

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER
- UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

23^e JAARGANG

WOENSDAG 20 JULI 1938

No. 1176

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

M. F. J. Cool — Adjunct-secretaris.

Redactie-adres: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam-West.
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatweg.
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8468.

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

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

INHOUD:

	Biz.
Reclame en internationaal toerisme door H. J. A. Hermens	544
De-economische beteekenis van het vreemdelingenverkeer door J. A. Coltof	545
De Wereld-Jamboree „Nederland" van 1937 door Staatsraad J. J. Rambonnet.....	548
Doel en werkwijze der A.N.V.V. door Mr. H. M. Planten 550	
De spoorwegen en het toerisme door Dr. P. Th. Pos-thumus Meijjes	552
Het centrale vliegveld door A. Parent	553
De wanverhouding tusschen voortbrenging en verbruik van koffie door J. F. Haccoö	555
De Rijksmiddelen over Juni 1938.....	556
AANTEKENINGEN:	
Structuurveranderingen in het Zwitsersche vreemdelingenverkeer	557
Maandstaten van Nederlandsche Banken.....	558
Indexcijfers van belangrijke voedings- en genotmiddelen en grondstoffen.....	559
De zichtbare suikervoorraden in de wereld	559
ONTVANGEN BOEKEN	559
MAANDLIJFERS:	
Overzicht van den stand der Rijksmiddelen	560
Statistieken:	
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten	561, 562

GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

Veel omzetten heeft de wisselmarkt in de verslagweek weer niet te zien gegeven. Wel was er in de verschillende valuta's fluctuatie, waarin echter per saldo niet veel lijn te onderkennen was. In het begin van de week stond de Pond-Dollar-verhouding nog onder den invloed van de geruchten inzake een eventueele stabilisatie van de koersverhouding dezer beide deviezen op een voor Engeland meer bevredigend peil. De Londensche Dollarnoteering behaalde een record voor dit jaar op 4.92. Na de verklaring van minister Hull, dat er geen sprake was van besprekingen over stabilisatie, daalde de Dollarkoers in Londen onmiddellijk.

Op onze markt heeft de koersverschuiving zich voornamelijk doen gelden ten aanzien van het Pond. Weliswaar was in het begin van de week de Dollar vrij aanzienlijk boven het slot van de voorgaande week, t.w. op 1.81¹⁴/₁₆, maar daarna is de schommeling uitermate gering geweest. Na het hoogste punt van 1.81³/₄ kwam door de opgemelde verklaring die de stabilisatieplannen ontkende wel een lichte reactie, doch niet verder dan 1.81¹⁴/₁₆, terwijl daarna zelfs weer een stijging intrad. De ommekeer in de stemming na deze verklaring uitte zich voornamelijk door een vaste houding van het Pond. Van 8.95⁵/₈ kwam de noteering op 8.96%. Op den laatsten weekdag trad intusschen weer een reactie in, die in het begin van de nieuwe week nog werd verscherpt, zoodat de noteering zelfs op 8.95³/₄ kwam.

De Franc boekte na een aanvankelijke daling in de rest van de week een herstel, mede door het ingrijpen van het Fransche Egalisatiefonds, en anderzijds als gevolg van de psychologische werking van het nieuwe crediet aan de Fransche Regeering verleend. Gunstig is de stemming voor den Franc nog steeds niet en er is ook weinig reden tot optimisme in de situatie van de staatsfinanciën.

De goudmarkt blijft vast gestemd, in de eerste plaats onder den invloed van vraag voor Fransche rekening. Die aanhoudende vraag is op zichzelf ook reeds een bewijs dat men in Frankrijk zelf nog geenszins gerust is op het verdere verloop van de monetaire situatie.

De geldmarkt blijft natuurlijk ongewijzigd. De beleggingsmarkt geeft een wat betere stemming meer in het bijzonder voor integralen en andere oude schuld. Van een omvangrijke beleggingsvraag is nog niet te spreken, maar het resultaat van de laatste 3¹/₄ pCt. emissie Nijmegen duidt er op dat het publiek toch weer wat meer in de markt komt.

RECLAME EN INTERNATIONAAL TOERISME.

Men kan van de reclame en van de vreemdelingenindustrie moeilijk zeggen, dat zij zich „bien étonné” zullen gevoelen „de se trouver ensemble”. Normaliter toch is de reclame het enige productiemiddel; dat de vreemdelingenindustrie in haar macht heeft en waarmee zij iets tot stand kan brengen, eenmaal gegeven zijnde wat ieder land den vreemdeling kan bieden, hetgeen als regel bepaald wordt door de natuur, door de historie en de traditie en door de cultuur; gegeven zijnde tevens de prijzen, die een bepaald land moet vragen voor de bezichtiging en het genieten van het schone, deze prijzen een uitvloeisel zijnde van de verhoudingen in dat land.

Bezien wij de zaak erg nuchter, dan is de vreemdelingenindustrie dus een industrie, die in vergelijking met andere weinig interne problemen kent, daar haar product nauwelijks te wijzigen is en de kostprijscalculatie steeds op hetzelfde neerkomt, waardoor de concurrentie zich slechts kan uiten in de beïnvloeding van de vreemdelingen, in het scheppen van behoeften bij hen aan het genot en het schoons, dat een land biedt. En daar het meest geëigende middel om dit doel te bereiken de reclame is, is daarmee de nauwe band tussen reclame en vreemdelingenindustrie verklaard. Wil een land vreemdelingen trekken, dan is het absoluut noodzakelijk daarvoor de reclamehulptrouwen te doen aanrukken, daar anders de in dit opzicht concurrerende landen er wel voor zullen zorgdragen, deze vreemdelingen geleidelijk naar hun land te brengen. Heeft men iets goeds aan te bieden, dan zal daarvan slechts op ruime schaal worden gebruikt, als men de potentiële vraag in kennis stelt van hetgeen men aan te bieden heeft en haar tracht te overreden haar behoeften in die richting te bevredigen.

Het is een bekend feit, dat de organisatie van de reclame voor de vreemdelingenindustrie in nagenoeg alle landen tot zeer vele en tot zeer diepgaande moeilijkheden aanleiding heeft gegeven. Wat Nederland betreft hebben zij destijds den Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart aanleiding gegeven een commissie te benoemen, die tot taak had hem van voorlichting te dienen omtrent de vraag op welke wijze het vreemdelingenverkeer hier te lande bevorderd kon worden. Het bekende, in 1936 uitgebrachte „rapport Krayenhoff” was er het gevolg van. Het ligt geenszins in onze bedoeling de inhoud van dit rapport thans nog aan een beschouwing te onderwerpen, doch wel willen wij het gebruiken als springplank tot een korte analyse van de bijzondere moeilijkheden, die aan de reclame voor het internationaal toerisme inherent zijn.

* * *

De desiderata, waartoe het rapport komt, zijn in 4 categorieën ondergebracht. Zoals ieder industrieel bedrijf er steeds op uit is zijn product goedkoper te fabriceren en te verbeteren ten einde daardoor een sterkere positie in te nemen, zo luiden ook de eerste twee desiderata van het rapport, dat Nederland goedkoper moet worden en dat Nederland aantrekkelijker moet worden. Zoals evenwel reeds vermeld werd, zijn de mogelijkheden in deze richtingen vrij beperkt; door het stichten van een speelgelegenheid, door het geven van reducties aan vreemdelingen, hetzij direct hetzij indirect in den vorm van het Zwitserse hotelplan, kan men te dezer zake ongetwijfeld wel wat doen, doch de kern van de zaak, het directe doel van het vreemdelingenbezoek evenals de prijszetting heeft men niet in de hand, dat blijft een gegeven.

Er blijven dus als „pièce de résistance” de twee andere wens, die onafscheidelijk bij elkander behoren: de wens van zakelijkere organisatie en van een meer doeltreffende propaganda. Nagenoeg alle problemen van de vreemdelingenindustrie schuilen in de reclame — het woord propaganda is o.i. hier niet

op zijn plaats — en in de organisatie van deze reclame.

* * *

Houden wij de abstractie van de vreemdelingenindustrie als analogie van andere industrieën nog even vol, dan is er geen reden om van bijzondere moeilijkheden te spreken, daar dan zowel de reclame als de zakelijke organisatie vanzelfsprekend een goede verzorging ten deel zal vallen. De vreemdelingenindustrie is evenwel een product van een conglomeraat van bedrijven, zodat de reclame van deze industrie een vorm van *collectieve reclame* is.

Ieder, die enige ervaring in de reclame heeft, weet hoeveel klemmen en voetangels er op dit terrein liggen. Geen collectieve reclamecampagne of zij dreigt van jaar tot jaar te sneuvelen; geen collectieve campagne of er bevinden zich onder de deelnemers tal van ontevredenen. Het kleine bedrijf — en nu spreken wij nog maar van een collectieve campagne van bedrijfsgenoten, dus overeenkomstige bedrijven — wil er niet aan mede doen, omdat de voordelen „toch maar aan de leidende bedrijven ten deel vallen”; het leidende bedrijf daarentegen voelt zich niet genoodzaakt „zijn noodlijdende concurrenten er bovenop te helpen”; en weer een andere categorie vindt een collectieve campagne prachtig zolang aan haar geen financiële deelname wordt gevraagd.

Men wordt het niet eens over den omvang van de kosten, over de verdeling van de kosten, over de wijze waarop de collectieve campagne zal worden uitgevoerd, over de te gebruiken media enz. enz. Er zijn wel een aantal gevallen, waarin deze moeilijkheden tenslotte overwonnen worden, maar uitzonderingen blijven het, terwijl de schaduwen van de moeilijkheden steeds afgetekend blijven. En nu hebben wij het slechts over een campagne van bedrijven van denzelfden bedrijfstak, laat staan dus de collectieve campagnes, die over verschillende bedrijfstakken en tegelijkertijd verschillende bedrijfstakken heengrijpen.

De oorzaak van dit verschijnsel ligt voor de hand. Is het voor een individueel bedrijf reeds een probleem inzicht te verkrijgen in de daadwerkelijke resultaten van de reclame, die voor dit bedrijf tracht den afzet te verhogen of te verdedigen, hoeveel moeilijker is dat dan nog voor een conglomeraat van bedrijven. Bij de individuele reclame is het een enkelen keer mogelijk vrij nauwkeurig de resultaten van de reclame te meten, doch als regel is het inzicht in dezen samengang een ervaringskennis.

Hoeveel vager moet het inzicht in de resultaten van de reclame dan wel zijn voor de, aan een gemeenschappelijke reclamecampagne deelnemende bedrijven. Men zit verder van de organisatie van deze reclame af en kan dus haar resultaten niet zo op den voet volgen als die van de eigen reclame. Men kan ook alweer moeilijk haar resultaten behoorlijk scheiden van de resultaten van de eigen reclame enz. Maar aan den anderen kant blijft een vrij scherp inzicht in de resultaten voor de individuele bedrijven beslissend voor den steun, dien zij aan de gemeenschappelijke actie zullen toezeggen.

En even zeker is het ook, dat de ontwikkeling van de vreemdelingenindustrie een onderwerp van collectieve actie is, daar de voor alle bedrijven gemeenschappelijk geldende „appeal” in belang en betekenis verre uitgaat boven de argumenten van de individuele bedrijven, of wellicht nog duidelijker geformuleerd, daar de individuele bedrijven eerst met de aanprijzing van hun diensten en producten in behoorlijke mate succes zullen hebben als er een algemene behoefte is aan het bezoek van het land, de stad of de streek, waar deze bedrijven gevestigd zijn.

* * *

Het zal na deze uiteenzettingen duidelijk zijn, dat in vrijwel elk land ter wereld, dat een vreemdelingenbedrijf heeft, zowel de organisatie als het verga-

ren van de fondsen voor de gemeenschappelijke reclame tegen puntige klippen moet schuren en tussen hen vrijwel klem raken. Dat was niet alleen in ons land het geval, ook elders is dit noodzakelijk onderhouden. De drang om deze problemen op te lossen evenwel was groter en daardoor tevens de medewerking van de daarvoor in aanmerking komende bedrijven in die landen, die in belangrijkere mate dan Nederland van den „export” van het landschoon afhankelijk waren. Maar de moeilijkheden zijn daarmee niet uit den weg geruimd en zo was het vrijwel overal Vadertje Staat, dat aan de jaspanden werd getrokken en wiens medewerking werd ingeroepen.

Dit gevolg is logisch en begrijpelijk, maar in wezen heel iets anders dan wat het „rapport Krayenhoff” wil, nl. dat het aanboren van de bronnen in vreemdelingenindustrie dient bekostigd te worden uit de openbare middelen, hetgeen gemotiveerd wordt met er op te wijzen, dat het bij uitstek algemene belangen zijn, welke onze samenleving op directe of indirecte wijze heeft bij het vreemdelingenverkeer, terwijl dit voor den fiscus evenzeer wijde betekenis heeft. Maar dan wil het „rapport Krayenhoff” feitelijk niets anders dan dat de Staat de kosten van de vreemdelingenindustrie draagt, terwijl de industriële bedrijven er de eerste voordelen van hebben! Welke industrie zou een dergelijken exportsteun, in wezen een exportpremie, niet evenzeer op prijs stellen! Inderdaad is het vreemdelingenverkeer van algemeen belang, doch is er ten deze enig verschil met andere export-industrieën? Indien de jamfabrikanten bijv. met behulp van een collectieve reclamecampagne hun afzet in het buitenland belangrijk zouden kunnen vergroten, komt dat ook aan onze samenleving in vrijwel al haar geledingen ten goede: aan de fruitkwekers, aan de grondeigenaren, aan de glasindustrie, aan de transportmiddelen, aan de in al deze industrieën betrokken arbeidersgroepen en via al deze categorieën aan den middenstand en de dienstverlenende bedrijven enz.

Er is te dezer zake tussen de vreemdelingenindustrie en andere export-industrieën geen wezenlijk verschil, zodat de conclusie moet luiden, dat de sprong in het rapport van den Staat als hulporgaan bij de organisatie tot het orgaan, dat tevens de middelen moet verschaffen, een ontoelaatbare sprong, in ieder geval een slecht berekende sprong is. Het zijn de bedrijven, die in eersten aanleg belang hebben bij de vreemdelingenindustrie, bij den verkoop en exploitatie van landschoon, die verantwoordelijk zullen moeten worden gesteld voor de kosten, die nodig zijn om een behoorlijken afzet te verkrijgen. De hotels, de café's, de vervoermiddelen, bepaalde amusementsinrichtingen en dgl. zullen moeten opbrengen, waarmee men de openbare middelen wil belasten. Wil men daarnaast een subsidie aan den Staat vragen, dan is dat te motiveren met een beroep op de moeilijkheden bij de organisatie, doch niet met het algemeen belang.

In een geheel ander licht komt dit probleem te staan, als voor een land het volksinkomen een middel moet zijn tot het scheppen van deviezen, hetgeen in niet-totalitaire staten niet het geval is. Moet een land beschikking hebben over deviezen, dan is het internationaal toerisme, vrij van contingentering en andere belemmeringen, uiteraard bij uitstek geschikt om deze deviezen te verschaffen; doch dan wordt daarmee de Staat ook direct belanghebbende bij de vreemdelingenindustrie.

* * *

Het bedrag, dat een individueel bedrijf jaarlijks voor de reclame voor zijn producten ter beschikking stelt is alleen afhankelijk van het resultaat, dat met de reclame in dat jaar resp. in een serie van achtereenvolgende jaren kan worden behaald. De reclame moet commerciëel verantwoord zijn en naar commerciële gezichtslijnen worden opgesteld. Voor een

collectieve campagne zijn te dezen opzichte geen andere normen te stellen en dus dient ook het bedrag, dat voor de reclame in de vreemdelingenindustrie wordt begroot, gebaseerd te zijn op een nauwgezette afweging van offer en nut.

Het ene bedrijf bestemt 2 pCt. van zijn afzetbedrag voor reclame, een tweede 5 pCt., een derde 10 of 15 pCt. en weer een ander 25 pCt., doch al deze percentages worden van jaar tot jaar gecalculceerd, rekening houdende met koopkracht, met concurrentie, met interne kwantitatieve verhoudingen, kortom met alle factoren, die de bedrijfsbegroting beheersen. De omvang van de reclame-campagne voor de vreemdelingenindustrie dient op dezelfde wijze bepaald te worden: marktonderzoek en conjunctuur-analyse zijn er de noodzakelijke hulpmiddelen bij.

Onder deze omstandigheden moet het wel vreemd aandoen, dat in het „rapport Krayenhoff” wordt volstaan met een middelenraming van jaarlijks f 500.000, waarvan alleen wordt gezegd, dat dit als een redelijk bedrag moet worden beschouwd, waarmee men verwachten mag, inderdaad resultaten te bereiken. Het moge best waar zijn, de bewijsvoering is toch wel uiterst summier en pover! In feite is het niet meer dan een slag in de lucht, hoewel eventueel tegengeworpen moeilijkheden bij de vaststellen van het reclamebudget gaarne onderschreven zullen worden.

De problemen van het internationale vreemdelingenverkeer zijn gebleken hoofdzakelijk problemen van reclame-aard te zijn. Daarmede zijn zij geenszins opgelost, zeker niet in de democratisch geregeerde landen, doch daarmee is wel gewezen op den oorsprong en den aard van de problemen. En een dergelijk inzicht is een eerste vereiste, wil het mogelijk zijn den weg voor een rationele behandeling en een rationele oplossing te vinden.

H. J. A. HERMENS.

DE ECONOMISCHE BETEKENIS VAN HET VREEMDELINGENVERKEER.

Vreemdelingenverkeer — Vreemdelingenindustrie.

Het is geen toeval, dat men na 1918 en in nog sterkere mate sinds het uitbreken van de crisis in 1929 de woorden vreemdelingenverkeer en toerisme steeds meer heeft vervangen door het woord „vreemdelingenindustrie”. De economische drepressie heeft verschillende landen doen uitzien naar nieuwe bestaans- en afzetmogelijkheden voor hun bevolking en daartoe heeft men de mogelijkheden van het vreemdelingenverkeer als het ware opnieuw ontdekt: het heeft zijn intrede gedaan in de rij der volwaardige industrieën en is gepromoveerd tot „vreemdelingenindustrie”.

* * *

Vele landen bezitten een combinatie van klimatologische en geografische verhoudingen en een nationale cultuur, welke gezamenlijk wel in staat zijn, den vreemdeling te doen besluiten, zijn vacantiereis daarheen te ondernemen, mits dit alles op een juiste wijze onder zijn aandacht wordt gebracht. Zoo is onder de druk der economische moeilijkheden de propaganda voor het toerisme niet alleen geïntensiveerd, doch zij is tevens uitgegaan van gebieden, waar men twintig jaar geleden daaraan nog niet dacht. Dienengevolge is het scherpe onderscheid tussen toeristenlanden en niet-toeristenlanden allengs vervaagd: in vele staten is het toerisme een „industrie” geworden, die aan de mededinging van haar concurrenten elders het hoofd heeft te bieden. De toerist is een ruilobject tussen de verschillende staten geworden en de te zijnen opzichte genomen maatregelen wijzen er helaas op, dat men hem — met voorbijzien van hoogst belangrijke psychologische factoren — steeds meer gaat beschouwen als een „artikel” van de internationale handels- en betalingsbalans, met al de

gevolgen, welke daaraan in de huidige situatie zijn verbonden.

