

Economisch-Statistische Berichten

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

24^e JAARGANG

WOENSDAG 3 MEI 1939

No. 1218

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

M. F. J. Cool — Adjunct-secretaris.

Redactie-adres: Pieter de Hoofweg 122, Rotterdam-West.
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruijgeplaatweg.
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

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

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

INHOUD:

Blz.

De omvang van het personenvervoer per wilde bus door A. Parent	350
Structuurveranderingen in het bankwezen in de wereld door Dr. H. M. H. A. van der Valk	353
Nogmaals gezinsuitgaven, landbouwsteun en „indirecte belastingen” door M. F. J. Cool	355
De „multiplier” in het Rapport-Westhoff door Dr. J. B. D. Derksen	356
AANTEKENINGEN:	
Welke beteekenis heeft de rentevoet?	357
Het accoord tusschen Nederland, België en Frankrijk betreffende de Nederlandsche en Belgische groote zeehavens	358
MAANDOIJFERS:	
Indexcijfers van Nederlandsche aandelen	362
Gecombineerde Maandstaat van de Nederlandsche en Nederlandsch-Indische Grootbanken	364
ONTVANGEN BOEKEN	364
Statistieken:	
Groothandelsartikelen	366—367
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten	364, 365, 368

GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

In de verslagweek heeft de Gulden op de internationale wisselmarkten een bijzondere positie ingenomen. In de eerste plaats was er een omvangrijk aanbod van baar goud tegen Guldens in verband met de aflossing van rond 15 miljoen Fransch schatkistpapier. De Fransche monetaire autoriteiten hebben in den laatsten tijd hun positie belangrijk kunnen versterken en blijkbaar wil men in eerste instantie de toeneming van den goudvoorraad aanwenden om de kortlopende buitenlandse verplichtingen af te dekken. Gezien het feit, dat men tegenover dat obligo toch feitelijk een evenredig bedrag aan goud moet reserveeren en dit niet werkelijk tot de beschikbare muntdekking kan rekenen, is deze handelwijze heel logisch. Zoolang men nog om psychologische redenen geen goudverlies kon tolerereeren, was het te verantwoorden, die schulden te laten voortloopen. Maar nu de stemming van den Franc zoo radicaal veranderd is, zou verdere continuering van deze rentelast irrationeel zijn. Niet alleen de aflossing van dit schatkistpapier stelde de Gulden onder opwaartschen druk, daarnaast was er de aflossing van de 45 miljoen groote obligatieleening der P.L.M. Weliswaar kunnen de middelen daarvoor wel ten deele gevonden worden uit beschikbare gelden uit hoofde van de uitgifte der 4 pOt. Fransche conversieleening, maar eensdeels is dat bedrag niet voldoende terwijl het anderzijds ook niet vaststaat, dat sedert de uitgifte het provenu geheel hier te lande werd aangehouden. Vast staat in elk geval, dat nu de beide genoemde transacties samenvielen met een sterk verminderde kapitaalvluchtbeveging, de Gulden zeer vast gestemd werd. Terwijl de Dollar de vorige week nog op den topkoers 1.88% sloot — weliswaar ook toen reeds met zeer weinig omzet — trad een daling in tot beneden 1.87. De Pondenkoers daalde dienovereenkomstig tot 8.75, en ook de Fransche Franc vertoonde een parallele reactie. Op den eersten dag der nieuwe week trad echter een volkomen ommekeer in de tendens op. De Gulden stond zwaar onder druk. Ten deele was dat wellicht toe te schrijven aan de weer toegenomen internationale spanning, maar waarschijnlijk is dat niet. Veeleer moet men de houding van onze valuta in de nieuwe week toeschrijven aan buitenlandse liquidatie van Guldensaldi, verband houdend met de reeds genoemde Fransche aflossingstransacties. Zoowel promessen als obligatiën werden nl. ook op vrij groote schaal in het buitenland gehouden. En terwijl de voorbereiding voor de aflossing in de dagen vóór 1 Mei moest plaats vinden, konden buitenlandse houders pas nu tot ontwikkeling overgaan. Per saldo echter is aan te nemen, dat onze monetaire goudvoorraad door de betrokken affaires is vergroot, de latere druk heeft maar ten deele den invloed der eerdere Guldensvraag kunnen compenseeren.

De tweede valuta, die in de verslagweek sterk gevraagd was, was de Belga. De houding, die de nieuwe Regeering inzake devaluatie heeft ingenomen, heeft de speculatie tot dekkingsoperaties aanleiding gegeven, die de Belgakoers zeer belangrijk omhoog heeft gebracht. Dat deze beweging kon plaats vinden ondanks het aanbod van Belga's, dat ontstond door vrij omvangrijke goudverscheppingen naar dit land, is des te frappanter. Toen nl. in den loop van deze week om de bovengenoemde redenen — het schatkistpapier was in goud betaalbaar — het aanbod van het gele metaal te onzent sterk toenam, heeft de arbitrage op vrij groote schaal op Brussel geopereerd, omdat in verband met de hooge molestpremie voor verschepping New-York, verkoop naar Brussel voordeliger was. Intusschen heeft de Belgische Nationale Bank den aankoopprijs verlaagd, wat sommige arbitrageanten op verlies kwam te staan.

De geldmarkt gaf blijk van verdere ontspanning, evenals de beleggingsmarkt.

DE OMVANG VAN HET PERSONENVERVOER PER WILDE BUS.

Inleiding.

In een artikel, getiteld „Het personenvervoer per wilde bus” bespraken wij eenige kenmerken van dit vervoer, terwijl aan de hand van de cijfers der „Ge-regelde waarnemingen van het wegverkeer” getracht werd, reeds een indruk van den omvang van het verkeer der wilde bussen te krijgen. Het bleek echter niet mogelijk, op deze wijze een indruk te verkrijgen van den omvang van het personenvervoer met deze bussen. Er scheen op heten termijn maar één middel te bestaan, om hieromtrent gegevens te verkrijgen, nl. tellen van het aantal reizigers.

Wij hebben daarom tijdens verschillende dagen gedurende de maand Maart en de eerste helft van April op verschillende punten, gelegen aan het einde der bebouwde kommen der groote steden, het aantal reizigers per wilde bus geteld en aan de hand daarvan schattingen omtrent het personenvervoer met deze bussen gemaakt. Wij moesten ons daarbij beperken tot de lijnen Amsterdam—Den Haag, Den Haag—Rotterdam en de verbindingen tusschen de beide eerstgenoemde steden enerzijds en Haarlem en Leiden anderzijds.

Men stoot bij een dergelijk onderzoek op verschillende moeilijkheden, die als evenveel bezwaren daartegen ingebracht kunnen worden. Een eerste moeilijkheid, die zich reeds bij het tellen voordoet, is die van het scheiden van de wilde bussen en de overige autobussen. In de practijk bleek dit geen groot bezwaar, daar men al spoedig weet, met welke autobussen — soms gehuurd van verschillende andere toerwagenondernemingen — de wilde-bus-bedrijven rijden.

Grooter bezwaar kan men inbrengen tegen het feit, dat geenszins vaststaat, dat de teldagen representatief zijn. Er werd echter slechts geteld op dagen, waarop geen bijzondere factoren het vervoer beïnvloedden, terwijl het weer steeds representatief was voor de maanden Maart en April. Bovendien werden in alle gevallen van twijfel de cijfers aan den lagen kant geschat.

Verder zou men er op kunnen wijzen, dat de omrekening op jaarcijfers uit de door ons verzamelde cijfers het hoogere vervoer op bijzondere feestdagen en tijdens de zomermaanden over het hoofd dreigt te zien. Hiermede is echter op nog nader te noemen wijze rekening gehouden.

Men dient overigens bij eventuele bezwaren tegen de gevolgde werkwijze rekening te houden met het doel van een onderzoek, als door ons werd ingesteld. Dat doel is niet, de exacte bepaling van het personenvervoer per wilde bus, doch wel het aangeven van de orde van grootte van dit vervoer, uitgaande van den omvang, die het momenteel heeft. Ons interesseert dus de vraag of bijv. de opbrengst van de lijn Den Haag—Amsterdam circa f 100.000 of circa f 1.000.000 bedraagt. Het komt ons voor, dat men daaromtrent zeer uiteenlopende indrukken heeft, waarbij men waarschijnlijk eerder geneigd is het vervoer per wilde bus te onderschatten. Voor het verkrijgen van een indruk van de orde van grootte meenen wij, dat de gevolgde methode van verantwoorde schattingen, aan de hand van tellingen, goede resultaten oplevert.

Amsterdam—Den Haag, de lijn met den grootsten vervoersomvang en opbrengsten.

Hieronder zullen alleen begrepen worden de diensten, welke het geheele traject Amsterdam—Den Haag afleggen, dus niet de afzonderlijke diensten van Amsterdam naar Haarlem en Heemstede, van Haarlem naar Den Haag en van Den Haag naar Leiden. De directe lijn Amsterdam—Rotterdam wordt gesplitst en zowel bij Amsterdam—Den Haag als Den Haag—Rotterdam medegegeld.

¹⁾ Zie E.-S.B. van 26 April 1939 blz. 332.

