	25.296	497.269	498.372	—	51.081	63.795	548.350	562.167
Gerst	1.248	152.512	143.363	100	7.017	6.189	159.529	149.552
Haver	232	97.159	62.223	—	7.812	3.180	104.971	65.403
Lijnzaad	—	57.235	103.056	6.820	120.801	108.536	178.036	211.592
Lijnkoek	532	29.582	28.111	—	100	—	29.682	28.111
Tarwemeel	1.200	26.401	13.566	366	6.666	2.039	33.067	15.605
Andere meelsoorten	836	15.403	18.495	156	2.340	1.468	17.743	19.963

Noot bij groothandelsprijzen. (Zie blz. 420/421)

1) *Tarwe:* Tot Jan. 1931 Hard Winter No. 2; van Jan. 1931 tot 26 Sept. 1932 79 kg La Plata; van 26 Sept. 1932 tot 5 Febr. 1934 Manitoba No. 2; van 5 Febr. 1934 tot 6 Juli 1935, 80 kg La Plata; van 6 Juli 1936 tot 30 Nov. 1936 Manitoba; van 30 Nov. 1936—2 Aug. 1937 Bahia Blanca; van 2 Aug.—16 Aug. 1937 La Plata; van 16—23 Aug. 1937 Bahia Blanca. *Rogge:* Tot Jan. 1928 Western; vanaf Jan. 1928 tot 16 Dec. 1929 American No. 2; van 16 Dec. 1929 tot 26 Mei 1930 74/5 kg Hongaarsche; vanaf 26 Mei 1930 tot 23 Mei 1932 74 kg Zuid-Russische; van 23 Mei 1932 tot 2 Oct. 1933 No. 2 Canada; van 2 Oct. 1933—25 Oct. 1937 La Plata. *Gerst:* Tot Jan. 1928 Maltling; van Jan. 1928 tot 9 Febr. 1931 American No. 2; van 9 Febr. 1931 tot 23 Mei 1932 64/5 kg Zuid-Russische; van 23 Mei—19 Sept. 1932 No. 3; van 19 Sept. 1932 tot 24 Juli 1933 62/63 kg Zuid-Russische; van 24 Juli 1933—7 Oct. 1935 64/65 kg La Plata; van 7 Oct. 1935—18 Mei 1936 62/63 kg Zuid-Russische; van 18 Mei 1936—23 Aug. 1937 64/65 kg La Plata. *Mais:* Tot Jan. 1937 2000 kg La Plata. *Lijnzaad:* Vanaf 1 Jan. 1938 per 1000 kg, tevoren per 1960 kg. De vroegere prijzen werden herleid op basis van 1000 kg.

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTOS.

Disc.	Wissels.	D.	Datum	Plaats	Datum
Ned.	Bel. Binn. Eff.	2 1/4	3 Dec. '36	Lissabon	4 11 Aug. '37
Bk.	Vrsch. in R.C.	2 1/4	3 Dec. '36	Londen	2 30 Jun. '32
Athene		6	4 Jan. '37	Madrid	5 9 Juli '35
Batavia		3	14 Jan. '37	N.-York F.R.B.	1 26 Aug. '37
Belgrado		5	1 Febr. '35	Oslo	3 1/2 5 Jan. '38
Berlijn		4	22 Sept. '32	Parijs	2 1/2 12 Mei '38
Boekarest		4 1/2	15 Dec. '34	Praag	3 1 Jan. '36
Brussel		3	30 Mei '38	Pretoria	3 1/2 15 Mei '36
Boedapest		4	28 Aug. '35	Rome	4 1/2 18 Mei '36
Calcutta		3	28 Nov. '35	Stockholm	2 1/2 1 Dec. '33
Dantzig		4	2 Jan. '37	Tokio	3.46 11 Mrt. '38
Helsingfors		4	3 Dec. '34	Weenen	3 1/2 10 Juli '35
Kopenhagen		4	19 Nov. '36	Warschau	4 1/2 18 Dec. '37
				Zwits. Nat. Bk.	1 1/2 25 Nov. '36

OPEN MARKT.