De beperking van het deviezenverkeer heeft ertoe geleid, dat het toerisme bij de internationale economische onderhandelingen een ruime plaats is gaan innemen; bij bilaterale overeenkomsten, gesloten op basis van compensatie, is de „ruil” van toeristen tegen goederenexport geen zeldzame figuur meer. Daarbij wordt een direct verband gelegd tussen het uitgaande vreemdelingenverkeer en een bepaalde post op de betalingsbalans, waarmede aan deze categorie van menselijke ontspanning een voorwaardelijkheid en een inelasticiteit worden opgelegd, die wel kwalijk in overeenstemming kunnen worden gebracht met het — ondanks de toeneming der gezelschapsreizen e.d. — individuele en ook culturele karakter van het vreemdelingenverkeer. Bij dergelijke overeenkomsten worden de manipulaties, die men ten opzichte van ijzeren staven of melkproducten uitvoert, eveneens toegepast ten aanzien van toeristen, wier uitgaven nu eenmaal de betalingsbalans van hun eigen land en die van het land, waarheen zij trekken, beïnvloeden.

* * *

Het is een mercantilistisch georiënteerde zienswijze, op grond waarvan men aan het vreemdelingenverkeer in een aantal staten een eenzijdig nationale tendens tracht op te dringen, het bij uitsluiting tracht te stellen in dienst van één nationale volkshuishouding. Het behoeft weinig betoog, dat een dergelijke vastlegging allerminst bevorderlijk kan worden geacht voor de ontplooiing van het toeristische verkeer, dat immers juist in de mogelijkheid ener vrije keuze van doel en middelen zijn sterkste stimulans vindt.

Tegenover deze beperkende tendens is echter een voortdurende versterking van de wil tot het bezoeken van andere landen waarneembaar. De reislust breidt zich uit tot telkens nieuwe groepen der bevolking, welke niet zeer lang geleden hun vakantie in het eigen land plachten door te brengen. Deze tendens heeft voor het toerisme zelf, zowel in quantitatief als in kwalitatief opzicht, nog altijd van kracht zijnde, vérgaande gevolgen met zich mede gebracht.

Enerzijds is in een tijdvak, waarin de depressie tot vermindering van buitenlands toerisme noopte, een nieuwe categorie van reizigers opgekomen, welke het begin vormde voor een herstel van het aantal toeristen, dat na 1934 aanmerkelijk toenam. Anderzijds ging deze uitbreiding van het vreemdelingenverkeer gepaard met een vermindering der gemiddelde koopkracht van het reizend publiek, een vulgarisatie, die blijkt uit een kortere verblijfsduur op de plaats van bestemming; uit het feit, dat een groter deel der toeristen in een lagere, en een kleiner deel in een betere klasse reist, en dat het per persoon gemiddeld uitgegeven bedrag vermindert.

Het zou daarom geheel verkeerd zijn, dit verschijnsel zonder meer toe te schrijven aan de groote depressie, daar het eveneens werd waargenomen tijdens een opgaande conjunctuur. Duidelijk blijkt dit bijv. uit de gegevens omtrent Canada, waar juist in 1929, toen het aantal reizigers groter was dan in voorafgaande jaren, het vervoer in de salonklasse daalde tot 21 pCt. van het totale vervoer (1927: 27 pCt.); dat voorts het percentage der passagiers, die in hutten reisden, verminderde tot 44 (1927: 52 pCt.), doch dat daarentegen het vervoer in de derde klasse toenam tot 35 pCt. (1927: 21 pCt.)¹⁾. Een zelfde gang van zaken kan men waarnemen bij het toerisme in Italië, Frankrijk en de Verenigde Staten.

Wanneer de vermindering van de inkomsten, die

een land uit hoofde van het toeristenverkeer ontvangt, samengaat met een grotere bezetting der lagere vervoersklassen, een gemiddeld kortere verblijfsduur en een kleiner per toerist uitgegeven bedrag, dan zou men verkeerd doen door tussen beide verschijnselen een causaal verband aan te nemen, zonder de mogelijkheid te overwegen, dat de vermindering dezer inkomsten nog groter ware geweest indien niet het land was bezocht door een nieuwe groep van vreemdelingen.

Zij het ook, dat hun uitgaven lager zijn dan die van hen, door wier wegblijven de daling in de ontvangsten ontstond. Het systeem van gezelschapsreizen, het tevoren calculeren van reissommen inclusief verblijf en amusement, het vervoer per autobus en de organisatie van complete vacantiereizen door scheepvaartmaatschappijen (cruises) zijn even zovele vormen, waarop de vreemdelingenindustrie zich geleidelijk meer is gaan toelegen teneinde het bezoek der nieuwe toeristengroepen aan te moedigen en uit te lokken.

Deze popularisatie van het toerisme heeft in belangrijke mate de richting aangegeven bij de aanpassing, welke zich na de eerste crisisjaren bijv. in de hotelindustrie van diverse landen heeft doorgezet; zij heeft haar duidelijk stempel gedrukt op de propaganda voor het vreemdelingenverkeer, en zij vormde in vele landen de impuls tot de ontdekking der „vreemdelingenindustrie”.

Vreemdelingenverkeer en handelsbalans.

In verschillende staten heeft aldus een nationale reactie plaats gevonden op een verschijnsel, dat naar zijn aard een internationaal karakter draagt. Economisch is de betekenis van deze internationale tendens dan ook vooral gelegen in de gevolgen, welke zij in verschillende staten teweeg heeft gebracht. Ook van de vraagstukken van het internationaal handels- en betalingsverkeer mag men zeggen, dat — hoe belangwekkend zij op zichzelf ook mogen zijn — zij eerst hun juiste betekenis verkrijgen, indien men de conclusies, waartoe zij leiden, stelt in het kader der verschillende volkshuishoudingen. Voor geen enkele tak van bedrijvigheid is dit wellicht zo gewenst als juist voor de vreemdelingenindustrie. Men moet tekort schieten bij de analyse van dit probleem, indien men het uitsluitend zou herleiden tot verhoudingen van im- en export, tot afweging van daaruit voortvloeiende schulden en vorderingen. Reeds vanuit internationaal gezichtspunt bekeken zou dit hoogst ondoelmatig zijn, daar de totale wereld-export synoniem is met de totale wereld-import. Nooit zal men dus het pleit kunnen voeren voor een versterking van de export in het algemeen en voor die van de onzichtbare export door middel van dienstverlening in het bijzonder; er zijn omstandigheden, die juist voor bepaalde landen het tegengestelde wenselijk maken.

Het laatste woord over de economische betekenis van het vreemdelingenverkeer is dus niet gesproken met het noemen van de redenen, op grond van welke de algemene gewenstheid van een toenemend vreemdelingenverkeer kan worden aangetoond; het is pas gezegd, wanneer men de concrete gevolgen van het toerisme voor een bepaald gebied aangeeft. Een beschouwing van het internationale aspect is daartoe zeker noodzakelijk, het resultaat voor de nationale economie is de alles beheersende maatstaf. Het aanleggen van deze maatstaf verhindert echter geenszins de gevolgtrekking, dat het eenzijdig nastreven van wat ook op toeristisch gebied landsbelang wordt geacht, onvermijdelijk in strijd moet komen met de wederkerigheid, zonder welke het internationaal en dus evenzeer het toeristisch verkeer onmogelijk is. Het is vooral het Economisch Comité van de Volkenbond geweest, dat hierop terecht met nadruk heeft gewezen:

¹⁾ Vg. F. W. Ogilvie. The turist movement. Londen 1933, blz. 149.

„Vouloir attirer chez soi le plus grand nombre de touristes — aldus een in 1936 verschenen rapport¹⁾ — et faire en même temps tout son possible pour empêcher ses propres ressortissants de se rendre dans les pays voisins, est aussi dénué de bon sens économique que de vouloir tout exporter sans rien importer”.

Technisch gezien ontvangt het land, waar de toeristen een deel van hun in eigen land verworven inkomen besteden aan consumptieve goederen en diensten, de koopkracht, welke in de uitgegeven geldsommen ligt opgesloten. Door overdracht van deze koopkracht in het ontvangende gebied zelf kan de mogelijkheid tot import van buitenlandse goederen toenemen.

Vanuit het vaderland van den bezoeker vinden remises naar het toeristenland plaats, waarmede bij het bezoekende land orders kunnen worden geplaatst. Tegenover de grotere export, die deze orders daar veroorzaken staat geen import, doch slechts het verblijf en de genoegens, die de bezoekers in het toeristenland ontvangen (de z.g. „onzichtbare import”). Doordat de bezoekers tijdelijk hun inkomen elders verteren, geven zij dus de industrie in hun eigen land aanleiding om voor de export te gaan produceren in plaats van voor de binnenlandse consumptie, welke zou hebben plaats gevonden, indien zij de reis naar het toeristenland niet hadden ondernomen. De verhouding der voor binnenlands gebruik en der voor export gevraagde goederen en diensten heeft zich ten gunste van de laatsten gewijzigd.

Vindt de overdracht der ontvangen koopkracht naar elders plaats, dan wordt zij gebruikt tot delging van schulden terzake van uit het buitenland ontvangen goederen of diensten. De toerist kan het document der buitenlandse vorderingen kopen, waartegen hij in het toeristen-debiteurenland de diensten der verkeers-, hotel- en amusementsbedrijven ontvangt. Evenzeer kan schuld delging plaats vinden indien de reiziger zijn tegoed in het toeristenland tot dit doel aanspreekt; op deze wijze wordt bijv. het rentetegoed der Verenigde Staten in een aantal Europese landen verteerd.

De invloed op 's lands welvaart.

De economische betekenis, welke deze transacties voor de toeristenlanden bezitten, is ten dele verbonden aan het karakter van het internationaal toeristenverkeer. De export, welke door middel van de verschaffing van vreemdelingendiensten plaats vindt, overschrijdt de landsgrenzen niet, zij is een „exportation à l'intérieur”; deze diensten worden „gehaald” door den toerist, en het bezochte land heeft dus niet alleen geen vrachtkosten te dragen, doch het kan bovendien nog koopkracht ontvangen wanneer de toerist van de nationale vervoersdiensten gebruik maakt (scheepvaart, luchtvaart)²⁾.

Het vreemdelingenverkeer heeft voorts de eigenschap, dat het van nature een afwijking doet ontstaan van de im- en exportpositie van diverse landen, zoals deze mede is gegroeid op grond van de internationale verbizondering bij de aanwending van arbeid en kapitaal. De toerist vraagt in het land, dat hij bezoekt, nu eenmaal niet alleen — ja meestal zelfs niet voor het belangrijkste deel zijner uitgaven — de typisch nationale producten (bijv. tulpen, kaas, jenever en klompen!) doch evenzeer hetgeen hij ook in eigen land zou vragen. Zo vindt export door het

¹⁾ Société des Nations. Comité économique. Etudes relatives au Tourisme considéré comme facteur de l'économie internationale. Genève 1936, blz. 8.

²⁾ Ook voor het land van den bezoeker behoeven de gelden voor passage niet altijd het karakter van „vrachtkosten” te dragen, daar een deel van de verpleging ook bij verblijf in het eigen land moet worden verschaft, terwijl het reizen zelf reeds voor velen een vorm van toeristisch genot is. Hierin is echter een zeer sterk subjectief element gelegen.

toeristenland plaats van goederen en diensten, voor welke internationale uitwisseling economisch geen enkele reden zou bestaan indien de vreemdeling was thuisgebleven; dan immers zou zijn vraag naar vele goederen, welke tot zijn dagelijkse consumptie behoren, geen aanleiding geven tot import uit het toeristenland.

De betekenis der hierdoor ontstaande afwijking kan voor de huidige omstandigheden niet bij benadering worden aangegeven. Neemt men in aanmerking, dat voor 1929 de uitgaven voor toerisme, over de gehele wereld gedaan, werden geschat op 5 pCt. van de waarde der goederen, die object zijn van internationale handel¹⁾, dan zou daarin zeker een belangrijke afwijking liggen opgesloten van de internationale handelsverhoudingen. Doch de beperkingen, waaraan het goederenverkeer sinds 1929 is onderworpen, maken het waarschijnlijk, dat voor de door den toerist gevraagde goederen in de huidige situatie evenzeer grote kans zou bestaan, dat hun invoer aan belemmeringen zou blootstaan.

Voor normale tijden mag men de in dit opzicht door het toeristenverkeer veroorzaakte afwijking wel stellen op 2 à 3 pCt. van de waarde van de internationaal uitgewisselde goederen.

De economische betekenis van het toeristenverkeer voor een land is van velerlei omstandigheden afhankelijk; de post, die het uitgaande en binnenkomende toerisme op de betalingsbalans vertegenwoordigt, zegt hieromtrent slechts zeer weinig. Bevindt zich een land in een sterke crediteurenpositie, dan kan er geen enkel bezwaar bestaan tegen de aanmoediging der eigen burgers, naar elders te trekken en daar bijv. rente en aflossingen van leningen in de vorm van toeristendiensten in ontvangst te nemen. De landen, welke deze toeristen ontvangen, betalen aldus hun schulden af.

Dit betekent slechts een welvaartsvermeerdering, indien en voor zoverre de lening voor productieve doeleinden is gebruikt. Tegenover de aan reizigers verleende diensten staat dan de inkomensvergroting, voortvloeiende uit de voortbrenging van goederen, die met behulp van het buitenlandse vermogen plaats vindt.

Dient de koopkracht, uit het toeristenverkeer verkregen, niet tot aflossing van buitenlandse schulden, dan is haar betekenis geheel afhankelijk van de wijze, waarop zij kan, resp. moet, worden besteed. Moet veel worden geïmporteerd van hetgeen den toerist wordt geboden, dan zal voor dit deel van de koopkracht der vreemdelingen het nationale profijt betrekkelijk gering zijn. Slechts de winsten, die men op de goederen kan behalen, komen de volkshuishouding ten goede, doch de inkomens, welke bij hun productie worden verkregen, vallen het leverende land toe. In een dergelijke positie verkeren enige belangrijke toeristenlanden, die tegenover een belangrijk inkomen uit hoofde van het vreemdelingenverkeer een aanmerkelijke post voor importen op hun betalingsbalans aantreffen.

Doch ook onder deze omstandigheden blijft voor de bedoelde landen het toeristenverkeer zeer waardevol, daar steeds een groot deel der prestaties uit het verrichten van arbeid bestaat, waardoor de inheemse bevolking, voor welke anders in het eigen land geen emplooi zou zijn, een inkomen kan verwerven. Grote groepen personen zijn voor hun levensonderhoud op het verrichten dezer dienstprestaties aangewezen, en haar beroepsstructuur is geheel aan de eisen van het vreemdelingenverkeer aangepast.

Beschikt echter het toeristenland zelf geheel of voor het merendeel over de producten, die de reiziger nodig heeft, dan ontstaan voor het land, naast de geschapen arbeidsmogelijkheid, belangrijke voordelen:

¹⁾ Vg. League of Nations. Balances of Payments 1936. Geneva 1937, blz. 44.

industrieën van consumptiegoederen e.d. kunnen een blijvende bron van inkomen verschaffen en daarmee alle landelijke bedrijfstakken, die de grondstoffen voor genoemde industrieën leveren. Daarbij komt nog het mogelijke voordeel, dat toenemend toeristenverkeer latente productieve krachten tot ontwikkeling kan brengen, terwijl het tevens kan leiden tot de meer economische productiewijze van het grootbedrijf.

Op deze wijze leidt het vreemdelingenverkeer tot een verbreding van de markt, waarvan de resultaten vrijwel geheel door de volkshuishouding zelf kunnen worden verkregen. Wil dus het vreemdelingenverkeer in belangrijke mate tot een welvaartsvermeerdering leiden, dan moeten hiertoe niet alleen natuurschoon of culturele attracties aanwezig zijn, doch bovendien de — ten minste latente — mogelijkheden tot productieve prestaties.

Wij hebben hierboven slechts de voorbeelden van een tweetal in hun economische structuur zeer uiteenlopende gebieden tegenover elkaar gesteld. Het grootste deel van de landen, die het toerisme aantrekken, toont in dit opzicht een gevarieerd beeld; de resultaten zullen derhalve dienovereenkomstig verschillen.

Indirecte gevolgen.

Tenslotte moet nog worden gewezen op enige indirecte gevolgen van het vreemdelingenverkeer, die economisch van verstrekkende betekenis zijn. Behalve dat langs een der bovenstaande wegen het welvaartspeil van een land kan worden verhoogd, wordt zeer dikwijls een gunstige werking op de technische outillage en de levensstandaard van het bezochte land, met name van zijn toeristencentra, uitgeoefend. Woningen worden op aandrang der bezoekers verbeterd; aan verlichting, waterverzorging en hygiënische maatregelen wordt groter aandacht besteed, hetgeen het peil der volksgezondheid ten goed moet komen. Dergelijke verbeteringen trekken op haar beurt het vreemdelingenverkeer aan, dat tot nieuwe inkomens kan leiden, waarmee men de voorzieningen op dit gebied kan uitbreiden. Het verkeer ontwikkelt zich, meer zorg wordt besteed aan de verfraaiing der omgeving.

Ook met de eisen der toeristen op het gebied van voeding en kleding worden de bewoners bekend en zo ontstaan gevolgen, die overeenkomen met een verhoging van de levensstandaard der bevolking in deze streken. In enige badplaatsen, die thans hier te lande in opkomst zijn, kan men thans duidelijk een soortgelijk proces zich zien ontwikkelen.

* * *

De wijze, waarop de bevolking op het toenemend toeristenverkeer reageert, is evenzeer belangrijk. Niet zelden ziet men het voorkomen, dat de zucht tot winst maken zich langzamerhand meester maakt van een landelijke bevolking; het leven in de bad- en vakantie-oorden wordt gecommmercialiseerd. Meestal heeft dit tot gevolg, dat een nieuwe groep van reizigers wordt aangetrokken, voor wie de mode en het societyleven een grotere rol spelen dan voor degenen, die oorspronkelijk het nog onbezochte gebied voor hun reizen uitkozen. Een sterke toeneming in betrekkelijk korte tijd kan veroorzaken, dat een deel der bevolking zich geheel gaat toeleggen op het verrichten van prestaties en dienstverlening aan toeristen, terwijl bijv. de werkzaamheid in de landbouw afneemt. De sociale gevolgen, die een dergelijke gang van zaken met zich brengt, kunnen bedenkelijk zijn, te meer indien — wat niet weinig voorkomt — later mocht blijken, dat het toenemend bezoek slechts een „modeverschijnsel” was en even snel weer daalt als het was opgekomen.