Het vervoer over deze lijn wekt het vermoeden, dat de reizen — hetgeen trouwens in het algemeen geldt voor het vervoer per wilde bus — vooral een privé-karakter dragen en in mindere mate voor zakendoeleinden dienen. Ook het typische forensen-karakter ontbreekt aan het vervoer over deze lijn, daar de toppen in het vervoer tusschen 7 en 9 uur en 17 en 19 uur niet zeer stijl zijn. De toppen liggen op Zaterdagmiddag van 13 tot 16 uur en op Zondagavond tusschen 21 en 23 uur. Het vervoer blijkt dan per uur ongeveer meer dan het dubbele te bedragen van dat tijdens de drukste uren op normale werkdagen.

Het vervoer op werkdagen — in de door ons getelde periode — ligt vrij hoog van 8 tot 11 uur (circa 150 reizigers in beide richtingen), daalt daarna tot ongeveer op de helft van 11 tot 13 uur en vertoont daarna een verbetering, terwijl tusschen 17 en 18 uur een niveau van pl.m. 150 reizigers bereikt wordt. Het zakt daarna vrij snel tot op 50 à 75 reizigers gedurende de avonden. Daarentegen stijgt het in de Zaterdagmiddag- en Zondagavonden tot 350 à 400 reizigers. In het bijzonder 's Zondagsavonds blijkt — evenals op de spoorwegen — een sterke concentratie plaats te vinden, daar dan zowel de week-end reizigers als zij, die een eendaagsch Zondagsuitstapje maken, terugkeeren.

Een vijftal ondernemingen (inclusief de diensten Rotterdam—Amsterdam) rijden tusschen Den Haag en Amsterdam. Een tweetal rijdt een halfuurdienst (waarvan één beurtelings via Haarlem met vrij belangrijk streekvervoer en via den nieuwen weg), de overigen een uurdienst²⁾, hetgeen beteekent 7 bussen (met gemiddeld 30 personen capaciteit) per uur in iedere richting. Tijdens de spitsuren op Zaterdag en Zondag stijgt dit tot circa 15 bussen per uur.

De periode, waarin de bus ver trokken, als zij bevredigend bezet waren, behoort reeds lang tot het verleden. De concurrentie dwingt de ondernemingen tot het verleenen van de „service”, welke bestaat in de zekerheid, dat ieder uur een bus, ongeacht de bezetting, vertrekt. Daarbij bestaat bij het publiek een zekere voorkeur voor het vertrek op het heele uur. Dit blijkt bijv. uit het feit, dat van de 7 bussen per uur uit Amsterdam er 5 tegelijkertijd en op korten afstand van elkaar (omgeving van den Dam) op het heele uur vertrekken. In omgekeerde richting — bij vertrek uit Den Haag — is dit verschijnsel minder geprononceerd, als gevolg van het vertrekken op het heele uur uit Rotterdam.

Het verdichten van den uurdienst tot een halfuurdienst is een volgende stap in de ontwikkeling, welke onlangs door een tweetal ondernemingen gedaan werd. Wanneer het verdubbelen van de ritten in den uurdienst een belangrijken omvang aanneemt, als gevolg van het grooter aantal reizigers, dat de capaciteit van één bus overtreft, zal men daartoe eerder overgaan, daar een halfuurdienst een verbetering van de „service” beteekent. In eerste instantie heeft deze maatregel echter een verdunning van het vervoer ten gevolge. De bezetting op de lijn Amsterdam—Den Haag zal op werkdagen (exclusief Zaterdag) als gevolg van deze maatregelen aanvankelijk tot ruim 50 pCt. gedaald zijn, volgens onze berekeningen. Hierbij zij opgemerkt, dat 50 pCt. op dit traject, waar het tarief relatief laag is (ruim 0.8 ct. per km) de grens is, waar beneden de bezetting niet mag dalen, zal het vervoer niet verliesgevend worden, uitgaande van een kostprijs van f 0.12 per buskm.³⁾

²⁾ Voorts rijden enkele ondernemingen bovendien dagelijks nog eenige extradiensten in beide richtingen.

³⁾ Dit bedrag ligt bij geconcessioneerde diensten over het algemeen hooger. De Noordelijke Economisch-Technologische Organisatie voor Groningen en Drente meent in haar „Rapport inzake Vervoersaangelegenheden in Oostelijk Groningen”, dat bij normale goede geleide (geconcessioneerde) busbedrijven de kilometerkosten voor bussen van normaal type en grootte varieeren van pl.m. 10 tot 14 cent. Het bedrag zal bij de wilde diensten lager liggen, daar de

In deze richting zou ook het afschaffen van het retour-tarief bij alle ondernemingen op dit traject wijzen.

Men zal echter goed doen, aan dit cijfer van ruim 50 pCt. geen conclusies omtrent de rentabiliteit der wilde-bus-ondernemingen te verbinden. De bezettingscijfers op Zaterdag en Zondag zijn gunstiger; bovendien zal het cijfer in de zomermaanden eveneens gunstiger zijn. Ten slotte is het nog interessant, dat de bezettingscijfers der verschillende ondernemingen belangrijk uiteen loopen, waarbij de oudere ondernemingen met een bekende naam in het voordeel zijn. Over het algemeen was onze indruk, dat de ondernemingen thans nog vrij lucratief zijn, doch dat een verdere uitbreiding van het aantal diensten de rentabiliteit belangrijk zou schaden.

Wanneer wij het resultaat van onze tellingen samenvatten, dan komen wij tot een totaal van circa 3400 reizigers per werkdag, circa 5000 reizigers op Zaterdag en 5000 à 5500 reizigers op Zondagen voor het traject Den Haag—Amsterdam *gedurende de maand Maart*. Ten einde nu toch jaarcijfers te kunnen berekenen, hebben wij de aldus verkregen cijfers voor de maand Maart niet met 12 maar met 15 vermenigvuldigd (deze verhouding is gebaseerd op het aandeel van de Maart-ontvangstcijfers, indien Paschen niet in deze maand valt, van het reizigersverkeer bij de Nederlandsche Spoorwegen in het jaartotaal⁴).

We vinden dan per jaar voor het traject Amsterdam—Den Haag ruim 1.7 miljoen reizigers en bijna 100 miljoen reizigers-kilometers met een opbrengst van *f* 850.000 à *f* 900.000 (hierbij is de enkele reis-prijs als omrekeningsbasis gebruikt; retours worden niet meer afgegeven, terwijl met abonnementen e.d. geen rekening kon worden gehouden. Het bedrag is dus waarschijnlijk iets te hoog).

Den Haag—Rotterdam, de lijn met de grootste frequentie.

Het vervoer over deze route draagt een eenigszins ander karakter; het forenselement is hier sterker, terwijl de korte afstand een groter vervoersdichtheid tot gevolg heeft, dan tusschen Den Haag en Amsterdam bestaat. Ook hier krijgt men ondanks het forensenverkeer den indruk, dat de reizen voor privé-doelcinden overheerschen. Hoewel de Zaterdag en de Zondag opnieuw de hoogste vervoercijfers vertoonen, ligt de top toch, relatief t.o.v. de overige dagen, iets lager dan op de lijn Den Haag—Amsterdam.

Op werkdagen ligt een top tusschen 8 en 9 uur, daarna daalt het vervoer iets, maar blijft tot 11 uur op een vrij hoog peil (200 à 250 reizigers in beide richtingen); het daalt daarna tot 125 à 150 tot 13 uur, waarna het zich herstelt tot het niveau van circa 200 reizigers per uur. Tusschen 17 en 18 uur wordt dan het hoogste punt van den dag bereikt met circa 350 reizigers. Daarna treedt weer een daling in; gedurende den avond daalt het aantal reizigers per uur tot 100 à 150. In de top-uren Zaterdagmiddags en Zondagsavonds stijgt het tot ruim 400 reizigers in beide richtingen. Vermelding verdient nog het feit, dat het vervoer Zondagmiddag vrij hoog ligt (300 à 350 per uur), in tegenstelling tot de lijn Den Haag—Amsterdam, hetgeen het verschil in de structuur van het vervoer op deze beide lijnen nog eens duidelijk accentueert.

Een vijftal ondernemingen berijden het traject Den Haag—Rotterdam, 4 hiervan rijden een 20-minutendienst, één een uurdienst direct op Amsterdam.

grote snelheden waarmee hier continu gereden wordt, lagere vaste lasten per bus-km tot gevolg hebben, welke echter ten deele gecompenseerd zullen worden door hogere brandstofkosten. De loonen zullen per bus-km eveneens lager zijn dan bij de geconcessioneerde diensten, terwijl de kosten vermoedelijk ook gunstig beïnvloed worden door de gelijktijdige uitoefening — in de meeste gevallen — van het toerwagenbedrijf.

⁴) Misschien is 15 iets te hoog, daar de totale capaciteit der ondernemingen betrekkelijk beperkt is.