	1938				1937	1936	1914
	28 Mei	23/28 Mei	16/21 Mei	9/14 Mei			

<i>Amsterdam</i>							
Partic. disc.	1/4	1/4 2)	1/4	1/4	1/4	2 3/8-3 1/8	3 1/8-3 1/8
Prolong.	1/2	1/2 2)	1/2	1/2	1	2-1/4	2 1/4-3/4
<i>Londen</i>							
Daggeld.	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1 3/4-2
Partic. disc.	1 7/32-9/16	1 7/32-9/16	1 7/32	1 7/32	1 7/32-9/16	9/16	4 1/4-9/4
<i>Berlijn</i>							
Daggeld	2 3/4-3	2 1/4-3 2)	2 1/4-2 5/8	2 3/8-9/4	2 1/8-3	2 1/4-3 3/8	—
Maandgeld	2 3/4-3	2 3/4-3 2)	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	—
Part. disc.	2 7/8	2 7/8 2)	2 7/8	2 7/8	2 7/8	2 7/8	2 1/2-1/2
Warenw...	4-1/4	4-1/4 2)	4-1/4	4-1/4	4-1/4	4-1/4	—
<i>New York</i>							
Daggeld 1)	1/2	1	1	1	1	1	1 3/4-2 1/2
Partic. disc.	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	—

1) Koers van 27 Mei en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag. 2) 26 Mei geen notering. 3) 25/29 Mei.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia *)
24 Mei 1938	1.81 1/4	8.97 %	72.60	5.04 1/2	30.49	100 1/2
25 " 1938	1.81 1/2	8.97 %	72.75	5.03	30.56	100 1/8
26 " 1938	—	—	—	—	—	—
27 " 1938	1.81 5/16	8.96 3/8	72.80	5.02 1/8	30.54 1/2	100 3/16
28 " 1938	1.81 3/8	8.96 1/2	72.80	5.01 1/2	30.62 1/2	100 3/16
30 " 1938	1.80 3/16	8.96 1/2	72.72 1/2	5.04	30.58 1/2	100 1/8
Laagste d.w ¹)	1.80	8.96	72.55	5.—	30.46	99 3/8
Hoogste d.w ¹)	1.81 3/4	8.98	72.85	5.05	30.65	100 1/4
Muntpariteit	1.469	12.1071	59.263	9.747	24.906	100

Data	Zwitserland *)	Praag *)	Boekarest *)	Milaan **)	Madrid **)
24 Mei 1938	41.30	6.32	—	—	—
25 " 1938	41.35 1/2	6.32	—	—	—
26 " 1938	—	—	—	—	—
27 " 1938	41.31 1/2	6.32	—	—	—
28 " 1938	41.31	6.31	—	—	—
30 " 1938	41.27 1/2	6.30	—	—	—
Laagste d.w ¹)	41.25	6.27 1/2	—	9.50	—
Hoogste d.w ¹)	41.37 1/2	6.34	1.40	9.60	—
Muntpariteit	48.003	7.371	1.488	13.094	48.52

Data	Stockholm *)	Kopenhagen *)	Oslo *)	Helsingfors *)	Buenos Aires *)	Montreal *)
24 Mei 1938	46.30	40.10	45.12 1/2	3.98	47 %	1.79 %
25 " 1938	46.27 1/2	40.10	45.12 1/2	3.98	47 %	1.79 %
26 " 1938	—	—	—	—	—	—
27 " 1938	46.25	40.07 1/2	45.10	3.98	47 %	1.79 %
28 " 1938	46.20	40.05	45.07 1/2	3.98	47 %	1.79 %
30 " 1938	46.25	40.05	45.07 1/2	3.96	47 1/2	1.79 %
Laagste d.w ¹)	46.17 1/2	39.97 1/2	45.—	3.94	46 %	1.79
Hoogste d.w ¹)	46.32 1/2	40.12 1/2	45.17 1/2	4.—	47 %	1.80
Muntpariteit	46.671	66.671	66.671	6.266	95 %	2.1878

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

KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).

Data	Londen (\$ per £)	Parijs (\$ p. 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mk.)	Amsterdam (\$ p. 100 gld.)
24 Mei 1938	4.94 %	2.77 1/8	40.09	55.12 1/2
25 " 1938	4.93 1/8	2.76 %	40.09	55.06 1/2
26 " 1938	4.94 %	2.77 %	40.16 1/8	55.17
27 " 1938	4.94 1/8	2.76 %	40.15 1/2	55.13 1/2
28 " 1938	4.94 %	2.77 %	40.18	55.18
30 " 1938	—	—	—	—
31 Mei 1937	—	—	—	—
Muntpariteit..	4.86	3.90 %	23.81 1/4	40 1/8