J. A. COLTOF.

DE WERELD-JAMBOREE „NEDERLAND” VAN 1937.

Het is niet van belang ontbloeit om, nu de financiële resultaten van de Jamboree uitgewerkt zijn, hieraan eenige aandacht te besteden. Zoals bekend heeft men in het begin, toen de plannen voor een Jamboree in Nederland gepubliceerd werden, in het algemeen heel sceptisch hiertegenover gestaan. Dat de geldelijke uitkomsten zoo gunstig waren en de verwachtingen ver overtroffen werden, is in de eerste plaats te danken aan het feit, dat er zegen op 'onzen arbeid heeft mogen rusten en dat het weder, dat zich vóór den aanvang van deze wereldgebeurtenis weinig hoopvol liet aanzien, op den openingsdag op een zeer opmerkelijke wijze veranderde en zeer schoon werd.

Jamboree-resultaten.

De overgelegde afrekening¹⁾ toont — verkort — het volgende beeld:

<i>Ontvangsten.</i>	
Kampgelden	f 442.500
entree-biljetten; tribunekaarten	„ 183.150
huur en winstaandeelen van winkels	
restaurant en parkeerterrein	„ 36.100
diverse ontvangsten en giften	„ 15.300
	Totaal ontvangsten f 677.050
<i>Uitgaven.</i>	
Kampaanleg en terreinhuur	f 127.400
<i>Exploitatie.</i>	
Voeding	f 287.250
organisatiekosten	„ 85.400
godsd. en geneesk. verz.	„ 10.100
	„ 382.750
Excursies d. deelnemers	„ 86.400
Propagandakosten	f 17.700
af opbrengst brochure, vlaggen en sluitzegels	„ 13.150
	„ 4.550
Diverse uitgaven	„ 700
	Totaal uitgaven f 601.800
	Netto saldo f 75.250

Het batig saldo, dat, na volledige terugbetaling van het door Rijk, Gemeente en particulieren samengebrachte Garantiefonds, nog rond f 75.000 bedraagt, wordt aan het Nationaal Hoofdkwartier van de Padvinderij overgemaakt.

De veelbesproken Stichting „Wereldjamboree 1937 Bloemendaal—Vogelenzang”, die in den aanvang met zooveel moeilijkheden te kampen heeft gehad, is dus niet alleen een groot succes voor de Padvinderebeweging in het algemeen en voor Nederland in het bijzonder geworden, doch blijkt bovendien nog een financieel succes te zijn geweest.

De financiële opzet.

Van den aanvang af was het duidelijk, dat een Wereld-Jamboree in ons land in hoofdzaak met en door eigen kracht tot stand zou moeten komen. Eender eerste maatregelen was het bijeenbrengen van een Garantiefonds en het zoeken van steun bij de Nederlandsche Regeering. Door particuliere personen en instellingen werd in korten tijd f 36.936 bijeengebracht, de Regeering zegde een financiële steun toe van f 20.000, waarvan al dadelijk f 8.000 werd gestort, zoodat rond f 45.000 contanten ter beschikking stond. Hiermede was een voldoende bedrag aanwezig om de eerste kosten te kunnen bestrijden; temeer waar bovendien de Gemeenten Haarlem en Bloemendaal zich garant stelden voor respectievelijk f 10.000 en f 20.000.

Bij den opzet rekende men op een deelneming aan de Jamboree van 15.000 buitenlandsche en 5000 Nederlandsche padvindere. Als kampgeld werd vastgesteld f 20 per buitenlandsche padvinder met inbe-

¹⁾ Bij de uitwerking van de gegevens heeft de Directeur van den Accountantsdienst aan het Departement van Economische Zaken, de heer M. de Bloeme, mij welwillend geassisteerd.

grip van 3 excursiedagen na afloop van het kamp, terwijl het kampgeld voor binnenlandsche padvindders op f 12 werd gesteld. Met het kampgeld van gedelegeerden en gasten mee begrootte men de ontvingst op f 361.000. Als voornaamste hiertegenover staande uitgaven begrootte men de voeding op f 178.500, de bouw van het kamp op f 80.000 en de excursies der buitenlandsche deelnemers op f 90.000, tezamen derhalve f 348.500. Naast deze uitgaven moest echter nog gerekend worden op talloze voorzieningen, waarvoor dekking werd geëischt. De voornaamste daarvan betroffen de kampleiding en kampdiensten, waaronder aan- en afvoer van kampbenoedigheden, van godsdienstige, geneeskundige verzorging, terreinhuur, kosten van demonstraties enz., enz. Dekking dezer uitgaven werd gezocht door het houden van een loterij „Wereld-Jamboree”, de pacht-opbrengst van winkels, restaurant en cantines, zoodat op opbrengst van propagandamiddelen. Als voornaamste sluitpost, mede als krachtig propaganda-middel voor de padvindsbeweging in ons land, stelde men zich voor een entree te heffen voor bezichtiging van het kamp en het bijwonen van demonstraties en kampvuren. De entree's werden gesteld op 50 ct. per volwassene en 25 ct. voor kinderen onder de 16 jaar en padvindders in uniform, respectievelijk voor toegang tot het kampterrein, het theater en de kampvuren. Voor staan- en zitplaatsen op de tribunes bij demonstraties op bijzondere dagen werden prijzen vastgesteld varieerende van 50 ct. tot f 2. Tenslotte werden passe-partouts uitgegeven voor f 12.50, geldende voor den geheelen duur van de Jamboree. Het zijn de inkomsten uit deze bron geweest, die voornamelijk tot het financieel succes der Jamboree hebben bijgedragen en waardoor het mogelijk is geworden het geheele Garantiefonds weder terug te betalen en van de toegezegde onbetaalde garanties geen gebruik te maken.

De werkelijke resultaten.

Dat de Jamboree, hoewel betrekkelijk kort van duur niettemin groote bedrijvigheid heeft teweeg gebracht en derhalve voor velen een welkome bate heeft afgeworpen, blijkt uit de volgende cijfers.

Uitgaven.

De totale uitgaven bedroegen rond f 602.000.

De opbouw van het kamp vorderde een uitgave van f 111.391.

Hiervan werd f 18.048 door de Gemeente Bloemendaal in rekening gebracht voor aanleg en verharding van toegangswegen, het maken van inritten en het slaan van bruggen op het terrein. Voor het leveren, stellen, afbreken en terugnemen van het materiaal, benoodigd voor het bouwen van een complex winkels en een marktterrein, een P.T.T.-gebouw, magazijnen en latrines werd f 34.264 uitgegeven. De bouw van tribunes en een arena, waarvan het materiaal na afloop van de Jamboree eveneens door den aannemer werd teruggenomen, kostte f 11.230. De kosten van aanleg en verbruik van water bedroegen f 20.478, die van electriciteit f 10.538; voor terreinhuur rond f 16.000.

De eigenlijke kampexploitatie vorderde een bedrag van f 382.750.

Voor de voeding werd met inbegrip van den bouw van keukens en verbruik van brandstoffen een bedrag uitgegeven van f 287.248. Hiervoor zijn rond 27.100 deelnemers en ongeveer 1650 voortrekkers, die Jamboree-werk hebben verricht, verzorgd.

Van de diverse commissariaten, betrekking hebbende op de organisatie van het geheel, waarvoor tezamen f 85.400 moest worden uitgegeven, vergde het commissariaat voor de kampdiensten een bedrag van f 26.230. Hiervoor werd o.a. verzorgd de aanvoer per vrachtauto van alle dagelijkse benoedigheden en het afvoeren van spoelingsresten en vuil. Een ander belangrijk commissariaat was dat voor het materieel en den magazijndienst, waarmede f 16.876 was gemoeid.

De godsdienstige verzorging kostte f 5332; de geneeskundige verzorging f 4800; tezamen rond f 10.100.

De kosten van propaganda (affiches, folders) waren f 14.838, waartegenover evenwel staan de opbrengst van de brochure „U komt” (f 11.150) en de verkoop van sluitzegels en vlaggen (f 2000).

Na afloop der Jamboree werden excursies van 3 dagen gemaakt, die f 86.351 hebben gekost.

Ontvangsten.

Als grootste ontvangstpost moet in de eerste plaats genoemd worden het kampgeld ten bedragen van f 442.464. Het totale aantal deelnemers was 27.100, waarvan 16.526 buitenlanders, vertegenwoordigende 35 landen.

Van de verdere ontvangsten zijn de voornaamste geweest de *huuropbrengst der winkels*, inclusief een winstaandeel in den verkoop: f 14.070 en het *winst-aandeel* in het restaurant: f 20.363. De kleinere ontvangsten betroffen het winstaandeel in de Jamboreepost en het Jamboree Logboek en het aandeel in de opbrengst van het parkeerterrein. Aan giften werd nog rond f 7000 ontvangen.

Wat alle verwachtingen verre overtroffen heeft, is geweest de *ontvangst aan entreegelden, tribune-kaarten* enz. tezamen bedragende niet minder dan f 183.133. De overstelpende toevloed van bezoekers op sommige dagen is oorzaak geweest, dat een juiste statistiek van het aantal bezoekers niet gegeven kan worden. Alleen aan entreegelden werd ruim f 76.000 ontvangen, de opbrengst tribunekaarten bedroeg ruim f 48.000, terwijl van de Nederlandsche Spoorwegen, die op den verkoop van entreekaarten een kleine reductie genoot, ontvangen werd pl.m. f 41.000. Uit deze cijfers kan het aantal betalende bezoekers geschat worden op pl.m. 500.000.

Betekenis voor 's Lands welvaart.

Wat dit bezoek heeft betekend aan inkomsten voor spoor, tram en busdiensten is niet in cijfers te benaderen, maar dat het zeer belangrijk is geweest behoeft geen betoog. De statistieken uit het Jamboree-Logboek vermelden o.a. voor de Spoorwegen tijdens den duur van de Jamboree 198 extra treinen met een totaal vervoer van 623.600 reizigers. Het postkantoor verzond — volgens dezelfde bron — 50.000 poststukken per dag en verwerkte ruim de helft daarvoor aan inkomende post. Rond 1000 telefoongesprekken werden dagelijks vanuit het kamp gevoerd.

Uit de publicaties van het Bureau van Statistiek van de Gemeente Amsterdam omtrent het reizigersverblijf in 24 hotels in de hoofdstad blijkt het volgende verloop.

Aantal logeernachten in	1936	1937	Stijging
Juni	23.120	32.307	9.187
Juli	27.088	35.460	8.372
Augustus	26.878	38.420	11.542
September	26.052	31.060	5.008
October	23.803	29.823	6.020
jaarcijfers	286.323	347.495	61.172

Hoewel de toeneming in 1937 zeker niet geheel aan de Jamboree toe te schrijven is, is toch de sterke stijging in Augustus wel opvallend.

Treffend is het feit, dat het bezoek van Amerikanen in October ruim vier maal zoo groot was als in dezelfde verslagmaand van het jaar te voren; dit aantal steeg nl. van 374 tot 1608; zij verbleven uitsluitend in de negen eerste klasse hotels. De veronderstelling, dat de gunstige afloop van de Wereldjamboree hierop van invloed is geweest, schijnt niet te gewaagd.

De keuze van Vogelenzang was de uiting van het streven om den vreemdeling het schoonste van het typisch *Nederlandsche* landschap te toonen, zoodat men dit alleen ziet in deze lage landen aan de zee; en de roep, die daarvan ook in het Buitenland heeft weerklonken, zal ongetwijfeld ook het vreemdelingenverkeer stimuleeren. Het economisch nut is ongetwijfeld niet onbelangrijk geweest.

J. J. RAMBONNET.

DOEL EN WERKWIJZE DER A.N.V.V.

„Vreemdelingenverkeer” is sedert eenigen tijd geen onbekend woord meer. De initialen der A.N.V.V. mogen dan nog wel eens tot verwarring aanleiding geven en haar doen verwisselen met andere Algemeene Nederlandsche instellingen, wanneer men haar naam voluit noemt of haar bij het laatste gedeelte alleen aanduidt, weet tegenwoordig iedereen wel van welke organisatie sprake is.

Het is wel eens anders geweest. De groote massa wist van het bestaan der Vereeniging niets af, laat staan van haar werkzaamheden. En zij die de A.N.V.V. wél kenden, toonden in het gunstigste geval slechts een zeer lauwe belangstelling. Het werk der A.N.V.V. werd beschouwd als de liefhebberij van een groepje personen die een aardige bezigheid zochten voor hun vrije uren, en overigens nam men als vanzelfsprekend aan dat de *direct*-belanghebbenden zooals spoorwegen en hotelhouders, de A.N.V.V. eenig geld verschaften om voor hen in het buitenland reclame te maken.

* * *

Gelukkig heeft de A.N.V.V. wat dit wanbegrip aangaat, de moeilijkste jaren thans achter zich. Maar dat heeft groote krachtsinspanning gekost. Nederland moge in vele zaken het buitenland vooruit zijn, wat het vreemdelingenverkeer betreft zijn wij hopenloos achter het buitenland aan komen sukkelen. Toen hier te lande de belangstelling voor een goed ingerichte organisatie voor de bevordering van het vreemdelingenverkeer en een daarmee verbonden royaal opgezette reclamecampagne in het buitenland, ondanks vele en krachtige pogingen van toenmalig Bestuur en Directie om meer steun en waardeering te krijgen, nog zoo goed als nihil was, groeide het vreemdelingenverkeerswerk in de ons omringende landen in een verrassend snel tempo.

Deze verhoogde buitenlandsche actie deelde zich al spoedig aan ons land mede door het verschijnen van de z.g. verkeersbureaux dier landen in onze groote steden, door enorme advertentiecampaagnes in onze dagbladen, aankondigingen van bijzondere voordeelen aan het reizen in die landen verbonden en vele andere reclamemiddelen meer, en het gevolg hiervan was onvermijdelijk dat het immer reislustige Nederlandsche publiek in steeds grooter drommen de grenzen overtrok. Dit laatste feit vooral heeft de oogen hier geopend. Men zag in, dat er iets gedaan moest worden om de schade door deze exodus aan onze handelsbalans berokkend op een of andere wijze te compenseeren.

Een actie „Reist in eigen land” liep op niets uit, en men herinnerde zich thans opeens de A.N.V.V., de organisatie die er toch voor te zorgen had dat de buitenlanders ook naar hier kwamen. Men beseftte nu plotseling de groote economische beteekenis welke een intens vreemdelingenbezoek voor een land kan hebben en wat het zeggen wil als men deze tak van volkswelvaart verwaarloost. Men zag thans echter ook wel in dat men van de chronisch in geldgebrek verkeerende A.N.V.V. niet te veel verwachten kon en mocht ter verbetering van den toestand. Ook de A.N.V.V. zelf roerde zich krachtig en pleitte voor meer steun, en eindelijk, in December 1935, nam Minister Gelissen het besluit om een commissie in te stellen, die tot taak zou hebben hem van voorlichting te dienen omtrent de vraag op welke wijze het vreemdelingenverkeer hier te lande bevorderd zou kunnen worden.

* * *

Deze Commissie-Krayenhoff kwam in Mei 1936 met haar omvangrijken arbeid gereed en het lijvige rapport, dat werd uitgebracht ondervond alom groote

belangstelling. Het toonde nogmaals aan hoe het vreemdelingenverkeer een zaak is van algemeen belang, aangezien alle groepen der bevolking en alle takken van volkswelvaart erbij betrokken zijn. Het sprookje dat alleen de hotelhouders, café's en restaurants, enkele vervoermaatschappijen e.d. de voordeelen hiervan plukken, werd op overtuigende wijze bestreden. Immers de nijverheid van voedingsmiddelen, de landbouw, meubel-, textiel-, aardewerk- en glasfabrieken en vele anderen profiteeren van het bezoek van den vreemdeling aan een hotel of restaurant. Voorts besteden de hotelhouders groote sommen voor loonen, licht, verwarming, wasscherijen, onderhoud, belastingen, verzekeringen enz.

Volgens een in Amerika plaats gehad hebbend onderzoek geeft de hotelhouder hieraan aanstonds weer voor 88 pCt. van zijn ontvangsten uit. De vreemdeling zal buiten zijn hotel bovendien nog vele extra uitgaven doen zooals voor geschenken en andere aanschaffingen, benzine en olie, plaatselijk vervoer, versnaperingen en tabak, gemakkelikheden enz. Ook hieromtrent heeft men in Amerika vastgesteld dat de logieskosten van den reiziger in dat land slechts 23 pCt. van zijn totale onkosten bedragen, hetgeen wel aantoonde dat het geld van den toerist heel wat verder rolt dan men op het eerste gezicht zou veronderstellen.

Als men nu uit het rapport verneemt, dat de Amerikaanse toeristen in 1929 (een topjaar weliswaar) niet minder dan 500 millioen Dollar aan reizen in Europa hebben uitgegeven, dan zal men begrijpen dat de A.N.V.V. gaarne over de middelen zou willen beschikken, om een wat grooter percentage der Amerikaanse toeristen naar Nederland te kunnen trekken dan thans helaas het geval is.

* * *

Wat dit laatste betreft, kwam de Commissie-Krayenhoff tot de conclusie dat de organisatie, welke zich met de Nederlandsche toeristenpropaganda belast, zou moeten beschikken over een budget van f 500.000 om zich op eenigszins behoorlijke wijze van haar taak te kunnen kwijten, waarbij men de volgende verdeling aangaf:

Organisatie binnenland	f 135.000
Organisatie buitenland	„ 145.000
Kosten van algemeene propaganda	„ 220.000
Totaal	f 500.000

Hiertegenover maakt het budget ad f 125.000, waarover de Vereeniging in 1937 de beschikking had, maar een heel poover figuur, en nog minder kan het een vergelijking doorstaan met de duizenden, zelfs millioenen waarover de buitenlandsche organisaties te beschikken hebben.

Toch mag men niet ondankebaar zijn voor het besluit der Regeering een subsidie beschikbaar te stellen gelijk aan de totale som welke de A.N.V.V. van particuliere zijde ontvangt, tot een maximum van f 100.000. Helaas is het dit jaar nog niet mogen gelukken een dergelijk bedrag van particulieren bij elkaar te krijgen.

Maar al heeft de A.N.V.V. thans dan nog niet de beschikking over het in het rapport genoemde budget van 5 ton, het rapport kon toch als een leidraad dienen bij de algeheele reorganisatie der Vereeniging en ook nu nog wordt het geregeld geraadpleegd bij tal van vraagstukken welke zich op het gebied van het vreemdelingenverkeer voordoen.