Dit beteekent een 13-tal bussen (met een gemiddelde capaciteit van 27 à 28 passagiers) per uur in beide richtingen. In de spitsuren loopt dit op tot 15 à 18, terwijl het 's avonds daalt tot circa 11 bussen. Ook hier bleek gedurende de periode, dat door ons geteld werd, de gemiddelde bezetting op werkdagen slechts iets meer dan 50 pCt. te bedragen. De oorzaak daarvan zal gezocht moeten worden in het feit, dat een onderneming, welke maandenlang van dit traject verdwenen was, het bedrijf weer geopend heeft en aan de capaciteit, die tot dusverre per uur pl.m. 275 reizigers in iedere richting bedroeg — afgezien van de spitsuren — er bijna 100 per uur heeft toegevoegd, hetgeen in eerste instantie een belangrijke daling van de bezetting tot gevolg zal hebben. Het is moeilijk aan deze cijfers conclusies te verbinden; eerst aan de hand van jaarcijfers zou men een juisten indruk omtrent de bezetting kunnen verkrijgen. Opmerkelijk is, dat ook hier de bezetting der verschillende ondernemingen aanzienlijk uiteenloopt. Over het algemeen mag men aannemen, dat hier eveneens de exploitaties nog een behoorlijke winst laten. In tegenstelling met den toestand op de lijn Amsterdam—Den Haag bestaat hier een zekere differentiatie in de tarieven, met een marge van *f* 0.05 voor de enkele reis-prijs en *f* 0.10 voor de retourprijs.

Wij schatten aan de hand van onze tellingen het vervoer op de lijn Rotterdam—Den Haag, gedurende de periode waarover geteld werd, op circa 6500 reizigers op werkdagen, circa 7800 op Zaterdag en circa 9000 op Zondagen.

Voor de berekening van jaarcijfers werd wederom het resultaat van de maand Maart met 15 vermenigvuldigd; men verkrijgt dan als „jaarcijfers” voor dit traject: ruim 3 miljoen passagiers en circa 75 miljoen reizigers-kilometers met een opbrengst van circa *f* 630.000. Hierbij is, rekening houdende met tariefsdifferentiatie en het gebruik van retours, rittenkaarten en weekkaarten, per enkele reis een gemiddelde opbrengst van *f* 0.20 in rekening gebracht.

De overige lijnen.

In de eerste plaats verdienen de andere lijnen, welke parallel aan de spoorweglijn Amsterdam—Den Haag—Rotterdam loopen, de aandacht, nl. Den Haag—Leiden, Den Haag—Haarlem, Heemstede—Amsterdam en Haarlem—Amsterdam. Aan de hand van verschillende gegevens schatten wij de jaarresultaten voor deze lijnen op ruim 2 miljoen reizigers, ruim 42 miljoen reizigers-kilometers en een opbrengst van bijna *f* 500.000.

Rekening houdend met de bovengenoemde resultaten van de lijnen Amsterdam—Den Haag en Den Haag—Rotterdam, komen wij voor de gezamenlijke diensten, welke langs de lijn Amsterdam—Den Haag—Rotterdam worden uitgeoefend op bijna 7 miljoen reizigers, 210 à 215 miljoen reizigers-kilometers en een opbrengst van ruim *f* 2 miljoen.

Voor de overige wilde busdiensten was het onmogelijk, om op korten termijn door tellingen tot resultaten te komen. Wij hebben echter zooveel mogelijk gegevens omtrent deze diensten verzameld; bij de berekeningen van het resultaat werden de dienstregelingen als uitgangspunt genomen en zoo nodig gecorrigeerd, wanneer bleek dat de frequentie (met name op Zaterdag en Zondag) afweek van die, welke in de dienstregeling vermeld was. Als „eenheidsbus” is een bus van 30 personen genomen, op grond van het feit, dat op een groot deel der „overige lijnen” bussen van ongeveer deze grootte rijden. Als standaardbezetting is genomen 50 of 55 pCt. op werkdagen en 70 pCt. op Zaterdag en Zondag. Belangrijk lager kan men die niet nemen, daar dan de exploitatie niet winstgevend meer is; aan den anderen kant is het twijfelachtig, of duurzaam een bezetting van 80 pCt. of meer gehandhaafd zou kunnen blijven. Zelfs wanneer men de mogelijkheid van het ontstaan van concurrentie uitsluit, is een bezettingsgraad van

80 pCt. voor het heele net toch onwaarschijnlijk. In de eerste plaats omvatten de „overige diensten” als zeer belangrijk onderdeel, o.m. de zeer frequente diensten van Amsterdam naar Bussum en Hilversum, welke — zooals trouwens alle frequente diensten — gedurende verschillende uren van den dag met een bezettingsgraad van 30 à 40 pCt. rijden.

Ook voor de diensten op langen afstand is het nauwelijks aannemelijk, dat de bezettingsgraad gemiddeld 80 pCt. of meer zou bedragen. Dat zou er op wijzen dat het aantal reizigers steeds ongeveer gelijk zou zijn aan de capaciteit van de bus. In de praktijk zal het er soms onder, soms boven zijn gelegen. In het laatste geval moet een tweede bus ingelegd worden en daalt onmiddellijk de bezetting.

Verder zijn ook hier de op boven aangegeven wijze berekende resultaten voor de maand Maart met 15 vermenigvuldigd, om tot jaarresultaten te komen. Mogelijk is dat iets geflatteerd, mede gezien het feit, dat de capaciteit van de gezamenlijke wilde-bus-diensten beperkt is, doch daar staat tegenover, dat wij bij het berekenen van het aantal dagelijksche diensten aan den lagen kant zijn gebleven.

De volgende diensten werden in dit onderzoek betrokken:

Van Amsterdam naar Alkmaar, Den Helder, IJmuiden, Bussum, Hilversum, Utrecht, Zwolle, Groningen, Apeldoorn, Arnhem (via Utrecht of Amersfoort), Enschede, Maastricht, Eindhoven, Breda, Belgische grens richting Antwerpen en Düsseldorf.

Van Den Haag en Rotterdam naar Utrecht, Groningen en Belgische grens richting Antwerpen.

Deze opsomming is niet volledig, zoo bleven bijv. de diensten naar Friesland via den Afsluitdijk buiten beschouwing. Ook de vraag, in hoeverre nog wilde busdiensten tusschen de verschillende provinciale plaatsen bestaan, bleef buiten beschouwing. Wel hebben wij den indruk, blijkens verschillende informaties, dat dit vervoer van weinig beteekenis is.

Het eindresultaat van de berekeningen omtrent deze lijnen is: ruim 2.7 miljoen reizigers, circa 140 miljoen reizigers-kilometers en een opbrengst van circa f 1.6 miljoen, alles per jaar. Voegen wij hierbij de cijfers welke door ons berekend werden voor de lijn Amsterdam—Haarlem—Leiden—Den Haag—Rotterdam, dan komen wij voor *den omvang van het wilde-bus-vervoer per jaar tot de volgende resultaten: bijna 10 miljoen reizigers, ruim 350 miljoen reizigers-kilometers en een opbrengst van ongeveer f 3.6 à 3.7 miljoen.*

Wij merkten reeds eerder op, dat dit resultaat vooral beteekenis heeft, in zoverre het een indruk geeft van de orde van grootte van het personenvervoer met de wilde bussen. Het is geenszins uitgesloten, dat men bij een uitgebreider telling, over een grooter tijdsperiode, tot eenigszins afwijkende resultaten komt. Vermoedelijk zullen de aldus verkregen cijfers iets hoger liggen dan de onze, welke over het algemeen aan den lagen kant zijn. Houdt men rekening met de „trend”, die onmiskenbaar is in het vervoer per wilde bus en met de diensten, die alleen 's zomers geëxploiteerd worden (o.a. naar de badplaatsen), dan mag men de jaarlijksche opbrengst van het vervoer per wilde bus zeker wel op 4 miljoen Gulden stellen.

De relatieve beteekenis van het vervoer per wilde bus.

Een vergelijking met de maandelijksche ontvangstcijfers der Nederlandsche Spoorwegen geeft nog geen enkele aanwijzing, in hoeverre voor de spoorwegen door de concurrentie der wilde bussen reizigers verloren zijn gegaan. De oppervlakkige waarnemer zal zelfs geneigd zijn, uit het feit, dat de ontvangsten uit het reizigersvervoer per spoor gedurende de eerste twee maanden van 1939 hoger waren dan tijdens de overeenkomstige periode van 1938, te concluderen, dat er eigenlijk geen sprake van concurrentie is.

Het is echter mogelijk, dat uit andere factoren — met name de gestegen koopkracht — de waarschijnlijkheid van een nog grootere stijging der spoorwagentvangsten dan thans plaats vond, afgeleid kan worden. Door vergelijking van de ontvangsten van stations aan de wilde-bus-trajecten gelegen en van stations, die daar buiten liggen, zou men meer licht op het vraagstuk kunnen verkrijgen. De bedoelde gegevens worden echter niet gepubliceerd.

Men kan de door ons berekende jaarlijksche resultaten van het vervoer per wilde bus wel vergelijken met de resultaten der Nederlandsche Spoorwegen over het jaar 1937, teneinde de relatieve beteekenis van dit eerste vervoer te doen uitkomen.

Volgens de Statistique Internationale des Chemins de Fer, Année 1937 (Uitgave van de Union Internationale des Chemins de Fer) bedroeg de jaarprestatie der Nederlandsche Spoorwegen in het reizigersvervoer gedurende dat jaar ruim 3 milliard reizigers-kilometers. Daarbij is het aantal km, op algemeene abonnementen afgelegd, vrij laag geschat; neemt men dit hooger, hetgeen wel gemotiveerd is, dan komt men op een jaartotaal van bijna 3.5 milliard reizigers-kilometers. De prestatie der wilde bussen bedraagt dus — gemeten in reizigers-kilometers — 10 à 12 pCt. van die der spoorwegen. Dit betreft dus het geheele spoorwegnet; het percentage zal op de trajecten, waar de busconcurrentie groot is, aanzienlijk hooger zijn.