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	14 Mei 1938	21 Mei 1938	23/28 Mei 1938 Laagste	28 Mei 1938 Hoogste
Alexandrië ..	Piast. p. £	97 1/8	97 1/8	97 %	97 %
Athene	Dr. p. £	547 1/8	547 1/8	540	555
Bangkok ...	Sh. p. tical	1/10 1/8	1/10 1/8	1/10 1/8	1/10 1/8
Budapest ...	Pen. p. £	25 1/8	25 1/8	24 3/8	25 1/8
Buenos Aires 1)	p. peso p. £	18.96 1/2	19.02	18.92	19.04
Calcutta	Sh. p. rup.	1/52 3/8	1/52 3/8	1/5 1/8	1/52 3/8
Istanbul ...	Piast. p. £	620	620	620	620
Hongkong ..	Sh. p. \$	1/2 1/16	1/2 1/16	1/2 3/8	1/3
Kobe	Sh. p. yen	1/2	1/2	1/1 1/16	1/2 1/16
Lissabon	Escu. p. £	110 3/8	110 3/8	110	110 1/2
Mexico	\$ per £	—	—	—	—
Montevideo ..	d. per £	21	20 1/8	19 3/4	21
Montreal ..	\$ per £	5.00 1/16	5.00 1/4	4.99 1/4	5.00 %
Rio de Janeiro	d. per Mil.	2 1/16	2 1/16	2 1/16	2 1/16
Shanghai ..	d. p. \$	1 1/8	1 1/8	1 1/8	1 1/8
Singapore ..	Sh. p. \$	2/3 1/16	2/3 1/16	2/3 1/16	2/3 1/16
Valparaiso 2)	\$ per £	125	125	125	125
Warschau ..	Zl. p. £	26 3/8	26 3/8	26	26 1/8

1) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke imp. hebben te betalen 10 Dec. 1936 16.12. 2) 90 dg. Vanaf 13 Dec. 1937 laatste „export” notering.

ZILVERPRIJS.

Londen 1)	N. York 2)
24 Mei 1938..	18 1/8
25 " 1938..	18 1/8
26 " 1938..	—
27 " 1938..	18 1/8
28 " 1938..	18 %
30 " 1938..	18 %
31 Mei 1937..	20 1/4
27 Juli 1914..	24 1/8

GOUDPRIJS 3)

Londen	
24 Mei 1938....	140/4 1/2
25 " 1938....	140/7 1/2
26 " 1938....	—
27 " 1938....	140/9
28 " 1938....	140/9
30 " 1938....	140/5 1/2
31 Mei 1937....	140/9 1/2
27 Juli 1914....	84/10 1/2

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

STAND VAN 's RIJKS KAS.

Vorderingen..	14 Mei 1938	23 Mei 1938
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank	f 149.932.177,11	f 149.214.792,01
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	" 94.729,04	" 97.032,82
Voorschotten op ultimo April 1938 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	" 10.871.669,72	" 6.432.165,57
Idem aan Suriname	" 13.301.317,17	" 13.307.711,39
Kasvord. weg. creditverstr. a/h. buitenl. Daggeldleeningen tegen onderpand	" 102.153.987,68	" 102.316.734,50
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabelen Vord. op het Alg. Burg. Pensioenf. 1) ...	" 32.267.980,13	" 41.541.020,19
Vord. op andere Staatsbedrijven 1) ...	" 10.397.583,31	" 11.135.214,01

Verplichtingen	14 Mei 1938	23 Mei 1938
Voorschot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrool verstrekt Schatkistbiljetten in omloop	f 234.233.000,—	f 234.233.000,—
Schatkistpromessen in omloop	" 12.500.000,—	" 12.500.000,—
Zilverbons in omloop	" 1.091.372,50	" 1.090.322,50
Schuld op ultimo April 1938 a/d. gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fonds. alsmede op. op die bel. en op de vermogensbelasting ..	" 6.906.101,76	" 6.906.101,76
Schuld aan Curaçao 1)	" 1.067.002,79	" 1.040.247,36
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenf. 1)	" 14.088.401,22	" 14.608.578,38
Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. 1)	" 212.844.487,99	" 211.509.628,11
Id. aan andere Staatsbedrijven 1)	" 25.500.000,—	" 25.500.000,—
Id. aan diverse instellingen 1)	" 177.716.304,73	" 177.761.797,46

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

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Vorderingen: 1)	21 Mei 1938	28 Mei 1938
Saldo Javasche Bank	f 566.000,—	f 270.000,—
Saldo b. d. Postchèque- en Girodienst	—	—
Verplichtingen:		
Voorschot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell.	" 6.411.000,—	" 4.575.000,—
Schatkistpromessen in omloop	" 16.500.000,—	" 16.500.000,—
Schatkistbiljetten in omloop	" 5.000.000,—	" 5.000.000,—
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds.	" 1.124.000,—	" 1.114.000,—
Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarbank.	" 1.124.000,—	" 1.184.000,—
Belegde kasmiddelen Zelfbesturen...	" 510.000,—	" 510.000,—
Voorschot van de Javasche Bank ...	" 3.174.000,—	" 725.000,—
1) Betaalmiddelen in 's Lands Kas f 33.916.000,—		

CURAÇOISCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Metaal	Circulatie	Voorschotten aan de kolonie	Disconto's	Diverse rekeningen 1)	Diverse rekeningen 2)
1 April 1938	6.715	7.016	195	63	1.854	110
1 Maart 1938	6.427	6.789	72	63	1.930	124
1 Februari 1938	6.147	6.634	55	63	1.928	121
1 Januari 1938	6.050	6.800	24	60	2.159	188
1 April 1937	4.476	5.462	117	44	1.542	75

1) Sluitp. der activa. 2) Sluitp. der passiva.

Main table with columns for GERST, MAIS, ROGGE, TARWE, BURMA RIJST, BOTER per kg., KAAS, and EIEREN. Includes sub-headers for 'Terminj-noteer.' and 'Loco Rotterdam'.

Table with columns for JUTE, KATOEN, AUSTRALISCHE WOL, JAPAN. ZIJDE, and RUBBER. Includes sub-headers for 'Middling Upland loco' and 'Super Fine C.P. Oomra'.

Table with columns for KOPER, LOOD, TIN, IJZER, GIETRIJ-IJZER, ZINK, and ZILVER. Includes sub-headers for 'Standaraard Loco Londen' and 'gem. prompt en lev. 3 maanden'.

	GE-SLACHTE RUNDEREN (versch) per 100 kg Rotterdam		GE-SLACHTE VARKENS (versch) per 100 kg Rotterdam		DEENSCH BACON middelweg. No. 1 Londen per cwt.			BEVROREN ARG. RUND-VLEESCH Londen per 8 lbs.			CACAO G.F. Accra per 50 kg c.i.f. Nederland			KOFFIE Loco R'dam/A'dam per 1/2 kg.		SUIKER Witte krist-suiker loco Rotterdam/Amsterdam per 100 kg.		THEE N.-Ind. thee-veiling A'dam Gem. Java- en Sumatrathee per 1/2 kg.		Indexcijfer voedings-en genot-middelen		
	f	%	f	%	f	ct.	sh.	f	ct.	sh.	f	ct.	%	f	%	f	%	f	%			
	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Robusta	Superior Santos	Robusta	Superior Santos	Robusta	Superior Santos	Robusta		Superior Santos	
1927					65,15	97,8	107/6	2,73	92,2	4/6	41,21	119,4	68-	46,875	95,5	54,10	91,4	19,125	119,6	82,75	109,2	101,3
1928	93,-	98,2	77,50	90,8	66,80	100,3	110/5	3,03	102,4	5/2	34,64	100,4	57/3	49,625	101,1	63,48	107,3	15,85	99,1	75,25	99,3	102,2
1929	96,40	101,8	93,125	109,2	67,81	101,8	112/2	3,12	105,4	5/2	27,70	80,2	45/10	50,75	103,4	59,90	101,2	13,-	81,3	69,25	91,4	94,7
1930	108,-	114,0	72,90	85,5	57,19	85,9	94/7	2,97	100,3	4/11	21,04	61,0	34/11	32	65,2	38,10	64,4	9,60	60,0	60,75	80,2	72,1
1931	88,-	92,9	48,-	56,3	35,72	53,6	63/6	2,44	82,4	4/4	13,84	40,1	24/7	25	50,9	27,10	45,8	8,-	50,0	42,50	56,1	53,3
1932	61,-	64,4	37,50	44,0	25,46	38,2	58/7	1,70	57,4	3/11	11,77	34,1	27/1	24	48,9	30,04	50,8	6,325	39,6	28,25	37,3	43,0
1933	52,-	54,9	49,50	58,0	30,74	46,2	74/7	1,54	52,0	3/9	9,30	26,9	22/7	21,10	43,0	22,83	38,6	5,325	34,5	32,75	37,0	37,0
1934	61,50	64,9	46,65	54,7	32,94	49,5	88/1	1,42	48,0	3/9 1/2	8,15	23,6	21/10	16,80	34,2	18,40	31,1	4,075	25,5	40	52,8	34,9
1935	48,125	50,8	51,625	60,5	32,-	48,1	88/5	1,19	40,2	3/3 1/2	8,15	23,6	22/6	14,10	28,7	15,21	25,7	3,85	24,1	34,50	45,5	32,5