* * *

Wij willen nu de tegenwoordige organisatie der Vereeniging eens nader in beschouwing nemen.

Na de reorganisatie zijn de werkzaamheden der Vereeniging verdeeld in een afdeling-buitenland en een afdeling-binnenland. De nieuwe Statuten geven de algemeene leiding aan een Hoofdbestuur dat be-

staat uit ten hoogste 37 personen uit kringen van vreemdelingenverkeer, hotel- en verkeerswezen en enkele anderen, die uit hun midden weer een Dagelijksch-Bestuur van ten hoogste 12 leden kiezen. De dagelijksche leiding van het bureau berust echter bij een Directorium dat formeel bestaat uit een Algemeen Directeur, een Directeur-Buitenland en een Directeur-Binnenland. Door geldgebrek kon een Directeur-Buitenland echter nog niet worden benoemd, zoodat deze functie voorloopig met die van Algemeen-Directeur in één persoon is vereenigd.

* * *

Wat de organisatie van het binnenlandsche vreemdelingenverkeer aangaat: het vreemdelingenverkeer is in Nederland niet wettelijk geregeld, noch bestaan daarvoor Regeeringsvoorschriften. Dit beduidt derhalve dat het lidmaatschap der A.N.V.V. voor de plaatselijke, streek- en provinciale vereenigingen voor vreemdelingenverkeer geheel facultatief is. Wel schrijven de Statuten dezer laatste twee categoriën in meerdere gevallen voor, dat de bij haar aangesloten plaatselijke vereenigingen lid der A.N.V.V. moeten zijn. De band tusschen de A.N.V.V. en de overige vereenigingen voor vreemdelingenverkeer in den lande is dus gegrond op een geheel vrijwillige samenwerking.

Wat nu de werkzaamheden zelf betreft: Artikel 2 van de Statuten der A.N.V.V. zegt laconiek: „De Vereeniging stelt zich ten doel het bevorderen van het vreemdelingenverkeer naar en in Nederland en zijn overzeesche gewesten”, en weinig buitenstaanders hebben een flauw begrip van den ontzaglijken arbeid welke deze weinige woorden inhouden.

Het bevorderen van het vreemdelingenverkeer naar Nederland wil immers zeggen, dat over de geheele wereld, althans in de hiervoor in aanmerking komende landen, op intensieve wijze propaganda gemaakt moet worden voor een bezoek aan Nederland en wel door het hebben van vertegenwoordigers met eigen bureaux in die landen, het verspreiden van brochures en reclameplaten, het houden van filmvoorstellingen, voordrachten en tentoonstellingen, het met een eigen stand uitkomen op jaarbeurzen en wereldtentoonstellingen, het plaatsen van advertenties en artikelen in de buitenlandsche pers, het uitnoodigen van buitenlandsche journalisten en reisbureau-employé's, het onderhouden van relaties met de buitenlandsche reisbureaux, en vele andere zaken meer, welke ten doel hebben de aandacht op ons land te vestigen.

* * *

Deze actie moet onophoudelijk, zonder onderbreken, worden voortgezet, omdat bij tijdelijk stopzetten of verslappen een groot gedeelte van de „markt” weder verloren gaat. Dat dit alles schatten gelds kost, behoeven wij wel niet nader aan te toonen, en dat een waarlijk intensieve reclamecampagne groote financieele voordeelen voor ons land zal opleveren, behoeft evenmin betoog. Helaas kan de A.N.V.V. haar propaganda-actie door het ontbreken der noodige middelen nog niet met „waarlijk intensief” betitelen....

Zooals de toestand thans nog is, komt het er immers op neer, dat de vertegenwoordigers der A.N.V.V. geen eigen bureaux hebben doch in reeds bestaande bureaux van groote Nederlandsche maatschappijen gastvrijheid genieten, en een geringe vergoeding van de A.N.V.V. ontvangen waarmede weinig uit te richten valt; in plaats van een behoorlijk salaris en een ruim werkbedrag. Men stelle hier de groote buitenlandsche „verkeersbureaux” in onze groote steden eens tegenover, die beschikken over een staf van personeel, een ruim budget, eigen etalageruimte enz.

Wat de brochures betreft, de buitenlandsche reisbureaux klagen steeds weer dat het gevraagde ma-

teriaal hun in een te kleine hoeveelheid ter beschikking gesteld wordt. Het filmarchief is veel te slecht voorzien door de hooge kosten aan den aanmaak van goed films verbonden. Aan adverteeren op groote schaal kan ten eenenmale niet gedacht worden; vooral wat Amerika betreft is deze vorm van publiciteit absoluut uitgesloten. Hetzelfde geldt voor artikelen in de pers, terwijl ook de goodwill der buitenlandsche reisbureaux, wat betreft het uitschrijven van reizen naar Nederland, het inrichten van Nederlandsche etalages enz. vaak ten koste van groote geldsommen verkregen zou moeten worden.

De langzaam maar zeker toenemende geldmiddelen der Vereeniging stellen haar weliswaar in staat in enkele onderdeelen der propaganda eenige verbetering te brengen, doch de hoofdzaak, het voeren van een intensieve propaganda op groote schaal, in navolging van de ons omringende „concurrenten”, zal eerst bereikt kunnen worden wanneer de Vereeniging in het bezit gesteld wordt van de daarvoor benodigde geldmiddelen.

* * *

Het bevorderen van het vreemdelingenverkeer in Nederland is een taak die niet minder hoofdbrekens kost.

De kern dezer tak van dienst is „het bevorderen en zoo noodig organiseren van bezoeken door Nederlanders aan verschillende deelen van het land en van bezoeken door bewoners van aanliggende grensstreken aan Nederland”, zooals art. 3 van het Huishoudelijk Reglement der A.N.V.V. vermeldt. Ditzelfde artikel omschrijft echter ook de verdere werkzaamheden van de afdeling-binnenland, welke meer een organisatorisch dan een propagandistisch karakter hebben, zooals het contact onderhouden met het plaatselijke-, streek- en provinciale Vereenigingen voor Vreemdelingenverkeer, deze van raad en voorlichting dienen, het bevorderen van de samenwerking der Vereenigingen onderling, alsmede van de oprichting van nieuwe vereenigingen, het organiseren en leiden van den geheelen binnenlandschen propagandadienst, het bewerken van publiek en autoriteiten, waartoe ook de propaganda voor het lidmaatschap der Vereeniging behoort, het aanstellen van vertegenwoordigers in het binnenland en het met deze behandelen van alle onderwerpen welke van belang zijn voor het vreemdelingenverkeer in ons land.

Men ziet, hieraan zit eveneens heel wat vast, maar ook hier laten de geldmiddelen niet toe de reglementair voorgeschreven werkzaamheden uit te voeren. Intusschen wordt gedaan wat reeds thans mogelijk is: Gewerkt wordt aan de oprichting van meer plaatselijke en provinciale Vereenigingen, er wordt gepleit voor samenwerking tusschen de vereenigingen onderling, waaraan dikwijls helaas nog heel veel ontbreekt, leiding en voorlichting aan de Vereenigingen worden op allerlei gebied gegeven waar deze noodig zijn, op geregelde tijdstippen worden bijeenkomsten belegd van vooraanstaande personen in het Nederlandsche vreemdelingenverkeer ter bespreking van talloze urgente en belangrijke kwesties.

Intusschen heeft het Bestuur der A.N.V.V. ook reeds een uitgebreid plan in studie genomen voor een campagne ter verruiming van de geldmiddelen.

Zooals hierboven reeds gezegd: de belangstelling in den lande voor het werk der A.N.V.V. is gestadig groeiende. De noodzaak van een goed uitgerust apparaat voor de vreemdelingenverkeerspropaganda wordt thans wel overal ingezien, evenals het nut eener goede samenwerking. Dit geeft Bestuur en Directie van de A.N.V.V. den moed en het vertrouwen om op den ingeslagen weg voort te gaan, zeker als zij zijn van het succes dat hun aan het eind daarvan wacht.

H. M. PLANTEN.

DE SPOORWEGEN EN HET TOERISME.

Wie kennis neemt van datgene, wat de Nederlandsche Spoorwegen, speciaal in de zomermaanden, doen ter bevordering van het *toerisme*, ontdekt daarin de volgende hoofdpunten:

I. Toerisme van Nederlanders in Nederland.

A. Individuele tochtjes.

B. Kant en klaartochten voor gezelschappen volwassenen.

C. Standaardreizen voor gezelschappen kinderen.

II. Toerisme van buitenlanders naar en transiet Nederland.

I. Toerisme van Nederlanders in Nederland.

A. Individuele tochtjes:

Vanzelfsprekend komen hiervoor allereerst in aanmerking de speciale tarieven, dat zijn tarieven, die lager liggen dan de normale enkele reis prijs en de normale ééndaagsche retourkaart (de laatste geeft pl.m. 25 pCt. reductie op den dubbelen enkele reis prijs).

De vacantietaak (1 Juli—15 Sept., Paschen, Pinksteren) is een enkele reiskaart, die op den langeren afstand (boven 187 km) besparing begint te geven en als zoodanig uitnemend werk verricht ter bevordering van het toerisme naar/van buiten het centrum des lands gelegen streken v.v. (In 1937 afgegeven 263.000). De retourvacantietaak (4—Juli 15 Sept. 1938, Ma., Di., Wo., Don.) geldig voor een reis heen en terug, waarbij de terugreis op denzelfden of volgende dag mag plaats hebben. (In 1937 afgegeven 8100). Deze is in prijs lager dan de dubbele normale vacantietaak en loont — voor 2-daagsche reizen — reeds boven de 133 km.

De avondretours (in treinen van 18 uur af) het geheele jaar door verkrijgbaar, geven 45 pCt. besparing op den dubbelen enkele reis prijs, zijn practisch slechts eenige centen duurder dan de enkele reis prijs en leenen zich des zomers uitstekend voor avondbezoek aan badplaatsen, speciaal voor bewoners der groote steden.

De — het geheele jaar door verkrijgbare 8-daagsche abonnementskaart — is wel *het* middel bij uitnemendheid om voor heel weinig geld 8 dagen lang zich vrijelijk per trein door ons land te kunnen bewegen. (In 1937 werden er 23.000 afgegeven).

* * *

Naast de hiergenoemde tarieven, streven de N. S. er meer en meer naar de „service” voor den toerist zoo uit te strekken, dat deze kan koopen één plaatsbewijs voor zijn spoorreis, plus (ter plaatse aangekomen) bijv. een boot-, bus- of tramtocht. Verminderde spoorvracht en verminderde prijs voor dergelijke attracties geven een aantrekkelijk plan om er individueel eens een dagje op uit te trekken. Rond 30 van zulke gecombineerde daguitstapjes zijn te maken, biedende, naast de — als gezegd — in prijs gereduceerde treinreis, gelegenheid mooie streken van ons land te zien.

Tenslotte bieden de Goedkoopere treinen (99 werden dezen zomer ingelegd), welke ons land doorkruisen, een al zéér goedkoopere gelegenheid om er eens een dagje op uit te trekken; de prijzen variëren van f 1.50 tot maximum f 3 retour 3e klasse. In 1937 werden 79.069 reizigers met 116 goedkoopere treinen vervoerd. Sinds April 1937 loopen het geheele jaar door om de 14 dagen goedkoopere treinen van Zeeland, van Groningen/Friesland, van Twente en van Zuid-Limburg naar de 3 groote steden; met 41 zulke treinen werden in 1937 17.986 reizigers vervoerd.

Om de aantrekkelijkheid nog te verhoogen is voor de reizigers der speciale *zomergoedkoopere* treinen de gelegenheid geschapen hier en daar op bestemming aangekomen, deel te nemen aan een aantal attracties, tegen gereduceerden prijs, op vertoon van het goedkoopere treinkaartje.

B. Kant en klaartochten voor gezelschappen volwassenen.

C. Standaardreizen voor gezelschappen kinderen.

De Spoorwegen hebben zich de laatste jaren tot taak gesteld bij vervoer van groepen personen niet alleen de spoorreis te vergemakkelijken, doch ook verder te gaan en desgewenscht het *geheele dagprogramma „kant en klaar”* te verzorgen.

B. en C. zijn namen voor hetzelfde systeem, slechts onderscheiden omdat de spoorreis bij B. geschiedt tegen het zoo goedkoopere gezelschapstarief (reeds bij 10 personen) en bij C. tegen het nog goedkoopere uitstapjestarief voor (minstens 20) jongelieden beneden 20 jaar. Niet minder dan 39 kant en klaar tochten en 34 Standaardreizen werden voor dezen zomer ontworpen. De Spoorwegen regelen alles vooruit: treinreis met reserveering, boot-, bus-, tramreis, entrées, maaltijden, vliegveldbezoek e.d., zoodat men geen zorgen behoeft te hebben. Ook hier is weer het streven geweest toerisme te bevorderen van de steden naar zee, heide en bosch, en van de provincie naar de, daarvoor in aanmerking komende, interessante steden.

Naast deze 39, resp. 34 „model” tochtjes, kan men variaties bedenken en de Spoorwegen zijn er weer om deze nader te bezien e.g. te regelen.

II. Toerisme van buitenlanders naar en transiet Nederland.

De Algemeene Nederlandsche Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer, wordt door de N. S. jaarlijks met een belangrijk bedrag gesteund.

Eigen bureaux der N.S. zijn gevestigd te Berlijn, Keulen en Antwerpen, terwijl in Londen het bureau van Wm. Müller en Co., Stoomvaart Mij. „Zeeland” ook de N. S. vertegenwoordigt. In New-York zetelt een vertegenwoordiger der N. S. in het — mede door de Ned. Amerikaanse Kamer van Koophandel e.a. opgerichte propagandabureau.

Een internationale spoorwegovereenkomst maakt het mogelijk affiches van ons land op de buitenlandsche spoorwegstations op te doen hangen, in reciprociteit met de hunne op N. S. stations. Met 40 buitenlandsche Spoorweg Maatschappijen is een ander geregeld.

Bij andere gelegenheden zorgen de N. S. — waar noodig en mogelijk — voor inzendingen ter propagering van bezoek aan ons land en het reizen per spoor door Nederland. De Wereld Tentoonstelling te New-York 1939 staat voor dit doel thans op het programma. Met de Stoomvaart Mij. „Zeeland” verzorgen de N. S. op het Continent de propaganda ter bevordering van het reizen via ons land en de genoemde bootlijnen, terwijl the London and North Eastern Railway deze propaganda in Engeland en Amerika voert. Deze 3 Maatschappijen stimuleeren het toeristenverkeer door verkrijgbaarstelling van verschillende excursiebiljetten, wederzijds bedoeld als aanwakkering tot het bezoek Engeland—Nederland e.o.

Bezoek met extratreinen uit Frankrijk, België, Duitsland en Zwitserland aan onze bollenvelden, steden en badplaatsen, wordt ruimer bevorderd, en komt vaak tot stand op initiatief van de buitenlandsche N. S. vertegenwoordiging. Buitenlandsche journalisten, ongeacht hun woonplaats, genieten reductie bij reizen over de N.S.-lijnen.

Als hiertoe aanleiding is, worden faciliteiten verleend voor het bezoek van die buitenlanders, waarvan verwacht kan worden, dat zij speciaal voor propaganda over Nederland hier gekomen, daarvoor in den vreemde het noodige zullen verrichten.

Spoorwegen zoo hier als elders zijn uiterst nauw betrokken bij de ontwikkeling van het toeristisch reizigersverkeer.

Uit het bovenstaande blijkt, dat Nederlandsche Spoorwegen, aan deze ontwikkeling krachtig medewerken.

Dr. P. Th. POSTHUMUS MEIJES.

HET CENTRALE VLEGVELD.

Bijna twee maanden zijn verlopen sinds de Regeering haar plannen tot stichting van een centraal vliegveld aankondigde. Sindsdien is in de pers een uitgebreide gedachtenwisseling over dit vraagstuk ontstaan, welke over het algemeen een sterk polemisch karakter droeg. In het bijzonder de tegenstanders van het plan hebben daarbij van zich doen spreken: Zelfs zijn middelen als petitionnement en meeting aangewend om de Regeering tot andere gedachten te brengen.

De vraag, welke zich opdringt, wanneer men de discussie over dit onderwerp nauwkeurig gevolgd heeft, is of men in dit stadium reeds over voldoende gegevens beschikt, om een juist en definitief oordeel over dit vraagstuk uit te spreken. Natuurlijk is er voor hen, die voor bepaalde lokale belangen — welke terecht of ten onrechte vaak vereenzelvigd worden met nationale belangen — in de bres springen, reeds nu reden genoeg positie te kiezen. Het gevolg hiervan is — dit zij tusschen haakjes opgemerkt — dat de discussie het zakelijke karakter dreigt te verliezen dat hier toch vóór alles noodig is.

Het kan nuttig zijn om op enkele belangrijke punten aan te geven, waar o.i. de noodige gegevens ontbreken.

* * *

Vooraf dient nagegaan te worden of de vervoers-economische theorie eenig licht op dit vraagstuk vermag te werpen. Beide, de luchtvaart en de vervoers-economie, zijn nog jong en het is begrijpelijk, dat de laatste aanvankelijk meer aandacht aan de oudere verkeersmiddelen besteed heeft, in plaats van aan de nog zoo weinig geconsolideerde luchtvaart. Het vraagstuk van de vestigingsfactoren van luchthavens is dientengevolge nog weinig bestudeerd. In Duitschland is echter door Prof. Carl Pirath eenige aandacht besteed aan de verdeling der luchthavens¹⁾.

Pirath begint met voorop te stellen, dat de grondwet van het luchtverkeer is: door groote tijdsvoorsprong op de verkeersmiddelen te land de hooge transportkosten draagbaar te maken. Dat is een waarheid, die voortdurend van gelding blijft. De auto en, gedurende de laatste jaren misschien nog meer, de spoorwegen voeren eveneens de snelheden op.

Voor het luchtverkeer zijn nu de tusschenlandingen in de havens een zeer groote belemmering voor het opvoeren van de gemiddelde snelheid. Het verlies aan snelheid door oponthoud wordt des te grooter, naarmate de gemiddelde snelheid stijgt. Hoe belangrijk deze factor is, blijkt wel uit het feit, dat volgens Pirath gedurende den zomerdienst 1936 22 pCt. van de reistijd in Europa verloren ging aan tusschenlandingen (in de gezamenlijke Europeesche luchthavens).

Pirath meent in verband hiermede, dat voor luchthavens in Duitschland slechts in aanmerking komen de steden met meer dan 300.000 inwoners en de hoofdsteden der „Länder“. Men kan nl. in het algemeen aannemen, dat in dergelijke steden de verkeersbehoefte voldoende is om den aanleg van een vliegveld te rechtvaardigen. Als maatstaf voor de verkeersbehoefte van een stad neemt Pirath — gelijk ons bij nadere informatie bij hem bleek — het aantal spoorreizigers in de eerste en tweede klasse en de hoeveelheden briefpost en hoogwaardige goederen van óf naar deze stad gaande.