Men kan wel den invloed der algemeene abonnementen uitschakelen, hetgeen eenigen zin heeft, daar een overeenkomstig vervoer bij de wilde busdiensten uiteraard niet bestaat⁵⁾. Ook het militaire vervoer is om die reden uitgeschakeld. Tegenover de bovenberekende opbrengst van bijna 4 miljoen Gulden voor de wilde bussen kan men dan stellen de gezamenlijke opbrengst der enkele reiskaarten, retourkaarten, vacantiekaarten, trajectkaarten, weekkaarten, jongeliedenkaarten en ambachtsschoolkaarten bij de spoorwegen, welke gezamenlijk ruim 44 miljoen Gulden bedroegen in 1937.

Wanneer men nu in aanmerking neemt, dat de tarieven der wilde bussen, ook voor abonnementen, over het algemeen de helft der overeenkomstige spoorwagentarieven bedragen, dan mag men aannemen, dat de totale prestatie der wilde bussen — wanneer men zich beperkt tot de categorieën van reizigers die door beide vervoerd worden — ongeveer 17 à 18 pCt. van die der spoorwegen omvat, terwijl het ook hier langs de „concurrentie-trajecten” veel hooger ligt.

De verschillende percentages, welke hiervoor genoemd zijn, hebben slechts tot doel de relatieve beteekenis van het vervoer per wilde bus uit te doen komen, zij beoogen geenszins te suggereeren, dat deze bussen een even groot percentage aan het personenvervoer per spoor onttrokken zouden hebben. Hoewel niet ontkend kan worden, dat deze bussen vervoer aan den spoorweg ontnomen hebben, moet men anderszids constateeren, dat de bussen nieuw vervoer aangehouden hebben. Dit mocht, bij een tarief dat ongeveer 50 pCt. lager ligt dan de spoortarieven, en gezien het elastische karakter van het personenvervoer voor privé-doeleinden, ook verwacht worden. Wij vermoeden echter, dat bij nauwkeurige berekening en na aftrek van het deel van het vervoer, dat aan de spoorwegen onttrokken is, de elasticiteit nog betrekkelijk laag zou blijken te zijn en voor de verschillende trajecten belangrijk zou uiteenloopen. Daaruit zou volgen, dat — gelijk wij reeds in een vorig artikel over deze materie constateerden — naast de tarieven andere factoren, zooals snelheid, frequentie, geriefelijkheid, een rol spelen bij de keuze tusschen beide vervoermiddelen.

A. PARENT.

⁵⁾ Het feit, dat in bepaalde gevallen algemeene abonnementskaarten feitelijk als trajectkaarten worden gebruikt — nl. bij afstanden boven circa 55 km — moest hier verwaarloosd worden, daar gegevens hierover ontbreken.

STRUCTUURVERANDERINGEN IN HET BANKWEZEN IN DE WERELD.

De belangstelling voor de veranderingen, welke zich in de periode na den oorlog, maar vooral sedert 1929 in het bankwezen in de wereld hebben voltrokken, is allerwegen sterk toegenomen. Deze belangstelling is waarschijnlijk voor een zeer belangrijk deel te verklaren uit het feit, dat vele oorspronkelijk als tijdelijk beschouwde veranderingen meer permanent blijken te zijn. Het stelsel van den gouden standaard is in vele landen vervangen door een (meer) nationaal georiënteerde monetaire politiek¹⁾. Daarnaast hebben veranderingen in de internationale handels- en credietbetrekkingen, de opkomst van clearingsystemen, de toenemende beteekenis van den Staat op allerlei gebieden enz. hun invloed op het bankwezen uitgeoefend.

Eenigen tijd geleden is in deze kolommen reeds gewezen op het zeer omvangrijke onderzoek op financieel gebied, dat op het oogenblik in de Vereenigde Staten aan den gang is²⁾. In Europa heeft de Bank voor Internationale Betalingen zich in de laatste jaren met het vraagstuk van de structuur van het bankwezen bezig gehouden, terwijl op het oogenblik in internationaal verband een onderzoek plaats vindt naar de veranderde structuur van het bank- en credietwezen in Duitschland, Engeland, Frankrijk, Italië, België, Nederland en Zwitserland³⁾.

Hetzelfde onderwerp wordt ook behandeld in de nieuwe jaarlijksche publicatie van den Volkenbond over geld- en bankvraagstukken, welke in het begin van deze week is verschenen⁴⁾.

Alvorens op de veranderingen in het bankwezen meer in het bijzonder in te gaan, vragen eerst factoren van algemeen economischen aard de aandacht. Deze factoren hebben volgens genoemde publicatie betrekking op:

1. De toeneming van de welvaart onder die klasse van de bevolking, welke vóór den oorlog niet in de positie was om te sparen, is van bijzonder belang geweest, zoowel voor den omvang als voor den vorm, waarin het sparen heeft plaats gevonden. Tengevolge van de stijging en de meer gelijke verdeling van het nationale inkomen is een toenemend deel van de totale besparingen uit de klasse met lage inkomens afkomstig. In sommige landen zijn deze besparingen zelfs de belangrijkste bron van de kapitaalvorming geworden. De voorkeur van den kleinen belegger is bovendien uitgegaan naar andere financieele instellingen dan de handelsbanken, als gevolg van een hogere rentevergoeding, staatsgarantie, enz.

2. Beleggingsgewoonten, welke in de na-oorlogsche periode eveneens zijn veranderd, nl. de overgang van de belegging in aandelen of obligaties naar het nemen van bankdeposito's en het afsluiten van levensverzekeringen.

3. De toegenomen interne financiering van het bedrijfsleven in de verschillende landen.

4. De integratie van de industrie en de opvoering van de transportsnelheid hebben de behoefte aan bedrijfskapitaal verminderd, terwijl de toenemende omvang van industrieele ondernemingen het opnemen van gelden op de kapitaalmarkt heeft vergemakkelijkt.

¹⁾ Wij vestigen in dit verband de aandacht op een recent boek over dit onderwerp „International Monetary Economics” door M. A. Heilperin (Longmans, Green en Co. Londen 1939. Prijs 15 sh.).

²⁾ In het artikel „Een onderzoek naar het bankwezen in de Vereenigde Staten”, opgenomen in E.-S.B. van 29 December 1937.

³⁾ Onder auspiciën van het Geneva Research Centre. Voor Nederland wordt aan dit onderzoek medegewerkt door het Nederlandsch Economisch Instituut.

⁴⁾ In de publicatie „Money and Banking” 1938/39, bestaande uit deel I: Monetary Review en deel II: Commercial and Central Banks. (Dit laatste deel is uitsluitend statistisch).

5. De vraag van de Overheid naar kapitaal is in alle landen toegenomen en absorbeert thans een groot deel van de besparingen, welke bij financieele instellingen (de handelsbanken inbegrepen) worden geplaatst.

Verminderde beteekenis van de handelsbanken.

De Volkenbondspublicatie wijst er verder op, dat de gevolgen van een depressie waarschijnlijk sneller en sterker worden gevoeld door de handelsbanken dan door andere credietinstellingen, wier bedrijf over het algemeen niet zoo sterk door conjunctuurschommelingen wordt getroffen, vooral indien de handelsbanken geen speciale depositogarantie hebben.

Een markant verschijnsel is de verminderde beteekenis — vooral sedert 1929 — van de handelsbanken in het geheele financieele apparaat van een land. In het algemeen was de beteekenis van de banken in de periode 1913—1925 nog toegenomen. Voor een deel was deze toeneming een gevolg van de na-oorlogsche inflatie, aangezien toen de spaardeposito's — waaronder vooral spaarbanken en dergelijke instellingen leden — het sterkst zijn gedaald wegens de voorkeur, welke aan andere vormen van belegging werd gegeven. Na 1925, maar vooral na 1929, is de beteekenis van andere financieele instellingen dan de handelsbanken sterk toegenomen. Dit verschijnsel doet zich o.a. ook in ons land voor.

Opmerkelijk is, dat in landen, waar de spaardeposito's een belangrijk deel uitmaken van de totale deposito's, voor het aantrekken daarvan speciale instellingen zijn opgericht, terwijl in landen, waar het grootste deel van de spaardeposito's bij de handelsbanken zijn geconcentreerd, zij als regel onbelangrijk zijn.

De Volkenbondspublicatie stelt in dit verband de vraag naar den causalen samenhang, zonder haar echter te beantwoorden. De vraag is namelijk, of de groei van de spaardeposito's in de eerste groep van landen is toe te schrijven aan het gespecialiseerde financieele apparaat, dat is opgericht om deze besparingen te bevorderen, of dat de groei van dat gespecialiseerde financieele apparaat een gevolg was van het feit, dat men de voorkeur gaf aan het bijeenbrengen van een vermogentje in den vorm van spaardeposito's. Het lijkt ons zeer moeilijk om een definitief antwoord op deze vraag te geven, omdat er ongetwijfeld een zekere wisselwerking bestaat tusschen beide factoren. Een onderzoek op dit punt moet bovendien veel gedetailleerder en voor elk land afzonderlijk worden ingesteld, omdat het gevaar van generaliseeren zeer groot is, indien men uitsluitend afgaat op statistieken, welke niet vergelijkbaar zijn⁵⁾.