1936	53,425	56,4	48,60	57,0	36,37	54,6	93/6	1,48	50,0	3/9 1/2	12,05	34,9	30/4	13,625	27,8	16,875	28,5	4,025	25,2	40	52,8	39,2
1937	71,275	75,3	61,85	72,5	42,27	63,5	94/1	1,90	64,2	4/3	17,35	50,3	38/8	16,625	33,9	22,375	37,8	6,225	38,9	53,50	70,6	53,6
Maart 1937	66,15	69,9	54,825	64,3	39,83	59,8	89/2	1,67	56,4	3/8 1/2	23,-	66,7	51/6	18	36,7	23,80	40,2	6,10	38,1	55	72,6	59,7
April	71,-	75,0	56,25	65,9	42,32	63,6	94/3	1,72	58,1	3/10	20,83	60,3	46/5	17,875	36,4	23,375	39,5	6,125	38,3	54,25	71,6	54,4
Mei	73,325	77,4	56,75	66,5	42,71	64,1	95/-	1,90	64,2	4/2 1/4	17,30	50,1	38/6	17,50	35,7	23	38,9	6,075	38,0	55	72,6	53,6
Juni	80,25	84,7	55,75	65,3	39,87	59,9	88/10	2,04	68,9	4/6 1/2	15,66	45,4	34/11	17,50	35,7	23	38,9	6,525	40,8	50,50	66,7	52,7
Juli	78,45	82,8	60,85	71,3	42,63	64,0	94/6	1,97	66,6	4/4 1/2	16,46	47,7	36/6	17,50	35,7	23	38,9	6,575	41,1	55	72,6	55,1
Aug.	77,875	82,2	67,875	79,6	46,32	69,6	102/6	2,13	72,0	4/8 1/2	17,61	51,0	39/1	17,50	34,6	23	38,9	6,50	40,6	54,75	72,3	55,3
Sept.	72,425	76,5	69,20	81,1	46,17	69,3	102/10	1,96	66,2	4/4 1/2	15,97	46,3	35/7	16,75	34,1	23	38,9	6,325	39,6	56	73,9	55,1
Oct.	69,975	73,7	70,20	82,3	43,70	65,6	97/6	1,91	64,5	4/3	12,55	36,4	28/-	15,75	32,1	22,875	38,7	6,40	40,0	55,25	72,9	55,0
Nov.	68,175	72,0	72,375	84,8	40,77	61,2	90/6	1,95	65,9	4/4	12,18	35,3	27/1	13,50	27,5	20	33,8	6,425	40,2	53,75	71,0	52,2
Dec.	68,95	72,8	72,15	84,6	43,23	64,9	96/2	1,92	64,9	4/3 1/2	11,07	32,1	24/8	13	26,5	17,25	29,2	6,40	40,0	47,75	63,0	51,0
Jan. 1938	70,825	74,8	70,375	82,5	43,54	65,4	97/-	1,96	66,2	4/4 1/2	12,18	35,3	27/2	13	26,5	16,10	27,2	6,175	38,6	51,25	67,7	51,3
Febr.	70,25	74,2	68,75	80,6	43,95	66,0	98/-	2,08	70,3	4/7 1/2	12,44	36,0	27/9	13	26,5	16	27,0	5,40	33,8	50,25	66,3	50,5
Mrt.	69,15	73,0	66,37	77,8	45,87	68,9	102/2	1,90	64,2	4/3	13,30	38,5	29/8	13	26,5	15,50	26,2	5,05	31,6	52,25	69,0	48,9
Apr.	70,35	74,3	64,40	75,5	47,29	71,0	105/6	1,88	63,5	4/2	11,68	33,8	26/1	13	26,5	15	25,4	4,65	29,1	53,50	70,6	48,2
Apr.-3 Mei	70,-	73,9	63,50	74,4	47,94	72,0	107/-	1,90	64,2	4/3	10,87	31,5	24,3	12,50	25,5	14	23,7	4,625	28,9	52,75	69,6	48,1
10 Mei '38	71,70	75,7	62,-	72,7	48,40	72,7	108/-	1,87	63,2	4/2	9,42	27,3	21/-	12,50	25,5	14	23,7	4,75	29,7	52,75	69,6	47,7
17	71,70	75,7	63,-	73,8	46,70	70,1	104/-	1,87	63,2	4/2	9,20	26,7	20/6	12,50	25,5	14	23,7	4,75	29,7	52,75	69,6	47,8
24	71,70	75,7	62,-	72,7	45,80	68,8	102/-	1,96	66,2	4/4 1/2	8,87	25,7	19/9	12,50	25,5	14	23,7	4,75	29,7	53,25	70,3	47,8
31	70,90	74,9	61,-	71,5	43,97	66,0	98/-	1,98	66,9	4/5	7,97	23,1	17/9	12,50	25,5	14	23,7	4,625	28,9	53,25	70,3	46,5