Wanneer echter in een bepaald gebied — bijv. het Ruhrgebied — verschillende steden met meer dan 300.000 inwoners op ongeveer gelijke en naar ver-

¹⁾ In zijn studie „Flughäfen. Raumlage, Betrieb und Gestaltung“ verschenen als Heft 11 in de serie Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der technischen Hochschule Stuttgart (1937).

houding geringe afstand van elkaar liggen, dan komt de aanleg van een centrale luchthaven in aanmerking. Uitgaande van Pirath's criteria werden in 1930 berekeningen gemaakt, waaruit als meest wenschelijke afstand voor vliegvelden in Europa 326 km kwam.

Pirath wijst erop, dat de ontwikkeling sedert 1930 geheel in deze richting is gegaan. Een belangrijke centralisatie heeft plaats gehad. Van 1930 tot 1935 is de onderlinge afstand der vlieghavens in het bevolgen gedeelte van Europa van 185 tot 227 km gestegen; neemt men alleen de continentale havens in aanmerking, dan komt men tot een nog markanter stijging, namelijk van 257 op 341 km. Hij concludeert dat thans een zekere consolidatie is ingetreden. Het zwaartepunt van de ontwikkeling der luchthavens ligt z.i. niet meer in de vermeerdering van het aantal, maar in de verbetering van hun technische organisatie, uitrusting en efficiency.

Wanneer men deze criteria en conclusies nu toepast op Nederland, dan wordt het duidelijk — gelijk Pirath ons uitdrukkelijk nader bevestigde — dat Nederland slechts in aanmerking komt voor één centrale luchthaven. Dit is echter een punt, waarover nog geen overeenstemming bij alle partijen inzake dit vraagstuk bestaat.

* * *

Er dient namelijk op gewezen te worden dat er drie mogelijkheden zijn:

- 1o. Een centrale luchthaven Holland.
- 2o. Een centrale luchthaven Schiphol met degradatie van de Rotterdamsche luchthaven tot een uitsluitend binnenlandsche luchthaven, zooals Eindhoven, Twente enz.
- 3o. Een centrale luchthaven te Schiphol met behoud van een aantal internationale verbindingen voor de luchthaven te Rotterdam, waarvoor Rotterdam voldoende ladingaanbod heeft.

Tenslotte kan men nog de meening verdedigen — hetgeen in de discussie tot nu toe, voor zoover ons bekend, niet gebeurde — dat het luchtverkeer thans nog in zijn eerste periode van ontwikkeling verkeert, doch dat later met een verdere intensivering van het luchtverkeer een verregaande differentiatie gepaard zal gaan. In dat geval zouden meerdere nationale luchthavens noodig zijn, doch er zou geen centrale luchthaven zijn. Hoewel dit nog grootendeels toekomstmuziek is, mag niet ontkend worden dat nu een beslissing getroffen moet worden, welke tientallen jaren bestrijkt, ook ver vooruit gezien moet worden.

De derde bovengenoemde mogelijkheid, verdedigd door Mr. Vegting¹⁾ en Ir. Burki²⁾ is niet consequent in de gedachte die aan een centrale luchthaven ten grondslag ligt. Het spreekt vanzelf, dat, indien Schiphol centrale luchthaven wordt met degradatie van de luchthaven van Rotterdam voor uitsluitend binnenlandsch vervoer, de nadeelen voor Rotterdam grooter zijn dan bij een luchthaven Holland. Daarom gaat het betoog van de genoemde schrijvers betreffende dit punt ook langs dat van Mr. Van der Valk, die voorstander is van een centrale luchthaven Holland waar alle buitenlandsche verbindingen samenkomen³⁾, heen.

* * *

Bestaan er nu voldoende statistische gegevens om meer inzicht in dit vraagstuk te verkrijgen? Hieromtrent bestaat gegronde twijfel. De bestaande gegevens omtrent de vervoerde hoeveelheden passagiers, post en goederen via Schiphol en Waalhaven komen in den huidige vorm niet voor „bewijsmateriaal“ in aanmerking. Terecht is daar door Ir. Burki⁴⁾ op gewezen. Zoolang men een bepaalde

¹⁾ Zie E.-S.B. van 15 Juni.

²⁾ Zie E.-S.B. van 29 Juni.

³⁾ Zie E.-S.B. van 1 Juni.

⁴⁾ Zie E.-S.B. van 29 Juni jl.

luchthaven als beginpunt kiest voor de verschillende internationale lijnen, zal die haven ook als vertrekpunt door reizigers worden gekozen, die feitelijk in de invloedssfeer van andere havens thuis hooren. Zou bijv. tot nu toe de belangrijkste luchthaven bij Den Haag in plaats van bij Amsterdam gelegen hebben, dan zouden de vervoerscijfers van die haven niets bewijzen omtrent de verhouding van het ladingaanbod te Den Haag en te Amsterdam.

Voorts is het duidelijk, dat de doorgaande reizigers buiten beschouwing moeten worden gelaten.

De vraag is, of de K.L.M. op grond van gegevens van de passagebureaux in staat is, een idee te geven van de binnenlandsche plaats van bestemming of van vertrek van de verschillende luchtreizigers. Deze gegevens zouden van groote beteekenis zijn. Ontbreken deze gegevens, dan is misschien een enquête van het reizigersverkeer gedurende eenige maanden mogelijk; hierbij stuit men echter op het bezwaar dat enkele maanden, tengevolge van de belangrijke seizoenbewegingen in het reizigersvervoer (toeristen), geen volledig beeld geven. De mogelijkheid van een enquête gedurende een geheel jaar is uitgesloten gezien de betrekkelijke urgentie van het vraagstuk; terwijl hier tegen misschien ook bezwaren wegens de daaraan verbonden kosten bestaan.

Bij het vraagstuk van het personenvervoer komt nog een andere factor in het geding. Welke beteekenis heeft de afstand van de luchthaven tot de plaats van bestemming of vertrek? Welke tijdsverschillen zijn hier precies in het geding en welke beteekenis hebben die in verhouding tot den duur van de eigenlijke luchtreis, de laatste onderscheiden naar binnen- en buitenlandsch vervoer? Voorts dient nagegaan te worden wat de verhoudingen op dit gebied in het buitenland zijn. Het komt ons voor, dat men bij dit onderdeel van het vraagstuk nog te weinig waarde hecht aan het feit, dat nu het net van prachtige primaire wegen voltooid wordt, afstanden weinig meer tellen in ons kleine land.

De discussie over dit vraagstuk schijnt ons soms ook niet vrij van inconsequentie. Zoo acht men van Amsterdamsche zijde een afstand van ruim 30 km tot het centrale vliegveld een vrijwel onoverkomelijk bezwaar, doch aan den anderen kant voert men aan, dat Den Haag nauwelijks belanghebbende is in dit vraagstuk, daar het thans dank zij den nieuwen weg Sassenheim—Amsterdam „slechts” 48 km van Schiphol is gelegen.

In de tweede plaats het postvervoer. Ook hier is waarschijnlijk betere informatie mogelijk omtrent de uiteindelijke plaats van afzending of bestemming der poststukken. Hierbij zal echter ook in aanmerking moeten worden genomen, welke plaats van de centrale luchthaven het gunstigst is gelegen voor de verdere expeditie per posttrein, postauto of zeemil.

Verder zal ook op het gebied van het goederenvervoer eenig onderzoek nuttig en mogelijk zijn. Hierbij zijn de volgende vraagstukken op te lossen. Welke soorten goederen (uiteraard hoogwaardige goederen) komen krachtens de ervaring in aanmerking voor luchtvervoer? Wat is in Nederland de plaats van bestemming of afzending dezer goederen? Welke beteekenis hebben de kosten van vervoer per vrachtauto naar of van de luchthaven in verhouding tot de totale vervoerkosten? Is het mogelijk, dat een wijziging van de plaats van de centrale luchthaven de vervoersmogelijkheid van bepaalde goederen beïnvloedt?

Het is bijv. denkbaar, dat bepaalde goederen die thans via Schiphol verzonden kunnen worden, bij oprichting van een centraal vliegveld Holland de hogere vervoerkosten, voortvloeiend uit den grooteren afstand tot de luchthaven niet zullen kunnen dragen. Omgekeerd zullen andere goederen, bijv. Westlandsche producten, dan wel voor vervoer in aanmerking komen.

Ziet men het vraagstuk van het vervoer van goe-

deren en post op langeren termijn, dan zal men zich eveneens de vraag moeten stellen of hier bij verdere intensivering van het vervoer niet een specialisatie plaats zal vinden in dien zin, dat het goederenvervoer — eventueel inclusief het postvervoer — met speciale goederenvliegtuigen plaats zal hebben. Wanneer men er in de toekomst n.l. in slaagt de vervoerkosten en vrachtprijzen in verhouding tot de concurreerende verkeersmiddelen aanzienlijk te verlagen, zal de kring van goederen, welke voor vervoer per vliegtuig in aanmerking komt een belangrijke verruiming kunnen ondergaan. Mocht de ontwikkeling in deze richting gaan, dan zouden voor dit goederenvervoer de vestigingsfactoren van luchthavens andere zijn dan voor passagiersvervoer. Ook dit schijnt nog toekomstmuziek, doch wanneer de tendens van de ontwikkeling van de luchtvaart in deze richting gaat, zal men bij de aanstaande beslissing eveneens hiermede rekening dienen te houden.

Tenslotte is er het vraagstuk van de kosten van den aanleg van een nieuwen luchthaven. Ook hierover ontbreken nog alle gegevens. Het is duidelijk, dat wanneer Defensie verklaart Schiphol niet strikt noodig te hebben, de schadevergoeding, welke het Rijk aan de gemeente Amsterdam zal hebben te betalen een groote verliespost is. Een verliespost, die men zal mogen nemen wanneer de voordeelen van een centrale luchthaven werkelijk als een paal boven water staan. Twijfelt men echter daaraan, dan schijnt het bij de huidige positie van de Rijksfinanciën weinig gerechtvaardigd tot deze stap over te gaan. Hierbij moet men ook in overweging nemen, dat de exploitatie van de nieuwe centrale luchthaven belangrijke exploitatieverliezen zal laten. Voor verdere „Fehlinvestierungen” op verkeersgebied is het zeker niet de tijd.

* * *

In bovenstaande regels is gewezen op een aantal vervoerseconomische zijden van het vraagstuk, die van groote beteekenis zijn en mogelijk voor nader onderzoek in aanmerking komen, waardoor het probleem zuiverder gesteld kan worden. Daarmee wil geenszins gezegd worden, dat alleen op deze factoren de beslissing gegrond zal moeten worden.

Schakelen wij de factoren van militairen aard, als vallende buiten onze competentie uit, dan blijft in het bijzonder rekening te houden met den historischen gang van zaken.

Tengevolge van het initiatief van onze beide grootste gemeenten is de zorg voor luchthavens een stuk der gemeentelijke autonomie geworden. Is het echter wenschelijk, dat de zorg voor luchthavens tot het terrein der gemeentelijke autonomie blijft behooren? Hierbij rijst o.m. de vraag, of de gemeenten op den duur de steeds verder gaande verfijning van de outillage der vliegvelden financieel nog zullen kunnen dragen.

Behoort voorts dit onderwerp krachtens het veel meer gecentraliseerd karakter van de luchtvaart — in tegenstelling tot bijv. de zeescheepvaart is hier slechts één nationale onderneming aanwezig — niet aan het Rijk toe, waarbij men eventueel kan anticiperen op een latere overneming der vliegvelden door de alsdan rendabele luchtvaartonderneming zelf? Wij stellen hier alleen het probleem, daar dit stellig thans in overweging moet worden genomen, ook los van de vraag waar het centrale vliegveld zal komen.

Het gevaar toch van het overlaten van dit terrein van het verkeerswezen aan de gemeentelijke autonomie, is dat de locale belangen een te groote rol dreigen te gaan spelen. En het is duidelijk, dat het hier een bij uitstek nationaal vraagstuk betreft.

A. PARENT.

DE WANVERHOUDING TUSSCHENVOORTBRENGING EN VERBRUIK VAN KOFFIE.

Oorzaken van de groote productiecapaciteit.

De moeilijkheden, waarmede de producenten van het artikel koffie hebben te kampen, spruiten voort uit een te groote productiecapaciteit, die, als nevenprobleem, bovendien een te grooten voorraad heeft doen ontstaan. Jarenlang heeft de belangrijkste producent, Brazilië, gepoogd de situatie voor de eigen producenten te handhaven door het influenceeren der prijzen en zoolang misoogsten te hulp kwamen kon over een langere periode ook resultaat worden geboekt. Doch andere productielanden begonnen hun aanplant uit te breiden of koffie te planten en dit moest niet alleen leiden tot een grooter aanbod, doch bovendien tot het reduceeren van de betekenis van een misoogst. Deed vroeger een misoogst de wereldproductie dalen tot beneden het niveau van het verbruik, zoodat een teveel van vorige jaren kon worden geabsorbeerd, later beteekent een misoogst, dat productie en verbruik in evenwicht komen.

Terwijl het wereldverbruik, gemeten naar de afleveringen, wel in den loop der jaren steeg, kwam het toch nooit boven de 26 miljoen balen; de wereldproductie daarentegen nam toe tot meer dan 37 miljoen balen in 1936/37. Onder dergelijke omstandigheden moest er dus een teveel ontstaan, dat voortdurend grooter werd, indien geen maatregelen zouden worden genomen. Voor Brazilië, dat direct en indirect dit teveel had veroorzaakt, beteekende deze toestand, dat, wilde het een zijner belangrijkste bronnen van welvaart niet verloren zien gaan, steeds meer moest worden ingegrepen en wat aanvankelijk rationeel leek — voorraadvorming om in jaren van misoogst het teveel af te zetten — werd door den gewijzigden toestand een straf. Immers, de andere producenten, overtuigd dat Brazilië uit zelfbehoud geen „laissez faire”-politiek kon voeren, lieten dan ook rustig de maatregelen om het evenwicht te handhaven aan dit land over. Deze handhaving kostte geld, dat ten deele in het buitenland moest worden opgenomen, en toen de toestand zoo geworden was, dat van een chronisch teveel mocht worden gesproken, kon niet meer alleen worden volstaan met het manipuleeren van het prijsniveau, maar moest ook in de productie worden ingegrepen. Men inaugureerde daartoe in het productiejaar 1931/32 definitief de vernietigingspolitiek, waaraan sedert het begin, volgens „Le Café”, meer dan 62 miljoen balen ten offer zijn gevallen, een vernietiging die thans gemiddeld 9 milreis per baal kost.

Het spreekt, dat deze politiek zware offers van de volkshuishouding vergde, tot uiting komende o.a. in een uitvoerrecht, dat na aanvankelijk 15 sh. te hebben bedragen, in begin 1937 nog 45 milreis per baal bedroeg. Daarnaast hief de belangrijkste Braziliaansche koffieproducerende staat, Sao Paulo, een belasting van 3 milreis. Op den duur moest een dergelijke toestand onhoudbaar worden, ook al omdat de koffieprijs reeds lang niet meer op het oude, zeer rendabele niveau stond. Vandaar dat Brazilië poogde met andere Zuid-Amerikaansche producenten tot overeenstemming te komen niet alleen ter gezamenlijke beperking van de uitvoeren, doch ook teneinde het verbruik te vergroten. De conferenties te Bogota, New York en tenslotte Havannah waren het resultaat, doch maar al te zeer bleek daarbij, dat de meeste andere producenten niet bereid waren te participeren in de lasten van het verbeteren der positie. En toen dit eenmaal vast stond, nam Brazilië in November van 1937 de bekende besluiten, waarbij het uitvoerrecht werd verlaagd van 45 tot 12 milreis, de belasting van Sao Paulo van 3 milreis goud werd teruggebracht tot 2 milreis papier en de verplichting, om 35 pCt. van het provenu der buitenlandsche wissels tegen den officieelen wisselkoers af te staan, werd opgeheven.

Voortzetting van de verdedigingspolitiek gepaard gaande met stimuleering van den uitvoer.

Terwijl aan den eenen kant de verdediging werd voortgezet — de vernietiging bleef gehandhaafd — ging Brazilië daarmede tegelijkertijd tot den aanval over. De prijzen op de wereldmarkt daalden. Overigens bleef ook het te New York door de Zuid-Amerikaansche staten gestichte bureau, dat o.a. ten doel had het verbruik te bevorderen, bestaan.

Tot nu toe hadden alle andere produceerende staten steeds gezorgd hun product, eventueel tegen lagere prijzen, af te zetten, zoodoende de vorming der voorraden aan Brazilië latende. De verdere prijsverlaging voor Brazielkoffies bracht allerwegen moeilijkheden en in bijna alle koffie-staten werden maatregelen genomen, bestaande in verlaging van heffingen en vrachten of vergroting der bevoorrechtiging bij den afzet; in Ned.-Indië wordt nu reeds maandenlang een koffiesteun overwogen, doch het eenige, waardoor producenten daar tot nu toe daadwerkelijk gebaat zijn, is de verlaging van de koffievrachten; de koffiepropaganda toch verkeert nog in het beginstadium.

Wij schreven, dat Brazilië eind 1937 tot den aanval overging. Het streven daar was, verloren afzetgebied te herwinnen en volgens de onlangs door „Le Café” gepubliceerde gegevens heeft dit streven reeds in het eerste jaar succes gehad; wij geven ter illustratie het volgende overzicht.

Verschepingen van Brazilië.	
1933/34	16.516.000 balen
1934/35	14.046.000 „
1935/36	16.217.000 „
1936/37	13.934.000 „
1937/38	15.135.000 „

Voor de komende campagne handhaaft Brazilië de beperking van den uitvoer; bepaald is, dat van de gewone soorten 30 pCt. tegen een minimum vergoeding van 2 milreis per baal aan het nationale koffiedepartement zal moeten worden afgestaan, terwijl een even groot percentage in het binnenland zal moeten blijven; over 40 pCt. van den oogst houden planters de vrije beschikking.

Voor de betere kwaliteiten, nl. gewasschen koffie met een zachten smaak boven type No. 4 en ongewasschen fine roasted strictly soft, geldt een opofferingspercentage van slechts 15 pCt. Tevens is voor de voor vernietiging bestemde kwaliteit een minimumgrens (type No. 8) gesteld. De voorkeursbehandeling slaat slechts op een kleine hoeveelheid, zoodat mag worden aangenomen, dat het totale opofferingsquotum voor 1938/39 ongeveer 6½ miljoen balen zal bedragen. Een oogenblik werd bepaald, dat dit opofferingsquotum onder bepaalde voorwaarden ook in regeeringspakhuisen zou mogen worden afgeleverd, doch toen de binnenlandsche markt daarop flauw reageerde, werd deze bepaling weer ingetrokken.