Conjunctuurphase heeft invloed op de positie der banken.

Een vergelijking van de positie van banken in verschillende landen kan bovendien het nadeel hebben, dat de phase van economische activiteit in die landen niet dezelfde is. Dit bezwaar geldt vooral voor de periode, waarover dit onderzoek loopt, nl. tot 1936. De Sterlinglanden bevonden zich in dat jaar in een periode van hoogconjunctuur, terwijl de vroegere goudlanden nog in de depressie zaten. Evenals in een periode van inflatie de spaardeposito's verminderen, stijgen zij in een periode van deflatie, waarvan met name de zuivere spaarinstellingen kunnen profiteren. Deze tendens heeft zich in elk geval in Nederland duidelijk geopenbaard.

⁵⁾ De indeeling in 4 groepen van instellingen, welke de genoemde publicatie maakt (blz. 78/79) nl. in Particuliere banken; gewone spaarbanken en bouwspaarbanken; volksbanken en coöperatieve credietbanken; en overheids- (of semi-overheids-) banken en gebaseerd is op de wettelijke regelingen, is eenigszins willekeurig. Een zelfde instelling heeft niet in alle landen dezelfde beteekenis. In elk geval lijkt het ons onjuist om voor Nederland de hypotheekbanken met de particuliere banken in één groep te vereenigen, zooals in genoemde publicatie geschiedt.

Het verschil in conjunctuurphase heeft nog een ander gevolg. De Volkenbondspublicatie vermeldt als de meest kenmerkende verandering in de samenstelling van de activa van de handelsbanken sedert 1913 de relatieve stijging van de niet-rentegevende activa (kas, enz.). De eenige verklaring, welke voor dit verschijnsel gegeven wordt, zijn de „easy money conditions”. Het komt ons voor, dat op dit vraagstuk dieper had kunnen worden ingegaan. De volgende factoren verdienen in elk geval de aandacht:

1o. De conjunctuurphase. De Nederlandsche banken werken in de hoogconjunctuur met een zeer kleine kas, in de depressie daarentegen met een zeer groote kas, tenzij financieele en monetaire factoren een afvloeiing van gelden naar het buitenland veroorzaken. Onderzocht zou moeten worden, in welke landen eenzelfde stelsel wordt gevolgd.

2o. Het cash ratio systeem, hetzij in de wet vastgelegd (Vereenigde Staten) of door de gewoonte aangevaard (Engeland). In deze landen heeft de conjunctuur weliswaar veel minder invloed op den omvang van het kaspercentage dan in andere landen, maar aan den anderen kant heeft de goedkope geldpolitiek in Engeland het kaspercentage vrijwel niet veranderd.

3o. Monetaire instabiliteit, uit welke oorzaken ook voortvloeiende, dwingt de banken tot het aanhouden van een groote liquiditeit. Het zou van belang zijn om te onderzoeken of de hooge kaspercentages van de Fransche banken na den oorlog niet voor een deel aan dit verschijnsel zijn toe te schrijven.

4o. Structuur van de geldmarkt. In landen, waar weinig liquide beleggingsmateriaal aanwezig is, moeten de banken, de andere omstandigheden gelijk zijnde, voor een grootere kasliquiditeit zorgen.

5o. Het verschil tusschen een z.g. open en gesloten volkshuishouding. Deze factor is in de laatste jaren van belang geworden. In landen, waar kapitaalvlucht naar het buitenland niet mogelijk is en de Staat een overwegende invloed op het bankwezen heeft, verliest het kaspercentage aan beteekenis. Daaraan is ook voor een belangrijk deel het zeer lage kaspercentage van de Duitse banken toe te schrijven.

Ook hier constateeren wij dus weer, dat aan eenzelfde verschijnsel niet altijd dezelfde oorzaken ten grondslag liggen. Een verdere analyseering blijkt dus zeer noodzakelijk. Immers, in de Volkenbondspublicatie worden deze verschillen behandeld onder het hoofdstuk van de structureele veranderingen, terwijl het zeer goed mogelijk is, dat veranderingen van anderen aard (conjuncturele bijv.), hier een rol spelen.

Afnemende beteekenis van de handelswissel in het kredietverkeer.

Aan dit verschijnsel wordt in de genoemde publicatie een apart hoofdstuk gewijd. Het verminderde gebruik van handelswissels heeft zich het sterkst geopenbaard in Engeland, waar vroeger een gespecialiseerde en zeer omvangrijke markt voor dit papier bestond. Dit verschijnsel is, met uitzondering van de Scandinavische landen, algemeen en de oorzaken ervan zijn bijna overal dezelfde. Wat Engeland betreft, is vooral de omvang van de uitstaande wissels voor buitenlandsche rekening zeer aanzienlijk gedaald; de omloop van binnenlandsche wissels heeft zich over het algemeen beter kunnen handhaven.

De factoren, die de veranderingen in den omvang van de uitstaande wissels bepalen, zijn de volgende:

1o. veranderingen in den omvang en de waarde van de handelsbeweging, welke door middel van wissels wordt gefinancierd;

2o. de ontwikkeling van de acceptmarkten;

3o. veranderingen van permanenten aard in de methode van financiering van handel en industrie.

Ad 1. Hoewel er een zeker verband bestaat tusschen den omvang en de waarde van den buitenlandschen handel eenerzijds en het bedrag aan uitstaande wissels anderzijds, is er in de periode van 1933 tot 1937 geen

parallele beweging geweest. De omvang van de uitstaande handelswissels bleef bijv. in Engeland bij de uitbreiding van den buitenlandschen handel ten achter.

Ad 2. Dit verschijnsel is voor een deel toe te schrijven aan de monetaire instabiliteit en de deviezencontrole in landen, die vroeger een groot deel van hun buitenlandschen handel over Londen financierden en voor een deel in de sterk verminderde beteekenis van de handelswissel als financieringsinstrument. Het is zeker, dat de stijging van den omloop van wissels voor buitenlandsche rekening in de periode vóór 1929 voor een belangrijk deel betrekking had op transacties van niet-commercieelen aard.

Ad 3. De veranderingen van permanenten aard in de methoden van de financiering van handel en industrie betreffen: de toenemende beteekenis van de interne financiering; de uitschakeling van den groothandel door het integratieproces in handel en industrie (de wissel is in den groothandel een veel gebruikt credietinstrument); het toenemend gebruik van telegrafische geldoverdrachten; en de ontwikkeling van de „overdraft” vooral in Engeland. Het gebruik van de „overdraft” is voor een deel toegenomen door het verlangen van den handel, dat de koper voor bankaccomodatie zorgt in plaats van een wissel te accepteren en voor een deel ook door den wensch van den debiteur om rente te besparen. Dit vraagstuk verdient nog een nauwgezet onderzoek, omdat de omstandigheden van land tot land wisselen⁹⁾.

Stijging van het bezit aan schatkistpapier en overheidsobligaties.

In bijna alle landen is het bezit aan overheidspapier toegenomen. Hoewel in verschillende landen het schatkistpapier onder de wisselportefeuille wordt opgenomen, is het vrijwel zeker, dat het schatkistpapier thans een overwegende plaats inneemt. Zoo is de wisselmarkt van Londen en Amsterdam thans feitelijk een markt van schatkistpapier geworden.

Het bezit der banken aan overheidsobligaties is in vele landen buitengewoon groot. In 1936 bedroeg het aandeel van de overheidsobligaties t.o.v. de totale activa van de handelsbanken in Canada 39.6 pCt., in de Vereenigde Staten 33.1 pCt. in Zuid-Afrika 26.2 pCt. en in Engeland 23.8 pCt.

Ook op dit gebied moet men voorzichtig zijn met conclusies en dient men met verschillende factoren rekening te houden, o.a. met de mate van stabiliteit van de bankdeposito's en met den looptijd van overheidsobligaties in verschillende landen. Ook op dit punt verdient de Volkenbondspublicatie een aanvulling. Zoo zijn bijv. de deposito's van de Engelsche banken in het algemeen stabielier dan van de Amerikaanse banken.

Wat de looptijd betreft, moge er op worden gewezen, dat de Amerikaansche staatsschuld voor ongeveer 70 pCt. is samengesteld uit obligaties, die binnen 10 jaar vervallen; 35 pCt. heeft zelfs een looptijd van 5 jaar en korter. Houdt men rekening met het feit, dat in Nederland enkele jaren geleden schatkistpapier met een looptijd van 5 jaar is uitgegeven, dan blijkt opnieuw, hoe noodzakelijk het is om de samenstelling van elk financieel en monetair mechanisme te kennen. Anders loopt men gevaar verkeerde conclusies te trekken.

Om deze reden is het van belang, dat op het oogeblik zoowel in de Vereenigde Staten als in Europa een onderzoek plaats vindt naar de structuurveranderingen in het bank- en credietstelsel van verschillende landen. Dit onderzoek kan veel dieper gaan dan in de jaarlijksche publicaties van den Volkenbond geschiedt, die zich, zooals vanzelf spreekt, tot algemeene verschijnselen moet beperken.

v. d. V.

⁹⁾ Men zie het artikel van Dr. A. Houwink „De wissel in het binnenlandsch betalingsverkeer” in „Economische Voorlichting” van 24 Maart jl.

NOGMAALS GEZINSUITGAVEN, LANDBOUWSTEUN EN „INDIRECTE BELASTINGEN”.