	GRENNENHOUT Zweedsch ongesort. 2 1/2 X 7 per standaard ex opslagp. Londen		VUREN-HOUT basis 7" f.o.b. Zweden/Finl. per standaard van 4.672 M³.		KOE-HUIDEN Gaaf, open kop 57-61 pond Veiling te Amsterdam		COPRA Ned.-ind. f. m. s. per 100 kg Amsterdam		GRONDNOTEN Gepelde Coromandel, per longton c.i.f. Londen		LIJNZAAD La Plata loco Rotterdam (per 1000 kg.)		GOUD cash Londen per ounce fine		Indexcijfer agrarische grondstoffen	Algemeen Indexcijfer grondstoffen	Indexcijfer Indische uitvoerproducten
	f	%	f	%	f	ct.	f	ct.	f	ct.	f	ct.	f	ct.			
	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.	Herl. Ned. Ct.	Not.			
1927	230,28	100,1	19,-	160,50	105,1	40,43	100,9	32,625	106,5	266,03	106,4	21,18/11	185,-	95,0	105,3	104,4	124,1
1928	229,90	100,0	19,-	151,50	99,2	47,58	118,7	31,875	104,1	254,10	101,6	21,-	185,25	95,1	102,0	102,2	94,8
1929	229,71	99,9	19,-	146,-	95,6	32,25	80,5	27,375	89,4	230,16	92,0	19,-	214,-	109,9	97,7	85,4	84,5
1930	218,43	95,0	18,12	141,50	92,7	25,36	63,3	22,625	73,9	175,55	70,2	14,10/11	181,75	93,3	69,6	75,1	60,0
1931	187,88	81,7	16,14	110,75	72,5	18,65	46,5	15,375	50,2	136,69	54,7	12,2/11	95,50	49,0	52,-	47,8	44,7
1932	136,14	59,2	15,13/4	69,-	45,2	11,15	27,8	13,-	42,4	130,52	52,2	15,-/4	70,-	35,9	51,25	35,1	38,4
1933	136,48	59,3	16,11/2	73,50	48,1	13,26	31,1	9,30	30,4	90,39	36,1	10,19/4	75,50	38,8	51,35	33,1	39,0
1934	134,02	58,3	17,18/4	76,50	50,1	12,07	30,1	6,90	22,5	71,90	28,7	9,12/3	72,75	37,3	51,50	31,6	37,3
1935	127,91	55,6	17,13/4	59,50	39,0	12,54	31,3	9,15	29,9	104,26	41,7	14,8/-	67,25	34,5	51,50	32,2	37,0
1936	139,98	60,9	17,19/10	78,25	51,3	15,40	38,4	11,90	38,9	113,49	45,4	14,11/9	85,-	43,6	54,60	39,0	40,7
1937	205,35	89,3	22,17/2	132,25	86,6	23,35	58,2	15,225	49,7	127,81	51,1	14,4/8	110,50	56,8	63,20	53,4	57,8
Maart 1937	201,84	87,8	22,12/-	135,-	88,4	25,-	62,4	18,05	58,9	137,54	55,0	15,8/-	106,75	54,8	63,60	57,5	64,8
April	208,79	90,8	23,5/-	135,-	88,4	28,50	71,1	16,875	55,1	138,95	55,6	15,9/8	114,50	54,8	63,45	59,3	63,6
Mei	211,29	91,9	23,10/-	137,-	89,7	26,25	65,5	14,95	48,8	127,60	51,0	14,4/-	112,50	57,8	63,15	56,7	60,2
Juni	211,01	91,8	23,10/-	137,50	90,1	24,25	60,5	14,325	46,8	130,85	52,3	14,11/7	110,50	56,7	63,10	54,8	59,0
Juli	212,-	92,2	23,10/-	136,25	89,5	24,-	59,9	14,525	47,4	137,65	55,0	15,5/4	113,-	58,1	63,15	55,2	56,3
Aug.	212,40	92,4	23,10/-	135,-	88,4	25,-	62,4	13,95	45,6	126,66	50,6	14,-/6	115,-	59,1	63,05	53,7	55,3
Sept.	211,08	91,8	23,10/-	135,-	88,4	25,-	62,4	13,15	42,9	120,84	48,3	13,9/1	115,25	59,2	63,05	52,4	57,9
Oct.	210,65	91,6	23,10/-	135,-	88,4	23,-	57,4	13,50	44,1	121,70	48,7	13,11/7	116,75	59,9	63,-	50,4	58,1
Nov.	209,46	91,1	23,5/-	132,50	86,8	18,-	44,9	12,50	40,8	109,57	43,8	12,3/3	110,50	56,7	63,10	47,7	53,2
Dec.	206,69	89,9	23,-	125,-	81,9	17,-	42,4	12,375	40,4	105,31	42,1	11,14/5	109,75	56,3	62,85	44,9	51,8
Jan. 1938	203,65	88,6	22,13/9	123,-	80,6	19,-	47,4	11,875	38,8	99,85	39,9	11,2/6	109,75	56,3	62,65	44,4	52,0
Febr.	199,56	86,8	22,5/-	122,50	80,2	17,-	42,4	10,95	35,8	95,86	38,3	10,13/9	108,-	55,5	62,70	43,4	51,0
Mrt.	197,49	85,9	22,-	116,25	76,1	15,-	37,4	10,975	35,8	92,92	37,2	10,7/2	106,25	54,6	62,75	41,8	50,0
Apr.	197,23	85,8	22,-	110,-	72,0	14,50	36,2	10,625	34,7	90,22	36,1	10,1/3	101,75	52,3	62,65	40,0	49,0
6 Apr.-3 Mei	197,13	85,7	22,-	110,-	72,0	14,50	36,2	10,875	35,5	91,85	36,7	10,5/-	100,75	51,8	62,50		