Statistische positie.

Het campagnejaar 1937/38 werd begonnen met een voorraad (alles in 1000 balen):

		tegen op 1 Juli 1936
	30.477 *)	28.846
bij: productie Brazilië 1937/38	26.517	1936/37 26.641
„ andere landen ..	10.011	10.889
	67.005	66.376
afleveringen 1937/38	25.609	1936/37 25.006
	41.396	41.370
vernietigd 1937/38	15.100	1936/37 10.893
	26.296	30.477

*) Ontleend aan „Le Café”.

De voorraad op 1 Juli 1937 bestond zoowel uit de zichtbare wereldvoorraden als uit den binnenlandschen voorraad in Brazilië, den „pledged stock” en de koffie in handen van het Nationale Koffiedepartement.

Voor 1938/39 wordt de productie van Brazilië op

ongeveer 24 miljoen balen geraamd, terwijl onlangs de voorzitter van het Nationale Koffie-departement een uitvoer van 18 miljoen balen heeft voorspeld (een voorspelling die nog bewaarheid zal moeten worden!), tegen ruim 15 miljoen in het vorige campagne-jaar.

Ondanks het feit, dat Brazilië thans ook andere bronnen van welvaart (o.a. katoen) poogt te ontwikkelen, blijft koffie toch nog van overheersende betekenis: 8.875.000 acres zijn, volgens de Tea and Coffee Trade Journal, met koffie beplant, totaal omvattende meer dan 2.800 miljoen boomen. Meer dan de helft hiervan ligt in den staat Sao Paulo, waar de 86.451 plantages ruim 4.668.000 acres met ruim 1482 miljoen boomen — waarvan 200 miljoen geabandonneerd — omvatten. Een deel dier aanplantingen zijn klein-bezit (zelfs 13.750 met minder dan 5.000 boomen).

Het spreekt vanzelf, dat, mede naar gelang van de opbrengst die varieert van 39 tot 50 arroba's¹⁾, de kosten van voortbrenging zeer verschillend zijn, zoodat het niet behoef te verbazen, indien wij lezen, dat een deel der aanplantingen nog met winst wordt geëxploiteerd. Niet alleen doordat een verschil in kwaliteit een verschil in prijs bij in hoofdzaak dezelfde kosten geeft, doch ook doordat een grootere opbrengst per oppervlakte-eenheid leidt tot lagere kosten per eenheid product en de ligging der plantage invloed heeft op de vrachtkosten naar de centra, is de verhouding tusschen kosten en opbrengst, dus ook van winst en verlies, zeer verschillend. Wat opbrengst per oppervlakte-eenheid en transport tot Santos betreft, varieerden einde 1937 de kosten loco Santos van 51 tot 86 milreis per baal (zonder rekening te houden met opofferingsquotum, belemmeringen in het transport en hypotheekrenten).

Gevolgen van den aangegane strijd op de koffiemarkt.

Door het streven van Brazilië tot vergrooting van den afzet, mede door verbetering der kwaliteit, is thans een strijd ontketend, die zoowel daar als elders slachtoffers zal eischen. Hierdoor moet de wereldproductie op een lager niveau komen, waardoor de statistische verhoudingen beter zullen worden. Dit wordt echter een vraagstuk van uitputting en kan dus lang duren, temeer omdat de lage koffieprijzen niet leiden tot een snel toenemend verbruik. Eenerzijds vindt dit zijn oorzaak in de vrij onelastische vraag, aan den anderen kant echter ook in de in vele landen bestaande heffingen op en contingenteringen van dit product, waardoor een prijsdaling, zelfs in landen van massa-verbruik, slechts van geringe betekenis voor den omvang van de consumptie is.

De lagere prijs heeft mede tot gevolg, dat er een grootere concentratie op het natuurlijke afzetgebied komt en dat een streven ontstaat een beter product te gebruiken.

Nu op den duur producenten zullen moeten uitvalken, is de basis voor betere verhoudingen op de markt gelegd; wij zeiden reeds, dat het een langdurig proces dreigt te worden en dit zal nog daardoor worden bevorderd, dat kunstmatig producenten in het leven worden gehouden door steun van de overheid; de bevoorrechtiging van de Fransche koloniën in Frankrijk is daarvan een voorbeeld. Hoewel er feitelijk nog weinig goeds in de koffiëpositie is, hebben de Braziliaansche maatregelen toch dit teweeggebracht, dat het thans bereikte prijsniveau saneering zal moeten brengen. 30 jaar geleide koffië-economie hebben een toestand doen ontstaan, waarbij 2½ jaar wereldverbruik is vernietigd, zonder dat een gezond worden van de situatie kon worden verkregen, dat een productiecapaciteit werd verkregen, die het verbruik met ongeveer 50 pCt. overtreft en dat een saneering langs meer natuurlijke wegen moet worden nagestreefd.

¹⁾ 1 Arroba = 32,38 lbs.

Leerzaam is het volgende overzichtje (waarin de groote Braziel-oogst van 1906/07 ad ruim 20 miljoen balen is begrepen):

Productie (in miljoenen balen).				
gemiddelde	Brazilië	Andere landen	Totaal	Wereldverbruik
1902/07 *)	12.7	4.4	17.1	16.1 mill. balen
1936/38	26.6	10.4	37.0	25.3 „ „

*) Vgl. Dr. R. Philips: „De invloed van de Braziliaansche koffië-verdedigings-politiek op de koffië-importen der hoofdconsumptielanden” 1934, Publicatie Nederlandsch Economisch Instituut No. 9.

Het is niet onmogelijk, dat producenten ook bij dit artikel er de voorkeur aan zullen geven een strijd tot het uiterste te voorkomen door een internationale overeenkomst te sluiten, hoewel in het huidige stadium van den strijd nog niet van een algemeen wil daartoe is gebleken; veeleer poogt men thans nog zich zijn positie ten nutte te maken door bij invoerlanden zich een bevoorrechte positie te verschaffen (compensatie-transacties, contingenten, koloniale preferentie). De tijd zal leeren of men den strijd tot het uiterste hier zal volhouden dan wel het voorbeeld van thee en suiker zal volgen.

J. F. HACCOU.

DE RIJKSMIDDELEN OVER JUNI 1938.

Langzamerhand begint er in den loop der Rijksmiddelen eenige teekening te komen. Dank zij de gunstige ontvangsten van de beide laatste maanden, maakt het overzicht over het tijdvak Januari tot en met Juni geen kwaad figuur. In totaal brachten de niet-directe heffingen in deze zes maanden f 217.234.100 op tegen f 209.115.400 in hetzelfde tijdvak van het vorige jaar. Bovendien werd thans ook de raming overtroffen (met f 2.621.600), terwijl tot dusver de opbrengst der reeds verstreken maanden geregeld bij de verwachting ten achter bleef. In vergelijking met het vorige jaar brachten tien middelen tezamen f 15.309.000 méér op; de overige zeven middelen vertoonden tezamen een teruggang van f 7.190.300. Het totaal-aspect der niet-directe heffingen is aanmerkelijk gunstiger geworden.

Ook de afgelopen maand heeft daartoe het hare bijgedragen. Weliswaar bleef de opbrengst (f 39.287.900) ten achter bij die van Juni 1937 (f 40.410.800), doch de laatstbedoelde ontvangst was dan ook bijzonder hoog. Op zichzelf beschouwd is bijna f 39.3 miljoen voor Juni wel gunstig. Trouwens, de raming werd in de afgelopen maand met f 3.519.200 overschreden. De teruggang bij dezelfde maand van het vorige jaar is vrijwel uitsluitend te wijten aan de vermindering in opbrengst van de zegel- en registratierechten, die in Juni 1937 echter aan den zeer hoogen kant waren. Ook het statistiekrecht, de zout-, de geslacht-, de suiker en de tabaksaccijns, de couponbelasting en de loodsgelden toonen een lager opbrengstcijfer. Daarentegen brachten méér op de dividend- en tantiëmebelasting, de invoerrechten, de wijn-, de gedistilleerd en de bieraccijns, de belasting op gouden en zilveren werken, de omzetbelasting en de successierechten.

De dividend- en tantiëmebelasting beweegt zich nog steeds in stijgende lijn. De vooruitgang bedraagt f 726.100 over de afgelopen maand en f 3.348.000 over het eerste halfjaar. Neemt men echter in aanmerking, dat in Juli 1937 niet minder dan f 8.347.400 werd ontvangen, dan is het allerminst zeker, dat de verkregen voorsprong gehandhaafd zal kunnen blijven. Men heeft bij deze heffing altijd met mogelijke verschuivingen in de opbrengst rekening te houden. Eerst na Augustus kan blijken, of werkelijk van stijging sprake is.

De invoerrechten gaven een mooie opbrengst, nl. van f 8.756.200, d.i. f 139.100 hooger dan in Juni 1937 en f 589.500 boven de maandraming. De ontvangsten zijn afwisselend, ondanks de verbetering, die in de laatste maanden te constateeren viel, blijft de opbrengst der eerste zes maanden nog f 481.000 bij die van hetzelfde tijdvak van 1937 ten achter. Het

statistiekrecht wees opnieuw een vermindering aan (van f 25.600); weliswaar was er eenige stijging te constateeren in vergelijking met de beide voorafgaande maanden en werd ook de maandraming overtroffen (met f 4.800), doch hier staat tegenover, dat het nadeelig verschil in de opbrengst der reeds verstreken maanden is opgelopen tot f 110.200.

De accijnzen maken over het algemeen geen ongunstigen indruk. Het blijkt nl., dat alle accijnzen in de eerste zes maanden meer hebben opgeleverd dan in dezelfde periode van het vorige jaar; ook werd bij alle de halfjaarlijksche raming overschreden, behalve bij den gedistilleerdaccijns en den suikeraccijns. Wat de afgelopen maand betreft gaf de zoutaccijns een inzinking te zien; een ontvangst van f 113.700 (raming f 166.700) is uiterst poover; dit middel heeft den laatsten tijd evenwel voortdurend fluctuaties vertoond en een volgende maand kan den tegenvaller van nu wel zeer goed maken. Ook de geslachtaccijns kon de opbrengst van Juni 1937 niet halen (nadeelig verschil f 33.600). Er is eenige daling in de vee-prijzen; voorts is hier misschien een wisselwerking met de voorafgaande maand in het spel, toen de geslachtaccijns bijzonder hoog was. De wijnaccijns gaf een accres te zien van f 20.300 en de gedistilleerdaccijns een stijging met f 431.000. Deze laatste toename is echter slechts schijnbaar, daar de maand Juni ditmaal een verschijndag van den crediettermijn meer telde dan in het vorige jaar. De bieraccijns heeft zeer ruim gevloeid; een ontvangst van f 835.000, bij een maandraming van f 583.300, is inderdaad aan den hoogen kant. Daar de opbrengst van Juni 1937 ook vrij gunstig was (in dezen tijd van het jaar is de bieraccijns doorgaans goed), bedraagt de vooruitgang echter niet meer dan f 46.300. Met den suikeraccijns liep het minder voordeelig; vergeleken bij dezelfde maand van het vorige jaar was een verlaging te constateeren van f 65.600. Ook de maandraming werd niet bereikt (tekort f 409.400). De suikeraccijns heeft in het eerste halfjaar evenwel vrij groote sprongen vertoond en hoewel de maanden Mei en Juni lage ontvangsten hebben opgeleverd, verschaften de eerste zes maanden toch nog een surplus van f 475.900 boven hetzelfde tijdvak van het vorige jaar. Ten slotte de tabaksaccijns, die een bevredigende bate voor 's Rijks schatkist heeft verschaft; weliswaar vertoonde dit middel een decres van f 21.900, doch de maandraming werd met f 267.300 overtroffen. Gerend over zes maanden heeft het loopende jaar een surplus van f 984.400 gegeven boven 1937.

De belasting op gouden en zilveren werken bracht ditmaal f 2.100 meer op dan in Juni 1937, waardoor de achterstand over de reeds verstreken maanden van het jaar terugliep tot f 300. Aan omzetbelasting werd f 13.100 meer ontvangen dan in Juni 1937; ook de maandraming werd overschreden (met f 251.300). Door de ruime baten van de voorafgaande maanden kon tot dusver f 1.644.400 meer worden geboekt dan in het eerste halfjaar van 1937. Deze toename is niet in alle opzichten een bewijs van stijgende koopkracht; ongetwijfeld moet hier met het duurder worden van zeer veel artikelen rekening worden gehouden. De couponbelasting blijft zich in dalende lijn bewegen; de teruggang beliep ditmaal f 138.900. De talrijke conversies oefenen een ongunstigen invloed op deze heffing uit.

Teleurstellend is de loop der z.g. conjunctuurheffingen. De zegelrechten liepen terug met f 1.116.800, waarvan f 294.700 is toe te schrijven aan een trager vloeien van de beursbelasting. De maand Juni 1937 was echter abnormaal hoog. Er gaat thans heel wat minder op de beurs om dan omstreeks dezen tijd in het vorige en er zijn veel minder emissies, zoodat het niet behoeft te verwonderen, dat het peil van 1937 niet meer kan worden bereikt. De eerste zes maanden hebben dan ook f 5.735.400 minder opgeleverd dan in het vorige jaar. Hetzelfde geldt in zekeren zin voor de registratierechten. Juni 1937 gaf een record-

ontvangst van f 2.465.500; de teruggang, die de afgelopen maand te zien gaf (van f 1.276.200), is alleszins verklaarbaar, al is de vermindering wel wat groot. Toch is de invloed van de huidige depressie bij deze heffing nog niet sterk voelbaar, het decres over de eerste zes maanden komt slechts even boven de f 120.000.

Hoewel de successierechten in Mei jl. het enorme bedrag van f 8.444.000 hebben opgeleverd, was de afgelopen maand opnieuw gunstig (stijging f 235.600). Het eerste halfjaar heeft f 8.011.200 meer in de schatkist gebracht dan de eerste zes maanden van 1937. De loodsgelden liepen terug met f 10.400; over zes maanden bedraagt de daling f 179.100.

Bij de directe belastingen begint het nieuwe belastingjaar langzamerhand invloed uit te oefenen. De stand op ultimo Juni is niet ongunstig; het totale kohierbedrag belooft f 61.665.700 tegen f 57.775.400 op 30 Juni 1937. Alle afzonderlijke heffingen staan hooger te boek, ook de grondbelasting, die op ultimo Mei jl. nog een lager kohierbedrag vertoonde. De achterstand in de aanslagregeling is blijkbaar ingehaald; in het verschil in méér voor den dienst 1938 ad f 145.600 mag een normaal accres worden gezien. Bij de overige directe heffingen komt de verbetering van den economischen toestand in 1936/37 en de waardestelling der effecten na de muntdepreciatie tot uitdrukking. Wat de inkomstenbelasting betreft moet voorts met de verhooging der opcenten voor het dienstjaar 1938/1939 rekening worden gehouden.

AANTEKENINGEN. Structuurveranderingen in het Zwitsersche vreemdelingenverkeer.

In den feestbundel, welke den Zwitserschen politicus Edm. Schulthess ter gelegenheid van zijn zeventigsten verjaardag is aangeboden, is ook een twaalf hoofdstukken gewijd aan het hotelbedrijf. Aan een van deze artikelen¹⁾ is het volgende ontleend.

Conjunctuur en samenstelling van het toerisme.

De inkomensvermindering, welke een gevolg was van de economische depressie, heeft het sterk conjunctuurgevoelige vreemdelingenverkeer in Zwitserland op twee manieren ongunstig beïnvloed. Internationaal werd zijn positie als toeristenland aangetaast, doordat andere landen, die zich voordien minder op het vreemdelingenverkeer hadden toegelgd, trachtten een deel van deze inkomensbron aan zich te trekken door het op groote schaal verlenen van faciliteiten aan buitenlandsche reizigers. Daarnaast werd vooral het luxe-hotelwezen, dat zich op gasten uit de hoogere en hoogste inkomensklassen had ingesteld door de conjunctuurachteruitgang getroffen. Dit blijkt ten duidelijkste, wanneer men naast elkaar stelt de procentuele achteruitgang van het aantal overnachtingen in hotels der I-II-III prijsklassen. Voor Interlaken blijkt gedurende het zomerseizoen deze teruggang van 1927 tot 1936 voor Iste klasse hotels 62 pCt. te bedragen, voor IIde en IIIde klasse hotels daarentegen slechts 36 pCt.

De pogingen om aan deze quantitative achteruitgang door prijsverlagingen het hoofd te bieden, leidden tot een scherpe daling der gemiddelde ontvangsten per overnachting, welke voor de luxe-hotels sedert 1926 zelfs 32 pCt. beliep.

Aan deze voortdurende prijsdaling kwam in 1937 een eind. Eensdeels was dit het gevolg der betere bezetting van de duurdere hotels, tengevolge van den kortstondigen conjunctuurophloei, andersdeels raakten de eenvoudiger hotels ten deele overbezet tengevolge van de sterke toename der goedkope groepsreizen.

Het duurdere hotelbedrijf heeft dus zoowel naar het aantal overnachtingen als naar ontvangsten relatief het grootste verlies te boeken gehad.

¹⁾ F. Ehrenspenger: Die Umschichtungstendenzen im Fremdenverkehr.

Geheel tegengesteld is de ontwikkeling van het goedkoopere massa-toerisme geweest. De nivellering van de inkomens, die tot zekere hoogte in de periode na 1929 heeft plaatsgevonden, gepaard gaande met een beweging in verschillende landen tot het verleen van betaalde vakantie's, bood de gelegenheid de „qualitatieve” vermindering te compenseeren door een groote uitbreiding van het instituut der groepsreizen. In het begin van 1934 begon deze beweging met de schepping der „William-Tell-Trains”; dit waren wekelijksche groepsreizen onder zeer gunstige voorwaarden, speciaal bestemd voor Engelsche reizigers. Het succes van dit plan, leidde in 1935 tot de invoering van het „Hotelplan”, waarbij deze faciliteiten over de andere West-Europeesche landen werden uitgebreid.

Structuurveranderingen onder invloed van de mode.

Het vreemdelingenverkeer eischt steeds meer, dat het geheele bedrijf erop gericht is de gasten voortdurend bezig te houden. Aan dit verlangen zijn vooral de wintersportplaatsen in sterke mate tegemoetgekomen, waardoor zij in staat zijn geweest in het bijzonder het beter betalende publiek tot zich te trekken. Des te meer was dit mogelijk, daar het deze categorie reizigers gemakkelijker valt, hun vakantie's naar den winter te verplaatsen. Een verschuiving ten gunste van de wintersport, laat zich het zuiverst aantoonen bij die gebieden, welke zoowel zomer- als wintertoerisme hebben, doch die voor den groepsreiziger nog vrijwel afgesloten zijn. De hier weergegeven cijfers voor Wengen laten de verplaatsing dan ook duidelijk zien.