De kern der landbouwcrisispolitiek.

In een viertal radio-lezingen heeft Mr. M. P. L. Steenberghe, Minister van Economische Zaken, doel en werkwijze der landbouwcrisispolitiek van de Nederlandsche Regeering uiteengezet.

In zijn eerste lezing van 11 April j.l. noemde hij als twee beginselen, waarop de genomen maatregelen zijn gebaseerd:

1o. de boer moet zooveel mogelijk zijn productiekosten vergoed krijgen;

2o. de consument moet voor producten zooveel mogelijk de productiekosten betalen.

Deze doelstelling, die volgt uit de ontstaansgeschiedenis van deze maatregelen stempelt dit complex van maatregelen dus tot een stelsel van prijscorrigeerende werking. Men heeft, toen de wereldmarkt der landbouwvoortbrengselen in de jaren 1929—1931 ineestortte, gevreesd, dat het voor den Nederlandschen boerenstand niet mogelijk zou blijken, den strijd vol te houden, en gemeend, dat men dus te kiezen had tusschen steunverlening in welken vorm dan ook of dezen stand ten onder te doen gaan. Men koos toen steunverlening, waarvoor nog wel verschillende wegen openstonden, maar nam welbewust als beginsel geen aan het product onafhankelijk van den toestand van den producent in stede van rechtstreeksche hulp aan die producenten, die den strijd niet zouden kunnen volhouden.

De consequentie hiervan is geweest een aantrekken van het prijspeil der Nederlandsche landbouwvoortbrengselen op de binnenlandsche markt tot ongeveer de productiekosten van den marginalen producent. Een gevolg hiervan was, dat de druk van het totaalbedrag, dat noodig is om dezen landbouwsteun te betalen, op het Nederlandsche volk rust in verhouding tot ieders gebruik van bepaalde landbouwproducten en waar de onderhavige landbouwproducten en de daarvan vervaardigde consumptie-artikelen veelal behooren tot de eerste levensbehoeften, beteekent dit dus, dat de drukverdeling op het Nederlandsche volk degressief verloopt ten opzichte van het inkomen. Dit feit, dat reeds eerder was vastgesteld¹⁾, uit de gegevens van het budgetonderzoek te hebben becijferd is een verdienste van de recente publicatie van het Centraal Bureau voor de Statistiek over het aandeel van enkele indirecte belastingen en de landbouwcrisisheffingen in de gezinsuitgaven. Deze publicatie heeft al veel penen in beweging gebracht. Sterk apprecieerende naast desapprecieerende uitingen zijn op verschillende plaatsen te vinden²⁾.

Landbouwcrisisheffingen en belastingdruk.

Het in 1935 en 1936 door het Centraal Bureau voor de Statistiek in verschillende deelen van het land ingestelde onderzoek naar de besteding van het inkomen bij een 50-tal gezinnen is uitgangspunt en basis geweest van de berekeningen, die door het Centraal Bureau voor de Statistiek zijn opgezet. Hierbij bleek, dat, in procenten van het gemiddelde jaarinkomen uitgedrukt, de landbouwcrisisheffingen den volgenden druk uitoefenen.

¹⁾ Zie o.m. „Landbouwsteun en kosten van levensonderhoud” door Dr. H. M. H. A. van der Valk in E.-S.B. van 13 December 1933.

²⁾ Zie o.m. „De gezinsuitgaven en de indirecte belastingen” door C. Eygenraam in E.-S.B. van 5 April j.l. en onder denzelfden titel door C. Vermeulen in E.-S.B. van 26 April j.l.

Jaarinkomen klasse	Gemiddeld in gulden	Landbouwcrisisheffing in % v/h. jaartotaal
Minder dan f 1400,—	1096	3,6
f 1400—f 1800	1593	3,4
„ 1800—, 2300	2028	3,6
„ 2300—, 3000	2617	3,1
„ 3000—, 4000	3351	2,3
„ 4000—, 5000	4745	1,8
„ 6000 en meer	9149	1,2

Deze druk op het inkomen is door het Centraal Bureau voor de Statistiek gecombineerd met den reeds in de vroegere enquête berekenden druk der directe belastingen en met den thans berekenden druk van eenige indirecte belastingen, voorzover deze rechtstreeks drukken op artikelen, die in de gezinsuitgavenstatistiek voorkwamen. De conclusie, die de telling van deze verschillende heffingen naar voren brengt, is dat in het bijzonder door de landbouwcrisisheffingen de progressie van ons belastingstelsel sterk wordt verminderd. In onderstaande tabel is aangegeven, met welke percentages de indirecte en directe belastingen op de verschillende inkomensklassen drukken, hoe groot, uit de cijfers geconstrueerd, de belastingdruk in procenten van het jaarinkomen is en hoe groot de totale druk op het inkomen is, indien men de landbouwcrisisheffingen bij den totalen belastingdruk optelt.

Inkomensklassen:	tot f 1400	1400/1800	1800/2300	2300/3000	3000/4000	4000/6000	vanaf 6000
	in % van het gemiddelde jaarinkomen.						
Indirecte belastingen ..	5,4	5,—	4,7	4,4	3,9	3,7	2,9
Directe belastingen	1,5	2,5	3,4	4,4	6,7	9,4	13,5
Belastingdruk	6,9	7,5	8,1	8,8	10,6	13,1	16,4
Landbouwcrisisheffingen	3,6	3,4	3,6	3,1	2,3	1,8	1,2
Totaal	10,5	10,9	11,7	11,9	12,9	14,9	17,6
Omzetbelasting	1	1	1	0,9	0,9	0,8	0,7

Ten onrechte is uit deze cijfers wel de conclusie getrokken, dat ons belastingstelsel als zoodanig ondeugdelijk en onbillijk is, omdat uit de bovenstaand berekende totaalcijfers van een veel te geringe progressie blijkt. Deze conclusie toont, naar het voorkomt, onvoldoende critisch overwegen van een zoo belangrijk veroordeelende uitspraak.

Wat toch is belasting? In zijn praeadvies voor de Vereniging voor Belastingwetenschap, uitgebracht in 1929³⁾, definieert Prof. Dr. N. J. Polak de belastingen als te zijn: „Geldelijke bijdragen van de individuen aan de gemeenschap ter bestrijding van uitgaven door die gemeenschap te doen voor gemeenschappelijke behoeften harer leden.” Nu kan men zeer wel stellen, dat het instandhouden van een boerenstand in Nederland op een grootte, zooals die in den aanvang van de crisis bestond, een gemeenschappelijk belang is van het Nederlandsche volk en het zou dus ook zeer wel te construeeren zijn om de uitgaven, die gedaan zouden moeten worden om dit gemeenschappelijk belang te dienen, op het Nederlandsche volk te doen drukken volgens de techniek, die bij de belastingheffing de meest juiste gebieken is. Zooals echter boven uiteengezet, heeft men in 1931 welbewust en met opzet landbouwcrisismaatregelen genomen met het doel om door handhaving van het prijspeil op een loonen niveau de Nederlandschen boerenstand overeind te houden, men heeft dus gezocht naar prijscorrigeerende maatregelen, die alleen daarom al geen belastingen zijn, omdat zij afhankelijk zijn van de prijzen op de wereldmarkt en dus bijvoorbeeld bij een stijgen van verschillende wereldmarktprijzen zouden kunnen verdwijnen.

Wil men dus een oordeel vellen over ons belastingstelsel, en wel in het bijzonder t.a.v. de drukverdeling door ons belastingstelsel teveegebracht, dan

³⁾ „De algemeene beginselen voor de heffing van belastingen”, Prof. Dr. A. van Gijn en Prof. Dr. N. J. Polak. Uitgave No. 8 van de Vereniging voor Belastingwetenschap, Purmerend 1929; blz. 88.

moet men daarvoor bezien de sub-totalen in bovenstaande tabel opgenomen voor den belastingdruk, waaruit blijkt, dat bij stijging van het inkomen de totale belastingdruk wel degelijk een progressie vertoont. Men zou kunnen beweren, dat dit onvoldoende is. Dit brengt ons echter op een ander terrein.

Indien men wil nagaan, of een belastingstelsel in voldoende mate progressief is, dan zal men zich er rekenschap van moeten geven, hoe de druk gevoeld wordt op de verschillende inkomensklassen, een procentuele vergelijking van belastingbedrag en inkomen is daarvoor niet toereikend. Het zou te ver voeren, om hier de verschillende theorieën, die omtrent heffing naar draagkracht bestaan weer te geven.

Tenslotte is draagkracht niet alleen afhankelijk van de hoogte van het inkomen, maar ook van de bron, waaruit het inkomen voortspruit en van de bestemming van het inkomen. Een nauwgezette overweging van alle argumenten, die hierbij een rol spelen, leidt tot de conclusie, dat men belasting moet heffen naar een stelsel van elkaar aanvullende en corrigerende belastingen, die gezamenlijk tot een zoo billijk mogelijke verdeling van den Staatslast over de inwoners leidt.

De druk der landbouwcrisisheffingen.