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 30 Mei 1938

		Activa.		
Binnenl. Wis-	Hfdbk. f	8.602.152,—		
sels, Prom.,	Bijbnk. "	148.750,06		
enz. in disc.	Ag.sch. "	469.774,30	f	9.220.676,36
Papier o. h. Buitenl. in disconto				
Idem eigen portef.	f	5.400.000,—		
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel.				5.400.000,—
Beleeningen	Hfdbk. f	302.967.189,37 ¹⁾		
incl. vrsch.	Bijbnk. "	3.959.747,38		
in rek.-cert.	Ag.sch. "	23.756.908,66		
op onderp.			f	330.683.845,41
Op Effecten enz. ...	f	330.036.482,35 ¹⁾		
Op Goederen en Ceel. "		647.363,06		330.683.845,41 ¹⁾
Voorschotten a. h. Rijk				
Munt, Goud	f	112.937.535,—		
Muntmat., Goud		1.367.834.815,94		
		f	1.480.772.350,94	
Munt, Zilver, enz.		20.290.310,05		
Muntmat., Zilver, ..				1.501.062.660,99 ¹⁾
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds				42.049.759,95
Gebouwen en Meub. der Bank				4.600.000,—
Diverse rekeningen				11.269.529,03
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221)				8.905.871,61
			f	1.913.192.343,35
Passiva.				
Kapitaal	f	20.000.000,—		
Reservefonds		4.338.707,82		
Bijzondere reserve		6.600.000,—		
Pensioenfonds		11.400.525,03		
Bankbiljetten in omloop		944.328.770,—		
Bankassignatiën in omloop		683.112,33		
Rek.-Cour. { Het Rijk f		135.640.856,87		
saldo's: { Anderen "		785.884.918,58		921.525.775,45
Diverse rekeningen				4.315.452,72
			f	1.913.192.343,35
Beschikbaar metaalsaldo	f	754.849.687,01		
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is		1.887.124.210,—		
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht				

¹⁾ Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) f 65.883.125,—
²⁾ Waarvan in het buitenland " 92.169.202,03

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opelschb. schulden	Beschikk. metaal-saldo	Dek-kings perc.
	Munt	Muntmat.				
30 Mei '38	112938	1.367.835	944.329	922.209	754.850	80
23 " '38	113268	1.367.494	919.610	947.580	755.153	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⁾
23 " 1938	9.195	—	330.131	5.400	11.914
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

¹⁾ Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opelschb. schulden	Beschikk. metaal-saldo
28 Mei '38 ²⁾	136.520		184.610	62.460	37.692
21 " '38 ²⁾	135.890		185.140	63.920	36.266
30 Apr. 1938	116.574	20.150	186.238	74.248	32.529
23 " 1938	116.574	19.800	185.870	73.216	32.739
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaalb.	Dts-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen ¹⁾	Dek-kings-percentage
28 Mei '38 ²⁾	1.630	73.430		49.960	55
21 " '38 ²⁾	1.830	76.800		49.050	55
30 Apr. 1938	1.259	13.582	50.868	61.588	52
23 " 1938	1.555	13.453	50.247	60.581	53
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

¹⁾ Sluitpost activa. ²⁾ Cijfers telegrafisch ontvangen.