Aantal logeernachten in Wengen.					
jaar	Winter		Zomer		proc. aandeel
	Dec.-Mrt.	proc. aandeel	jaar	Juni-Sept.	
1929/30	64.198	37	1930	107.441	63
1930/31	63.833	41	1931	91.275	59
1931/32	18.689	23	1932	61.367	77
1932/33	35.017	33	1933	70.409	67
1933/34	47.808	34	1934	92.117	66
1934/35	56.629	38	1935	91.236	62
1935/36	60.911	48	1936	66.892	52
1936/37	91.681	51	1937	86.368	49

De verlegging van het zwaartepunt van het zomerseizoen naar het winterseizoen spreekt eveneens sterk uit de verandering, die plaatsgevonden heeft in de ontvangsten van eenige spoorwegen, die door het vreemdelingenverkeer beïnvloed worden. Zoo steeg bij de Wenger-Alpbahn het procentueele aandeel van de ontvangsten uit personenverkeer gedurende het winterseizoen van 10 pCt. in 1925 tot 45 pCt. in 1937; daarentegen daalde hetzelfde percentage voor de zomermaanden van 84 pCt. in 1925 tot 49 pCt. in 1937.

Een typische illustratie van de „qualitatieve” verbetering van het verkeer in den winter, blijkt ook uit de volgende tabel, welke het aantal reizigers in de eerste en tweede klasse op het traject Landquart—Davos en Chur—Engadin weergeeft.

Aantal 1e en 2e klasse reizigers Landquart—Davos.			
jaar	zomerseizoen	winterseizoen	
1932	5.541	12.599	
1933	5.555	17.859	
1934	5.949	16.766	
1935	5.341	18.951	
1936	4.132	15.927	
1937	6.383	23.812	

De invloed van het automobielverkeer:

Het reizen per automobiel heeft eveneens tot een verandering in den aard van het toerisme geleid. Volgens een enquête van het „Eidgenössischen Statistisches Amt” kwam gedurende de maanden Juli en Augustus ongeveer een kwart der overnachtingen voor rekening van automobilisten. Het belang van dit percentage is hierin gelegen, dat gebleken is, dat de gemiddelde verblijfsduur van automobilisten aanzienlijk korter is dan van degenen die per trein aankomen. Blijven de laatsten gemiddeld 4.1 dag, de automobilisten reizen na een gemiddeld verblijf van

2.4 dag reeds weer af. Deze verblijfsduur is in sterke mate afhankelijk van het weer en van de gelegenheden tot ontspanning, die een bepaalde plaats biedt. Wanneer het weer op een bepaalde plaats niet gunstig is, blijkt de beweeglijkheid van den automobilist veel grooter. Men kan dan ook concludeeren, dat het overgebleven zomertoerisme der beter betalende reizigers de tendens heeft voor een belangrijk deel tot automobilistisch doorreisverkeer te worden, waarbij het verblijf geheel af komt te hangen van weer en recreatiemogelijkheden.

Maandstaten van Nederlandsche banken.

De goede gewoonte, die de Incassobank en De Twentsche Bank reeds sedert lang volgen om geregeld een maandstaat betreffende de balanspositie van de bank te publiceeren, is thans ook overgenomen door de Amsterdamsche Bank en de Rotterdamsche Bankvereniging, terwijl ook de Indische banken dit voorbeeld zullen volgen.

Op deze wijze zal een regelmatig inzicht verkregen kunnen worden van de positie van het Nederlandsche bankwezen in haar geheel. Weliswaar was reeds uit de maandstaten van de Incassobank en De Twentsche Bank hiervan een beeld te verkrijgen, doch het ontbreken van de maandstaten van de twee grootste banken en van de Indische banken was toch een groote leemte, waardoor het niet mogelijk was de positie van het Nederlandsche bankwezen in haar geheel goed te kunnen beoordeelen.

Bovendien waren de balansen van de Incassobank en De Twentsche Bank niet uniform opgesteld. Het is daarom zeker toe te juichen, dat nu tevens door onderling overleg bereikt is, dat de banken bij het opstellen van haar balansen precies hetzelfde schema volgen.

Nu de bankbalansen voor de eerste keer gepubliceerd zijn, laten wij hieronder een overzicht van de gecombineerde maandstaten van de specifiek Nederlandsche banken volgen. Tevens hebben wij uit deze gecombineerde maandstaten een samenvatting van de verschillende balansposten gemaakt, welk overzicht maandelijks zal worden opgenomen.

Gecombineerde Maandstaat der vier Nederlandsche Grootbanken per ult. Juni 1938.
(in millioenen gulden)

Activa	
Kas, cassiers en daggeldleeningen.....	281
Nederlandsch schatkistpapier.....	149
	— 430
Ander overheidspapier.....	61
Wissels	22
Bankiers in binnen- en buitenland	58
Prolongaties en voorschotten op effecten ..	97
	— 238
Debiteuren	264
Effecten en syndicaten.....	70
Deelnemingen (incl. voorschotten).....	9
	— 343
Gebouwen	17
Belegde bestemmingsreserven.....	2
Effecten leendepôt.....	18
	— 1.048
Passiva	
Crediteuren.....	694
Wissels — eigen acceptaties	14
„ — derden „	6
	— 20
Deposito's op termijn	53
Diverse rekeningen	9
Bestemmingsreserven	2
Effecten leendepôt.....	18
	—
Werkzaam kapitaal.....	252
Aandeelenkapitaal	170
Reserve	82
	— 252

Uit deze opstelling blijkt, dat de liquiditeit van de Nederlandsche banken op het oogenblik, zooals bekend, buitengewoon groot is.

Debet

Gecombineerde maandstaten per 30 Juni 1938.

	Rotterdamsche Bankverein.	Amsterdamsche Bank	De Twentsche Bank	Incasso-Bank	Totaal
Kas, kassiers en daggeldleeningen ..	f 114.456.580,79	f 54.585.718,64	f 70.780.446,87	f 41.595.838,14	f 281.418.584,44
Nederlandsch schatkistpapier	71.757.288,57	23.905.000,—	41.579.190,66	11.602.659,18	148.844.138,41
Ander overheidspapier	5.089.653,49	38.556.373,75	10.444.400,—	6.480.504,78	60.570.932,02
Wissels	3.874.076,82	8.074.948,03	5.885.584,87	3.772.977,68	21.607.587,40
Bankiers in binnen- en buitenland ..	21.846.582,74	25.440.097,01	7.740.643,38	2.883.460,43	57.910.783,56
Effecten en syndicaten	14.098.792,53	33.302.382,36	12.661.441,30	10.157.910,01	70.220.526,20
Prolongat. en voorschotten t/effecten	20.406.233,66	25.621.128,67	27.871.859,96	22.602.782,66	96.502.004,95
Debiteuren	63.813.995,78	96.028.290,74	64.118.741,67	40.302.499,16	264.263.527,35
Deelnemingen (inclusief voorschotten)	670.411,41	5.164.462,57	1.677.629,71	1.721.131,55	9.233.635,24
Gebouwen	3.751.661,79	4.077.637,69	5.500.000,—	4.154.533,83	17.483.833,31
Belegde reserve voor verleende pen- sioenen	—	—	1.949.346,30	—	1.949.346,30
Effecten van aandeelhouders in leen- depôt	—	—	18.219.650,—	—	18.219.650,—
	f 319.765.277,58	f 314.756.039,46	f 268.428.934,72	f 145.274.297,42	f 1.048.224.549,18

1) Debiteuren ten bedrage van f 42.367.899,16 verminderd met loopende promessen ad f 2.065.400,—.

Credit

Gecombineerde maandstaten per 30 Juni 1938.

	Rotterdamsche Bankverein.	Amsterdamsche Bank	De Twentsche Bank	Incasso-Bank	Totaal
Kapitaal	f 45.000.000,—	f 55.010.000,—	f 40.000.000,—	f 30.000.000,—	f 170.010.000,—
Reserve	16.500.000,—	48.000.000,—	10.000.000,—	7.000.000,—	81.500.000,—
Deposito's op termijn	9.694.649,53	2.473.000,—	29.796.807,61	11.307.322,19	53.271.779,33
Crediteuren	236.336.861,69	197.865.581,—	165.555.750,27	93.926.286,71	693.684.479,67
Geaccepteerde wissels	6.657.272,44	5.961.558,94	613.720,90	1.133.678,08	14.366.230,36
Door derden geaccepteerd	2.569.869,69	2.606.773,64	395.662,40	451.000,30	6.023.306,03
Diverse rekeningen	3.006.624,23	2.839.125,88	1.897.997,24	1.456.010,14	9.199.757,49
Reserve voor verleende pensioenen..	—	—	1.949.346,30	—	1.949.346,30
Aandeelh. voor effecten in leendepôt	—	—	18.219.650,—	—	18.219.650,—
	f 319.765.277,58	f 314.756.039,46	f 268.428.934,72	f 145.274.297,42	f 1.048.224.549,18

Tegenover een totaal bedrag aan verplichtingen ad f 796 miljoen staat een bedrag aan kas en daggeldleeningen van f 281 miljoen. De kasreserve bedraagt dus ongeveer 35 pCt. Ook de post schatkistpapier is buitengewoon groot. Tezamen bedragen deze posten, die de z.g. eerste liquiditeit voorstellen f 430 miljoen, of meer dan 50 pCt. van de totale verplichtingen.

In de groep van de tweede liquiditeit, die f 238 miljoen bedraagt of bijna 30 pCt. van de totale verplichtingen, is ook de post „ander overheidspapier” opgenomen. Het betreft hier voor het grootste deel de kortlopende gemeenteleeningen (ongeveer 5 jaren).

De derde groep, die van Debiteuren, Effecten, en Deelnemingen bedraagt f 343 miljoen, waarvan de Debiteuren alleen reeds f 264 miljoen, dat is bijna een even groot bedrag als de eigen middelen (f 252 miljoen).

Het algemeene beeld, dat deze gecombineerde balansen geven, toont enerzijds de sterke positie van het Nederlandsche bankwezen, anderzijds echter ook het gemis aan handelspapier, hetzij in den vorm van wissels of van debiteuren. Immers, de posten kas enz., bankiers en overheidspapier bedragen tezamen ongeveer f 550 miljoen bij een bedrag aan crediteuren en deposito's van f 750 miljoen.

Indexcijfers van belangrijke voedings- en genotmiddelen en grondstoffen.

Te beginnen met dit nummer zullen deze indexcijfers gedurende de zomermaanden slechts om de veertien dagen worden gepubliceerd.

Dan zal een verkorte staat verschijnen, welke uitsluitend de groepsindexcijfers zal bevatten; a.v.:

	Indexcijfer voedings- en genot- middelen	Indexcijfer agrarische grond- stoffen	Indexcijfer niet-agrar. grond- stoffen	Algemeen indexcijfer grond- stoffen	Algemeen indexcijfer	Indexcijfer Indische uitvoer- producten
5—12 Juli 1938	45,9	40,7	55,6	48,8	47,7	43,4
12—19 „ „	46,4	40,9	55,9	49,1	48,0	44,4

De zichtbare suikervoorraden in de wereld.

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

In tons	1938	1937	1936
Duitschland	1.245.000	861.000	868.000
Tsjecho-Slowakije	289.000	277.000	261.000
Frankrijk	499.000	437.000	565.000
Nederland	141.000	166.000	215.000
België	138.000	108.000	143.000
Hongarije	68.000	78.000	63.000
Polen	273.000	218.000	219.000
U.K. Geïmp. suiker	248.000	296.000	234.000
„ Binnenl. „	95.000	130.000	84.000
Europa	2.996.000	2.571.000	2.652.000
V.S. Alle havens	429.000	254.000	408.000
Cubaansche havens	533.000	546.000	457.000
Cuba binnenland	1.751.000	1.371.000	1.321.000
Java	246.000	120.000	797.000
Totaal	5.955.000	4.862.000	5.635.000

ONTVANGEN BOEKEN.

De Nederlandse Volkskarakters onder redactie van Anne de Vries en P. J. Meertens. (Kampen 1938; J. H. Kok N.V. Prijs geb. f 12,50).

In een aantal opstellen wordt zoowel het Nederlandsche volk in zijn geheel als in zijn deelen geschetst. De samenstellers zijn er van overtuigd, dat deze eerste poging tot samenvatting slechts een voorloopig karakter kan dragen; dat voortgezette studie, vooral ook langs den weg der wetenschappelijke enquêtes, noodzakelijk is. De rasvermenging, die sinds eeuwen heeft plaatsgevonden, maakte de indeeling van ons volk in groepen niet gemakkelijk. De samenstellers hebben echter de groepen, die een eigen karakter vertoonen in het bonte geheel van den Nederlandschen volksaard, goed laten uitkomen. Als samenvattend overzicht van onze volkskarakters is het boek zeer waardevol.

Zuid-Afrika door Dr. W. G. N. van der Sleen. (Tilburg 1938; N.V. Het Nederlandsche Boekhuis. Prijs f 2,90 (ingen.), f 3,90 (geb.)).

In dit boek wordt de oude en de nieuwere geschiedenis van dit land, de Groote Trek en de nieuwe opkomst van den Boerenstam beschreven; daarnaast geeft de schr. op boeiende wijze zijn indrukken van land en volk.

MAANDCIJFERS.

OVERZICHT VAN DEN STAND DER RIJKSMIDDELEN.
Ult. Juni 1938 (in Guldens)

AFDEELING Ia Dir. belastingen.	Kohieren voor den dienst 1938 ¹⁾			Zuiver bedrag der kohieren voor den vorige dienst t.m. dezelfde maand van het vorige jaar ²⁾
	Totaal bedrag	Bedragen, welke zijn teruggegeven of anders dan wegens betaling op de koh. afgeschr.	Zuiver bedrag	
Grondbelast. a)	10.464.243	—	10.464.243	10.318.644
Inkomst.bel. b)	35.852.964	908.739	34.944.225	32.379.427
Vermogensbel. c)	9.476.170	73.568	9.402.602	9.096.562
Verdedig.bel. I	5.504.097	49.893	5.454.205	4.733.190
Bel. v. d. doodehd.	1.400.430	—	1.400.430	1.247.552
Totalen ..	62.697.904	1.032.200	61.665.705	57.775.375

a) $\frac{1}{4}$ hoofdsom + 20 opercenten op de hoofdsom der gebouwde eigendommen. b) Hoofdsom + 60—78 opercenten. c) Hoofdsom + 75 opercenten.

¹⁾ Voor de belastingen naar inkomen en vermogen bestaan de vermelde bedragen uit $\frac{1}{2}$ gedeelte van het belastingdienstjaar 1938/1939 en $\frac{1}{4}$ gedeelte van het belastingdienstjaar 1937/1938. ²⁾ Voor de belastingen naar inkomen en vermogen bestaan de vermelde bedragen uit $\frac{1}{2}$ gedeelte van het belastingdienstjaar 1937/1938 en $\frac{1}{4}$ gedeelte van het belastingdienstjaar 1936/1937. ³⁾ Voor het belastingdienstjaar 1938/1939 worden $\frac{70}{88}$ opercenten geheven.

AFDEELING Ib Overige middelen.	Juni 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenkomstige periode 1937
Benaming der middelen			
Divid.- en tantiëmel.	4.656.990	10.742.025	7.394.045
Rechten op den invoer	8.756.171	47.131.713	47.612.756
Statistiekrecht	213.177	1.214.761	1.324.990
Accijns op zout	113.744	1.164.484	1.044.388
Accijns op geslacht	592.803	3.711.140	3.623.277
Accijns op wijn	498.991	1.142.972	1.103.593
Accijns op gedistill.	2.308.166	13.572.812	13.377.634
Accijns op bier	855.036	3.893.376	3.490.739
Accijns op suiker	4.173.887	26.534.532	26.058.639
Accijns op tabak	3.183.962	18.406.716	17.422.286
Bel. op gouden en zilverw.	44.377	264.782	265.083
Omzetbelasting	6.501.314	37.583.382	35.938.999
Couponbelasting	324.793	2.747.454	3.311.564
Recht. en boeten v. zegel	1.739.952	11.674.369	17.409.801
Recht. en boet. v. registr.	1.189.235	8.517.579	8.637.677
Recht. en boet. v. successie, v. overgang bij overlijden en v. schenking	4.080.077	28.705.233	20.694.067
Opbrengst d. loodsgelden	55.226	226.787	405.861
Totalen ..	39.287.901	217.234.117	209.115.399

¹⁾ Hieronder begrepen wegens zegelrecht van nota's van makelaars en commissonnairs in effecten, enz. f 314.626 (Beursbel.). ²⁾ Idem f 2.291.053.

INKOMSTEN TEN BATE VAN HET GEMEENTEFONDS.

	Dienst 1937/1938 Zuiver bedrag der kohieren tot en met de maand Juni 1938	Zuiver bedrag der kohieren voor den dienst 1936/37 tot en met dezelfde maand van 1937
Gemeente.f.belast. ...	60.623.088	57.419.014
Opc.verm. t.get. v.50	6.022.790	5.183.128

AFDEELING II. DIENSTJAAR 1937.

Benaming der middelen	Bedrag van de raming	Zuivere opbrengst over het tijdvak van 1 Jan. 1937 tot en met de maand Juni 1938
Grondbelasting. ($\frac{1}{4}$ hoofdsom + 20 opercenten op de hoofdsom der gebouwde eigendommen.)	10.300.000	10.304.199
Inkomstenbelasting	72.000.000	72.946.451
Vermogensbelasting	18.000.000	20.500.411
Verdedigingsbel. I	8.000.000	10.635.127
Belasting v. d. doode hand	2.000.000	1.988.744
Divid.- en tantiëmelbelasting	13.800.000	22.378.009
Rechten op den invoer	91.250.000	97.259.528
Statistiekrecht	1.600.000	2.769.309
Accijns op zout	2.000.000	1.804.516
Accijns op geslacht	6.000.000	7.358.504
Accijns op wijn	1.800.000	2.204.290
Accijns op gedistilleerd	27.500.000	28.445.658
Accijns op bier	7.000.000	7.814.399
Accijns op suiker	53.000.000	55.300.287
Accijns op tabak	32.500.000	35.336.082
Belast. op gouden en zilverw.	475.000	571.391
Omzetbelasting	62.500.000	74.157.901
Couponbelasting	5.500.000	6.321.552
Rechten en boeten van zegel	16.400.000	32.561.406
Rechten en boeten v. registr.	11.100.000	16.647.004
Rechten en boeten v. successie, v. overgang bij overlijden en v. schenking	40.800.000	45.030.245
Opbrengst der loodsgelden	500.000	860.794
Totalen ...	484.025.000	553.195.807

OVERZICHT VAN DE INKOMSTEN TEN BATE VAN HET WERKLOOSHEIDSSUBSIDIEFONDS.