Uit een en ander blijkt echter wel, dat de wijze, waarop de prijscorrigerende landbouwcrisismaatregelen drukken op het budget der verschillende bevolkingsklassen leidt tot ongewenschte consequenties. Immers, deze prijscorrecties betreffen in hoofdzaak noodzakelijke levensbehoeften, zoodat, waar nu eenmaal naarmate het inkomen geringer is, de kosten van voeding relatief belangrijker zijn, de druk, veroorzaakt door het instandhouden van onzen landbouw, zwaarder terecht komt op de groepen met de geringste draagkracht. Hierdoor wordt de betrekkelijk gunstige einduitkomst van ons belastingstelsel in een ongewenschte richting omgebogen. Dat men deze consequentie in den aanvang heeft aanvaard, laat zich met het oog op den korten termijn, waarvoor de maatregelen in oorsprong waren bedoeld, wel goed praten. Nu echter gebleken is, dat deze termijn veel langer is dan men oorspronkelijk heeft aangenomen en daaraan voorloopig nog geen eind is te zien, zou het mogelijk ernstige overweging verdienen na te gaan of de wijze, waarop het Nederlandsche volk de landbouwmaatregelen betaalt, herziening behoeft.

Verscheidene indirecte belastingen houden op enkele uitzonderingen na rekening met het ongewenschte van het belasten van eerste levensbehoeften.

De bedragen, in de detailtabellen van bovenbedoelde publicatie opgenomen voor de omzetbelasting, wijzen erop, dat deze belasting door haar uitzonderingen voor eerste levensbehoeften een heel ander beeld toont dan de landbouwcrisisheffingen. Voor de laagste bevolkingsgroep bedraagt de omzetbelasting f 11.53, voor de hoogste f 60.80. De invoerrechten en accijnzen vertoonen, zij het in mindere mate, een soortgelijk beeld.

Een goed moment, om een andere financiering der landbouwcrisismaatregelen te overwegen, kan mogelijk zijn het tijdstip, waarop men tracht de uitvoering van deze maatregelen over te dragen aan de betrokken bedrijfstakken. Het zou van belang zijn dan na te gaan, of, nu het complex van de steunmaatregelen gebleken is een langdurige werking te moeten hebben, het niet principieel zuiverder is om uit te gaan van de stelling, dat het handhaven van een boerenstand in Nederland een sociaal belang is voor de geheele gemeenschap van een zoodanige grootte, dat betaling der daarmede samenhangende lasten uit de Rijkskas en verhooging der bestaande belastingen billijker zou drukken dan de thans gevolgde methode.

M. C.

DE „MULTIPLIER” IN HET RAPPORT-WESTHOFF.

In de „theorie van de openbare werken” speelt de „multiplier” een zeer voornamelijk rol. Volgens één der gangbare definities drukt deze grootte de verhouding uit tusschen de totale — primaire plus secundaire — werkverruiming en de eerstgenoemde alleen.

Terwijl de vaststelling van de primaire werkverruiming meer een technische aangelegenheid is, onmiddellijk uit de gegevens van het project te berekenen, ligt de berekening van den omvang der secundaire werkverruiming, en dus ook van den multiplier, meer op het terrein van het economisch onderzoek.

In het volgende mogen over de berekening van den multiplier eenige opmerkingen worden gemaakt, zulks in het bijzonder naar aanleiding van de desbetreffende berekening in het Rapport-Westhoff (Hoofdstuk III, blz. 231—240)¹.

De koopkrachtverruimende werking, eerste phase.

Voor de becijfering van de koopkrachtverruimende werking van een program van openbare werken moeten de uitgaven worden ontleed. Niet van alle uitgavenposten toch gaat eenzelfde koopkrachtscapende invloed uit. Het geringst is deze invloed bij de z.g. koopkrachtlekken: in hoofdzaak de kosten voor de materialen, die uit het buitenland moeten worden betrokken en de uitgaven voor sociale verzekering en contributies, de reserveeringen in het bedrijfsleven, voorts enkele belastingen. Vanuit het bedoelde gezichtspunt komt men tot de volgende indeeling:

Kosten der cultuurtechnische werken (Rapport-Westhoff)
(indeeling in pCt.).

	Directe uitgaven	Indirecte uitgaven	Totale uitgaven
Werkverschaffingsloonen	62	—	62
Volle loonen (toezichhoudend personeel; arbeiders indirect tewerkgesteld)	5.5	10.5	16
Salarissen, vaste en „fluctuerende” renten	3	5.5	8.5
Invoer, sociale verzekering ..	8.5	5	13.5
	79	21	100

Ten aanzien van de berekening van de secundaire werkverruiming behoeft tusschen de directe en de indirecte uitgaven principieel geen onderscheid te worden gemaakt. Wel is de samenstelling van de indirecte uitgaven eenigszins onzeker, doch op den opbouw van de totale uitgaven heeft dit weinig invloed.

a. De vier posten, waarin de totale uitgaven zijn gesplitst, treden in verschillende mate koopkrachtscapend op. De loonbedragen zijn dit slechts voorzover zij de anders ontvangen steunbedragen overtreffen, terwijl ook nog een aftrek dient te worden toegepast voor uitgaven als contributies, indirecte belastingen. De becijferingen wijzen uit, dat van een werkverschaffingsloon van f 14.15 per week niet meer dan 22 pCt. voor de berekening van de secundaire werkverruiming in aanmerking mag worden genomen (vgl. Dr. Polak, t.a.p.).

b. Moeilijker is de vaststelling van het percentage van de volle loonen, dat mag worden meegerekend. Deze loonen zullen immers ten goede komen aan personen, die tevoren al of niet steuntrekkend zijn geweest. Teneinde tot een gemiddelde te geraken, gaat Ir. Westhoff, op het voetspoor van Reuchlin²), als volgt te werk. Het totale bedrag, gedurende een jaar aan uitkeeringen betaald, wordt eenvoudig omgeslagen

¹ Een aan hetzelfde onderwerp gewijd artikel van de hand van Dr. J. J. Polak verscheen in Econ.-Stat. Berichten, No. 1202, 11 Jan. 1939. Van de samenvatting, die Dr. Polak van het vele cijfermateriaal in het rapport-Westhoff met een tweetal correcties gegeven heeft, is in het volgende een dankbaar gebruik gemaakt.

² Henri Reuchlin M. A. „Werkverruiming en haar gevolgen voor volkshuishouding en overheidsfinanciën”, Publicatie No. 12 Ned. Economisch Instituut.

over het aantal werklozen, dat gemiddeld bij de arbeidsbeurzen stond ingeschreven. Het resultaat der berekening wijst uit, dat in 1936 gemiddeld per ingeschreven werkloze, gesteunden en ongesteunden door elkaar genomen, per week $f 7.39$ is uitgekeerd. Dit bedrag wordt dan nog vermeerderd met $f 1.11$ per week en per werkloze voor oncontroleerbare inkomsten. Op die wijze wordt de conclusie, dat voor de berekening van de secundaire werkverruiming de volle loonen met $f 8.50$ per man en per week verminderd zouden moeten worden. Rekening houdende met „lekken” als contributies en indirecte belastingen, zou het volle loon ($f 20.18$ per week) voor slechts 48 pCt. koopkrachtvermeerderend optreden.

Tegen deze becijfering kunnen twee bezwaren worden aangevoerd, die het genoemde percentage en dus ook de multiplier niet onbelangrijk beïnvloeden.

1o. wordt geen rekening gehouden met de onzichtbare werkloosheid, door den heer Velthuisen becijferd op rond 80.000 werklozen, of rond 20 pCt. van het aantal ingeschreven werklozen. Het genoemde gemiddelde steunbedrag van $f 7.39$ per week wordt daarmee dus ook circa 20 pCt. lager.

2o. bevat de berekening een dubbeltelling. De werklozen, die direct te werk zijn gesteld, mogen niet nog eens worden medegerekend bij de secundaire werkverruiming. Voor werken van den omvang van het plan-Westhoff maakt dit een niet onbelangrijk verschil. De berekening dient aldus herzien te worden, dat men van het totale bedrag eerst aftrekt wat de direct te werk te stellen gesteunde werklozen anders aan steun enz. zouden hebben ontvangen. Het overblijvende kan dan vervolgens worden omgeslagen over de resterende werklozen. Bij een directe tewerkstelling van b.v. 100.000 man beteekent dit nogmaals een reductie van ongeveer 20 pCt. op het tevoren genoemde bedrag van $f 7.39$. Immers, bij een totaal aantal werklozen van 500.000 (de onzichtbare werkloosheid inbegrepen), waaronder rond 250.000 gesteunden (incl. de arbeiders in werkverschaffing), vormt het cijfer van 100.000 tewerkgestelden 20 pCt. van het aantal werklozen, doch 40 pCt. van het aantal gesteunden.

Het genoemde gemiddelde steunbedrag van $f 8.50$ kan dus gereduceerd worden tot ongeveer $f 5.75$ en het percentage, waarvoor het volle loon als koopkrachtscheppend kan worden beschouwd, stijgt tot 60 pCt. Dit percentage is ongetwijfeld nog aan den lagen kant, in hoofdzaak om twee redenen. Vooreerst is ondersteld, dat de oncontroleerbare inkomsten geheel komen te vervallen, dus door de gevers niet op andere wijze koopkrachtscheppend worden besteed. In de tweede plaats zijn de gesteunde werklozen o.m. talrijk in een aantal bedrijfstakken, die van de koopkrachtvermeerdering niet in de eerste plaats zullen profiteren, b.v. de diamantindustrie.

c. en d. De derde post uit de tabel wordt voor 60 pCt. koopkrachtscheppend geacht (Dr. Polak, t.a.p.), voor den laatsten post is dit percentage nihil. De werkverschaffingsuitgaven zijn in de eerste fase van besteding bijgevolg voor 27.3 pCt. koopkrachtscheppend (nl. 0.62×22 pCt. + 0.16×60 pCt. + 0.085×60 pCt. + 0.135×0 pCt. = 27.3 pCt.).