BANK VAN ENGELAND.

Data	Metaal	Bankbilj. in circulatie	Bankbilj. in Banking Departm.	Other Securities	
				Disc. and Advances	Securities
25 Mei 1938	327.176	480.200	46.210	9.528	19.419
18 " 1938	327.141	478.592	47.816	7.755	20.750
22 Juli 1914	40.164		29.317		33.633

Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits		Reserve	Dek-kings-perc. 1)
			Bankers	Other Accounts		
25 Mei '38	95.671	26.477	91.248	36.103	46.976	30,5
18 " '38	98.346	28.502	93.175	35.969	48.549	30,8
22 Juli '14	11.005	14.736		42.185	29.297	52

¹⁾ Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

BANK VAN FRANKRIJK.

Data	Goud	Zilver	Te goed in het buitenl.	Wis-sels	Waarv. op het buitenl.	Beleeningen	Renteloos voorschot v. d. Staat
19 Mei '38	55.808	435	20	10.361	793	3.688	3.200
12 " '38	55.807	420	33	11.115	792	4.073	3.200
23 Juli '14	4.104	640	—	1.541	8	769	—

Data	Bons v. d. zelfst. amort. k.	Diver-sen ¹⁾	Circulatie	Regk. Courant		
				Staat	Zelfst. amort.k.	Parti-culieren
19 Mei '38	5.575	2.753	98.827	785	2.498	17.047
12 " '38	5.575	2.786	99.876	854	2.470	17.333
23 Juli '14	—	—	5.912	401	—	943

¹⁾ Sluitpost activa.

DUITSCHER RIJKBANK.

Data	Goud	Daarvan bij buitenl. circ. banken ¹⁾	Deviezen als goud-dekking geldende	Andere wissels en cheques	Beleeningen
23 Mei 1938	70,8	20,3	5,6	5.021,1	45,9
14 " 1938	70,8	20,3	5,5	5.229,0	54,4
30 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effec-ten	Diverse Activa ²⁾	Circu-latie	Regk.-Crt.	Diverse Passiva
23 Mei 1938	544,4	1.273,9	5.608,3	1.007,5	234,4
14 " 1938	544,0	1.244,3	5.803,7	955,0	234,1
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	94,—	40,0

¹⁾ Onbelast. ²⁾ w.o. Rentenbankscheine 23, 14 Mei, resp. 24, 18 mill.

NATIONALE BANK VAN BELGIË (in Belga's).

Data	Goud	Munt en metaal	Munt en diversen	Buitenlandsche deviezen en goudwaarden	Binnen- en buitenlandsche wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfondsen	Voorschot aan der Staat	Overheids-fondsen	Circulatie	Regk. Crt.	
										Schatkist	Partic.
25/5 ..	2.693	55	742	495	133	150	228	4.116	14	279	
19/5 ..	2.734	54	718	495	138	150	228	4.128	15	287	

FEDERAL RESERVE BANKS.

Data	Goudvoorraad		"Other cash" ²⁾	Wissels	
	Totaal bedrag	Goud-certificaten ¹⁾		In her-disc. v. d. member banks	In de open markt gekocht
18 Mei '38	10.648,9	10.639,9	414,2	7,8	0,5
11 " '38	10.649,8	10.640,9	427,1	8,2	0,6

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circula-tie	Totaal Depo-sito's	Gestort Kapitaal	Goud-Dek-kings-perc. ³⁾	Algem. Dek-kings-perc. ⁴⁾
18 Mei '38	2.564,0	4.123,5	9.288,5	133,6	82,5	—
11 " '38	2.564,0	4.132,3	9.291,8	133,5	82,5	—

¹⁾ Deze certificaten werden door de Schatkist aan de Reserve Banken gegeven voor de overname van het goud, toen de § op 31 Jan. '34 van 100 op 59,06 cents werd gedevalueerd.

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

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

PARTICULIERE BANKEN AANGESLOTEN BIJ HET FED. RES. STELSEL.

Data	Aantal leening.	Dis-conto's en beleen.	Beleg-gingen	Reserve bij de F. R. banks	Totaal depo-sito's	Waarvan time deposits
11 Mei '38	—	8.451	12.359	6.001	26.345	5.207
4. " '38	—	8.517	12.325	5.943	26.292	5.226

De posten van De Ned. Bank, de Javasche Bank en de Bank of England zijn in duizenden, alle overige posten in miljoenen van de betreffende valuta.