Dienst 1938	Bedrag van raming	Zuiver bedrag kohieren tot en met de maand Juni 1938
Grondbelasting (veertig ten honderd van de hoofdsom wegens gebouwde eigendommen en vijf en twintig ten honderd van de hoofdsom wegens ongebouwde eigendommen)	9.600.000	9.464.518
Personeele belasting (tachtig ten honderd van de hoofdsom naar den eersten, tweeden en derden grondslag)	20.000.000	19.130.598
Gemeentefondsbelasting (vijf en twintig opercenten op de hoofdsom)	15.500.000	2.293.677
Vermogensbelasting (twee en twintig opercenten op de hoofdsom)	2.500.000	416.944
Inkomstenbelasting (tien opercenten op de hoofdsom)	4.700.000	841.527
Totalen	52.300.000	32.147.264

INKOMSTEN TEN BATE VAN HET VERKEERSFONDS.

	Juni 1938	1938	1937
Motorrijtuigenbelasting	1.548.984	13.675.324	12.923.694
Rijwielbelasting	22.420	119.923	100.078
Totalen	1.571.404	13.795.247	13.023.772

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

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	10-16 Juli 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenk. tijdvak 1937	10-16 Juli 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenk. tijdvak 1937	1938	1937
Tarwe	3.993	563.350	941.999	20	4.295	17.735	567.645	959.734
Rogge	2.913	84.967	146.959	—	—	2.875	84.967	149.834
Boekweit	696	9.164	9.788	—	—	—	9.164	9.788
Mais	10.340	725.953	587.025	225	57.451	91.214	783.404	678.239
Gerst	6.890	206.782	165.075	—	8.876	6.689	215.658	171.764
Haver	5.560	109.790	78.748	—	7.812	3.180	117.602	81.928
Lijnzaad	1.022	92.225	116.494	—	130.022	136.335	222.247	252.829
Lijnkoek	735	34.799	41.281	25	125	—	34.924	41.281
Tarwemeel	125	32.713	20.513	231	7.586	3.049	40.299	23.562
Andere meelsoorten	460	18.810	23.507	—	3.355	2.388	22.165	25.895

STATISTIEKEN.

BANK DISCONTO'S.

Ned. Disc. Wissels. 2	3 Dec. '36	Lissabon	4 11 Aug. '37
Bk. Bel. Binn. Eff. 2½	3 Dec. '36	Londen	2 30 Juni '32
Vrsch. in R.C. 2½	3 Dec. '36	Madrid	5 15 Juli '35
Athene	6 4 Jan. '37	N.-York F.R.B.1	26 Aug. '37
Batavia	3 14 Jan. '37	Oslo	3½ 5 Jan. '38
Belgrado	5 1 Febr. '35	Parijs	2½ 12 Mei '38
Berlijn	4 22 Sept. '32	Praag	3 1 Jan. '36
Boekarest	3½ 5 Mei '38	Pretoria	3½ 15 Mei '33
Brussel	3 30 Mei '38	Rome	4½ 18 Mei '36
Boedapest	4 28 Aug. '35	Stockholm	2½ 1 Dec. '33
Calcutta	3 28 Nov. '35	Tokio	3.46 11 Mrt. '35
Dantzig	4 2 Jan. '37	Weenen	3½ 10 Juli '38
Helsingfors	4 3 Dec. '34	Warschau	4½ 13 Dec. '37
Kopenhagen	4 19 Nov. '36	Zwits. Nat. Bk.1	½ 25 Nov. '36

OPEN MARKT.

Data	1938				1937	1936	1914
	16 Juli	11/16 Juli	4/9 Juli	27 Juli			
Amsterdam Partic. disc.	¼	¼	½	¼	¼	1 13/16	3/4-4/4
Prolong.	—	½	¼	½	1	1 1/2	3-4 1/4
Londen Daggeld.	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1
Partic. disc.	17/32-9/16	17/32-9/16	17/32-9/16	9/16-19/32	17/32-9/16	9/16-5/8	9/16-3/4
Berlijn Daggeld.	27/8-31/8	27/8-31/8	27/8-31/8	3-5/8	2 1/2-7/8	27/8-31/8	25/8-31/8
Maandgeld	27/4-3	27/4-3	27/4-3	27/4-3	2 1/2-7/8	27/8-7/8	2 1/2-7/8
Part. disc.	27/8	27/8	3/8	27/8	27/8	27/8	27/8
Warenw. ...	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/4	4-1/4	4-1/4	4-1/4
New York Daggeld d.)	1	1	1	1	1	1	3/16
Partic. disc.	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1

1) Koers van 15 Juli en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia *)
12 Juli 1938	1.81 1/16	8.95 3/8	73.02 1/2	5.01 1/2	30.75	100 1/16
13 " 1938	1.81 1/16	8.95 3/8	73.—	5.02 1/2	30.75	100 3/16
14 " 1938	1.81 1/16	8.96 3/8	73.—	5.02 1/2	30.77	100 1/16
15 " 1938	1.81 3/8	8.96 3/8	73.—	5.02 1/2	30.77	100 1/16
16 " 1938	1.81 3/8	8.95 3/8	73.—	5.02 1/2	30.76	100 1/16
18 " 1938	1.81 3/8	8.95 3/8	73.02	5.02 1/2	30.75	100 1/16
Laagste d.w.)	1.81 1/4	8.95	72.90	5.01	30.70	100
Hoogste d.w.)	1.82	8.96 1/2	73.10	5.03	30.80	100 1/4
Muntpariteit	1.469	12.1071	59.263	9.747	24.906	100

Data	Zwitserland *)	Praag *)	Boekarest *)	Milana **)	Madrid **)
12 Juli 1938	41.55	6.29	—	—	—
13 " 1938	41.53	6.29	—	—	—
14 " 1938	41.53	6.29	—	—	—
15 " 1938	41.56	6.28 1/2	—	—	—
16 " 1938	41.60	6.29	—	—	—
18 " 1938	41.62	6.29	—	—	—
Laagste d.w.)	41.47 1/2	6.26	—	9.57 1/2	—
Hoogste d.w.)	41.65	6.32	1.45	9.60	—
Muntpariteit	48.003	7.371	1.488	13.094	48.52

*) 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.)
12 Juli 1938	4,92 3/4	2,75 3/4	40,18	55,—
13 " 1938	4,93 3/8	2,76 3/8	40,20	55,06 1/2
14 " 1938	4,93 3/8	2,76 3/8	40,19 1/2	55,06 1/2
15 " 1938	4,93	2,76 3/8	40,20	55,05
16 " 1938	4,92 3/4	2,76 3/8	40,19 1/2	55,04
18 " 1938	4,92 3/8	2,76 3/8	40,17 1/2	55,01
19 Juli 1937	4,97 1/16	3,75 3/4	40,23	55,10 1/2
Muntpariteit..	4,86	3,90 3/8	23,81 1/4	40 3/16

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	2 Juli 1938	9 Juli 1938	11/16 Juli 1938 Laagste	16 Juli 1938 Hoogste
Alexandrië..	Piast. p. £	97 1/2	97 1/2	97 3/8	97 3/8
Athene	Dr. p. £	547 1/2	547 1/2	540	555
Bangkok ...	Sh. p. tical	1/10 1/2	1/10 1/2	1/10 1/2	1/10 1/2
Budapest ...	Pen. p. £	25 1/2	25	24 1/2	24 1/2
Buenos Aires 1	p. peso p. £	19.00 1/2	18.99	18.95	19.02
Calcutta	Sh. p. rup.	1/5 3/16	1/5 29/32	1/5 3/16	1/5 29/32
Istanbul ..	Piast. p. £	618	618	618	618
Hongkong ..	Sh. p. \$	1/3	1/3	1/2 13/16	1/3 1/2
Kobe	Sh. p. yen	1/2	1/2	1/1 15/16	1/2 1/16
Lissabon	Escu. p. £	110 1/16	110 1/16	110	110 3/16
Mexico	\$ per £	—	—	—	—
Montevideo ..	d. per £	20 1/4	20 1/4	19 1/2	20 1/4
Montreal ..	\$ per £	5.00 3/8	4.97 1/2	4.95 3/4	4.97 1/2
Rio d. Janeiro	d. per Mil.	2 1/16	2 1/16	2 1/16	2 1/32
Shanghai ..	d. p. \$	8 3/4	8 3/4	8 1/4	8 3/4
Singapore ..	Sh. p. \$	2 3/8	2 1/4	2 3/8	2 1/4
Valparaiso 2).	\$ per £	124	124	124	124
Warschau ..	Zl. p. £	26 3/8	26 1/4	26	26 3/8

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

GOUDPRIJS 2)

Londen 1) (N.York 2)		Londen	
12 Juli 1938..	19 3/8	12 Juli 1938....	141 1/2 1/2
13 " 1938..	19 3/8	13 " 1938....	141 1/2 1/2
14 " 1938..	19 3/8	14 " 1938....	141 1/2
15 " 1938..	19 3/8	15 " 1938....	141 1/2
16 " 1938..	19 3/8	16 " 1938....	141 1/2 1/2
18 " 1938..	19 3/8	18 " 1938....	141 1/3
19 Juli 1937..	19 15/16	19 Juli 1937....	139 1/11
27 Juli 1914..	24 15/16	27 Juli 1914....	84 10/34

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.	7 Juli 1938	15 Juli 1938
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank	f 168.647.664,28	f 170.220.954,48
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten Voorsch. op ult. Juni (resp. Mei) 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	" 2.349,69	" 380.892,46
Idem aan Suriname	" —	" 8.382.361,25
Kasvord. weg. creditverstr. a/h. buitenl. Daggeldieeningen tegen onderpand ..	" 6.923.102,39	" 11.007.505,18
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabelen Vord. op het Alg. Burg. Pensioenf. 1) ...	" 10.992.958,81	" 103.219.353,02
Vord. op andere Staatsbedrijven 1)	" 103.514.009,75	" 31.031.229,05
	" 31.257.975,48	" 11.517.877,60
	" —	" 12.226.066,64
Verplichtingen		
Voorschot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrooi verstrekt Schatkistbiljetten in omloop	f 227.828.000,—	f 227.825.000,—
Schatkistpromessen in omloop	" —	" —
Zilverbons in omloop	" 1.087.079,—	" 1.086.828,—
Schuld op ult. Juni (resp. Mei) 1938 a/d. gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsbel. alsmede op. op die bel. en op de vermogensbelasting ..	" —	" —
Schuld aan Curaçao 1)	" 8.543.773,97	" 7.479.067,10
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenf. 1) ...	" 566.763,76	" 594.564,90
Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. 1) ...	" 25.150.773,63	" 26.890.577,24
Id. aan andere Staatsbedrijven 1)	" 227.875.456,78	" 225.595.070,69
Id. aan diverse instellingen 1)	" 25.000.000,—	" 25.025.856,91
1) In rekg.-crt. met 's Rijks Schatkist.	" 202.263.550,07	" 204.747.496,46

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Vorderingen: 1)	9 Juli 1938	16 Juli 1938
Saldo Javasche Bank	f —	f —
Saldo b. d. Postchèque- en Girodienst Verplichtingen:	f 294.000,—	f 372.000,—
Voorschot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell. Schatkistpromessen in omloop	" 7.159.000,—	" 8.307.000,—
Schatkistbiljetten in omloop	" 10.000.000,—	" 10.000.000,—
Schatkistpromessen in omloop	" 5.000.000,—	" 5.000.000,—
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds. Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarbank. Belegde kasmiddelen Zelfbesturen ...	" 818.000,—	" 818.000,—
Voorschot van de Javasche Bank ...	" 1.922.000,—	" 1.344.000,—
	" 530.000,—	" 610.000,—
	" 5.997.000,—	" 374.000,—
1) Betaalmiddelen in 's Lands Kas f 32.744.000,—.		

SURINAAMSCH-BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opsch. schulden	Discont.	Div. rekening-ingen 1)
4 Juni 1938..	880	1.196	663	555	1.238
28 Mei 1938..	880	1.175	572	558	1.229
21 " 1938..	880	1.027	605	553	1.191
14 " 1938..	880	1.096	576	552	1.190
7 " 1938..	879	1.200	613	548	1.181
1 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

1) Sluitp. der activa.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 18 Juli 1938.

		Activa.			
Binnenl. Wis-	Hfdbk. f	7.773.280,89			
sels, Prom.	Bijbnk. "	68.370,25			
enz. in disc.	Ag.sch. "	427.801,07	f	8.269.452,21	
Papier o. h. Buitenl. in disconto					
Idem eigen portef.	f	4.950.000,—			
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel.				4.950.000,—	
Beleeningen	Hfdbk. f	299.464.327,78 ¹⁾			
incl. vrsch.	Bijbnk. "	3.541.156,01			
in rek.-crt.	Ag.sch. "	22.336.325,06			
op onderp.	f	325.341.808,85			
Op Effecten enz.	f	324.574.748,57 ¹⁾			
Op Goederen en Ceel.		767.060,28		325.341.808,85 ¹⁾	
Voorschotten a. h. Rijk					
Munt, Goud	f	112.517.535,—			
Muntmat., Goud		1.368.199.527,81			
	f	1.480.717.062,81			
Munt, Zilver, enz.		20.112.954,23			
Muntmat., Zilver				1.500.830.017,04 ¹⁾	
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfond's				43.576.148,24	
Gebouwen en Meub. der Bank				4.580.000,—	
Diverse rekeningen				6.332.952,65	
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221)				8.905.871,61	
	f	1.902.786.250,60			
		Passiva.			
Kapitaal	f	20.000.000,—			
Reservefond's		4.860.787,51			
Bijzondere reserve		7.102.179,67			
Pensioenfond's		11.832.314,05			
Bankbiljetten in omloop		920.093.840,—			
Bankassigatiën in omloop		55.040,71			
Rek.-Cour. { Het Rijk f 166.785.680,63					
saldo's: { Anderen " 770.822.665,07				937.608.345,70	
Diverse rekeningen				1.233.742,96	
	f	1.902.786.250,60			
Beschikbaar metaalsaldo	f	757.791.390,57			
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is				1.894.478.475,—	
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht					

1) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) f 63.247.800,—
 2) Waarvan in het buitenland " 121.729.224,20

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opsch. schulden	Beschikb. metaal-saldo	Dektings-perc.
	Munt	Muntmat.				
18 Juli '38	112518	1.368.200	920.094	937.663	757.791	80
11 " '38	112828	1.367.900	932.297	926.367	757.214	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⁾
11 " 1938	8.002	—	326.245	5.400	6.235
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

1) Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opsch. schulden	Beschikb. metaal-saldo
16 Juli '38 ¹⁾	136.830		190.020	61.520	36.214
9 " '38 ¹⁾	136.860		192.880	57.950	36.528
18 Juni 1938	116.886	19.295	186.781	62.578	36.437
11 " 1938	116.886	19.150	190.317	59.929	35.937
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaal.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen ¹⁾	Dektings-percentage
16 Juli '38 ²⁾	2.980	71.740		52.590	54
9 " '38 ²⁾	2.620	77.840		46.070	55
18 Juni 1938	2.959	14.717	49.002	47.315	55
11 " 1938	2.493	14.814	48.845	50.943	54
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
13 Juli 1938	327.394	488.104	38.307	10.314	20.558
6 " 1938	327.402	488.231	38.181	10.711	20.402
22 Juli 1914	40.164		29.317		33.633

Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits		Reserve	Dektings-perc. 1)
			Bankers	Other Accounts		
13 Juli '38	109.566	13.219	113.005	35.490	39.290	24,2
6 " '38	111.891	12.546	115.663	35.989	39.171	23,8
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.	Wissels	Waarv. op het buitenl.	Beleeningen	Renteloos voorschot a. d. Staat
7 Juli '38	55.808	417	25	6.977	761	4.093	43.334
30 Juni '38	55.808	425	27	6.726	777	4.166	43.334
23 Juli '14	4.104	640	—	1.541	8	769	—

Data	Bons v. d. zelfst. amort. k.	Diversen ¹⁾	Circulatie	Rekg. Courant		
				Staat	Zelfst. amort. k.	Particulieren
7 Juli '38	5.574	2.781	101.504	504	2.722	12.450
30 Juni '38	5.574	3.962	102.087	552	2.693	12.769
23 Juli '14	—	—	5.912	401	—	943

1) Sluitpost activa.

DUITSCHER RIJKSBANK.

Data	Goud	Daarvan bij buitenl. circ. banken ¹⁾	Devisen als gouddekking geldende	Andere wissels en cheques	Beleeningen
7 Juli 1938	70,8	20,3	5,8	5.831,9	43,1
30 Juni 1938	70,8	20,3	5,7	6.136,2	71,3
30 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effecten	Diverse Activa ²⁾	Circulatie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva
7 Juli 1938	547,3	1.123,6	6.195,8	970,0	267,1
30 Juni 1938	546,9	1.161,3	6.440,0	1.119,3	267,6
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	944,—	40,0

1) Onbelast. 2) w.o. Rentenbankscheine 7 Juli, 30 Juni, resp. 19, 8 mill.

NATIONALE BANK VAN BELGIË (in Belga's).

Data 1938	Goud		Buitenlandse devisen en goudwaarden	Binnen- en buitenlandse wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfond's	Voorschot aan den Staat	Overheids-jonken	Circulatie	Rekg. Crt.	
	Munt en metaal	Munt en diversen							Schatkist	Partic.
14/7 ..	2.911	47	817	376	57	150	228	4.173	8	319
7/7 ..	2.877	48	797	397	61	150	228	4.186	10	276

FEDERAL RESERVE BANKS.

Data	Goudvoorraad		„Other cash“ ²⁾	Wissels	
	Totaal bedrag	Goud-certificaten ¹⁾		In herdisc. v. d. member banks	In de open markt gekocht
6 Juli '38	10.644,8	10.634,9	374,4	8,0	0,5
29 Juni '38	10.645,3	10.635,9	406,5	9,7	0,5

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circulatie	Totaal Deposito's	Gestort Kapitaal	Goud-Dektings-perc. ³⁾	Algem. Dektings-perc. ⁴⁾
6 Juli '38	2.564,0	4.174,9	9.206,7	133,7	82,3	—
29 Juni '38	2.564,0	4.124,4	9.270,9	133,6	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 opsch. schulden: F. R. Notes en netto deposito. 4) Verhouding totalen voorraad muntmateriaal en wettig betaalmiddel tegenover idem.

PARTICULIERE BANKEN AANGESLOTEN BIJ HET FED. RES. STELSEL.

Data	Aantal leening.	Dis-conto's en beleen.	Beleggingen	Reserve bij de F. R. banks	Totaal deposito's	Waarvan time deposits
29 Juni '38	1	8.321	12.240	6.574	26.840	5.239
22 " '38	1	8.279	12.293	6.448	26.766	5.242

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.