Verdere doorwerking.

Deze 27.3 pCt. zijn op hun beurt weer koopkrachtscheppend en daarmee komen wij aan een tweede belangrijk punt uit de gebruikelijke berekeningsmethode. Bij meer elementaire beschouwingen neemt men dan gewoonlijk dezelfde samenstelling in loonen, winsten en invoer aan als voor de geheele Nederlandsche productie, nl. de bekende schatting van Reuchlin voor het jaar 1934: loonen 50.1 pCt., winsten (salarissen, vaste en fluctueerende renten) 25.4 pCt., invoer en sociale verzekering 24.5 pCt. Daarentegen wordt bij diepergaande onderzoekingen ermede rekening gehouden, dat deze percentages zonder meer niet

op een *toeneming* van de productie mogen worden toegepast, doch dat de multiplier nog afhangt van de al of niet aanwezigheid van overcapaciteit en van voorraden, van de elasticiteit van de vraag, van den vorm van de tewerkstellingsfunctie e.d.m. Berekeningen hierover zijn echter zonder uitvoerige vooronderzoekingen niet mogelijk.

Ook zonder over een dergelijke uitvoerige informatie te beschikken kan men ten aanzien van een tweetal posten wel op eenvoudige wijze in rekening brengen, dat zij stellig niet evenredig met den omvang van de productie veranderen. Wat den post „salarissen” en „vaste renten” betreft (tezamen 20.4 pCt. volgens de schatting van Reuchlin), wordt in het volgende ondersteld, dat zij in het geheel niet met de productie zullen veranderen, terwijl van de „fluctueerende renten” zullen worden aangenomen, dat deze meer dan evenredig toenemen, b.v. tweemaal zoo snel als volgens evenredige toeneming. Men berekent dan gemakkelijk, dat een stijging van de productie zich als volgt verdeelt over de verschillende posten: loonen 60 pCt., fluctueerende renten 10 pCt., invoer en sociale lasten 30 pCt. (ronde getallen). Wanneer de additioneële inkomens ten tweede male worden uitgegeven, zullen zij bijgevolg voor 42 pCt. koopkrachtscheppend werken (nl. 0.60×60 pCt. + 0.10×60 pCt. + 0.30×0 pCt. = 42 pCt.). Met behulp van de bekende meetkundige reeks vindt men dan de volgende multipliers:

Uitgaven	1.47
Loonsom	1.36
Werkgelegenheid	1.27

Conclusie.

Uit de berekeningen blijkt, dat op verschillende plaatsen van schattingen moest worden gebruik gemaakt, zoodat de gevonden multiplier ook om deze reden als onnauwkeurig moet worden beschouwd.

Rest nog de vraag, in hoeverre de bedragen, die als gevolg van een openbare werkenprogram van den bedoelden omvang in de schatkist terugvloeiën, door bovenstaande berekeningsmethode worden gewijzigd. Bij narekenen blijkt, dat deze nu iets kleiner worden. Enerzijds is de secundaire werkverruiming krachtens het bovenstaande hooger, doch per arbeider zijn de bespaarde steunbedragen belangrijk lager. De conclusie kan derhalve luiden, dat, wat de secundaire werkverruiming betreft, de gevolgen van het plan-Westhoff waarschijnlijk gunstiger zijn, dan men tot nu toe heeft becijferd, doch dat daartegenover de bedragen, die in de schatkist zullen terugvloeiën, vermoedelijk iets te hoog zijn geraamd.

J. B. D. DERKSEN.

AANTEKENINGEN.

Welke beteekenis heeft de rentevoet?

Goedkoop-geld-politiek.

In het eerste nummer der „Oxford Economic Papers” geeft Prof. H. D. Henderson een beschouwing over een onderzoek ingesteld door de Oxford Research Group, betreffende de in den titel weergegeven vraag. Sedert 1932 heeft de Engelsche Regeering een politiek voor goedkoop geld gevoerd, waardoor aan de budgetaire moeilijkheden tegemoet werd gekomen en waarmede zij tevens meende, het economisch herstel in de hand te werken.

De vraag, of dit laatste inderdaad bereikt wordt, wordt door Prof. H. D. Henderson aan een nadere beschouwing onderworpen. Terwijl vele economen hun aandacht hebben geschonken aan factoren, welke den interestvoet bepalen en aan het verschijnsel zelve, heeft men veel minder energie besteed aan het nagaan van de consequenties voor de bedrijvigheid, voortvloeiende uit de absolute hoogte van den rentevoet.

De openbare meening stond niet afwijkend tegenover deze politiek, mede doordat een renteverlaging

voor de industriele en financiële wereld in het algemeen niet onwelkom is. Toch bestond er naast deze, bijna impressieve, instemming bij het publiek een zeker scepticisme in bepaalde kringen.

Hoe zou een lage rentevoet de economische activiteit moeten stimuleren?

In het algemeen kan men de psychologische werking van een wijziging in den interestvoet aantoonen. Doch dit kan bij een ontwikkeling op langen termijn toch niet van primaire betekenis zijn. Het meest voor de hand liggend is het instellen van een onderzoek naar de prikkels, die van een lage rente uitgaan op de investeringsbedrijvigheid.

Industriele investeringsactiviteit.

Beperken wij ons eerst tot de industriele investeringen, dan hangt de rol, welke de interestvoet hierbij speelt, nauw samen met den duur der investering. De moderne industriele ontwikkeling heeft echter geleid tot een snelle economische veroudering van het productie-apparaat, hetgeen nu juist de betekenis van de interest in de kostprijsberekening sterk heeft teruggedrongen. Deze kostprijsberekening vormt den grondslag, waarop de industrieel tot uitbreiding van zijn productie-apparaat overgaat.

Investeringen in duurzame consumptiegoederen. Overheidsinvesteringen.

Naast de industriele investering staan andere categorieën van investeringen, waarbij de tijdsfactor en bijgevolg ook de interestvoet, een grootere rol spelen, nl. die der duurzame consumptiegoederen en die, door de Overheid.

Inderdaad moet men de gevolgen van de wijziging in de interest voor de investeringsbedrijvigheid dan ook in deze groepen zoeken, waarbij opgemerkt moet worden, dat het verband minder automatisch is, dan men wel onderstelt. Bij openbare investeringen spelen dikwijls ook niet-financiële factoren een groote rol. Daarentegen is bij de groep investeringen in duurzame consumptiegoederen, welke in ons verband hoofdzakelijk den woningbouw omvat, een belangrijke factor hierin gelegen, dat de Engelsche bevolkingsstatistiek een zeker stationair verloop t.a.v. het aantal gezinnen vertoont.

Invloed via de effectenkoersen.

Een andere wijze, waarop de economische activiteit door wijzigingen in den rentestand beïnvloed wordt, is te vinden in de beïnvloeding der vastrentende papieren. De practijk heeft bewezen, dat dit de uitgaven van hen, aan wie deze winst ten goede komt, verhoogt, en de totale effectieve vraag daardoor eveneens vergroot wordt.

Voorgaande overwegingen hebben ertoe geleid, dat men in Oxford een enquête heeft ingesteld onder een aantal der meest vooraanstaande figuren uit de commercieele en financiële wereld. Uit de ontvangen antwoorden bleek, dat een zeer groot aantal van hen dezelfde gedachte had t.a.v. de betekenis van den rentevoet voor hun handelen, als waartoe Prof. H. D. Henderson door redeneeren was gekomen.

Ondanks het negatieve karakter dezer resultaten, mag men hieruit niet concluderen, dat de interest in ons economisch stelsel van geen belang zou zijn. Men kan slechts concluderen, dat de rol, welke de individueele zakenman speelt, passief is.

Bij de publieke investeringen spelen ook niet-financiële factoren een rol, terwijl de budgetaire motieven in het totale beeld mogen worden vergeten en hier is de lage rente een factor van onmiskenbaren invloed.

Het accoord tusschen Nederland, België en Frankrijk betreffende de Nederlandsche en Belgische groote zeehavens.

In aansluiting op het in ons blad van 12 April j.l. opgenomen artikel van Mr. Dr. H. Fortuin over het bovengenoemd onderwerp, leek het voor onze lezers van belang den volledigen tekst af te drukken van de overeenkomst, welke 3 April j.l. te Brussel is ondertekend, terzake van de verschillende vraagstukken betreffende het stelsel toepasselijk op de Rijnvaart.

Ten behoeve van een zoo volledig mogelijk overzicht laten wij daaraan vooraf gaan den origineelen (Franschen) tekst van de artikelen 7, 9, 10, 11 en 12 van de Akte van Mannheim van 1868 en daarop volgen afschriften van het protocol van onderteekening en van die brieven op den dag der onderteekening van het accoord gewisseld tusschen de drie contracterende delegaties, welke voor een begrip der gesloten overeenkomst van belang zijn, waaronder de Fransche tekst van het reglement houdende vaststelling der regeling van den kosteloozen sleepdienst tusschen Antwerpen/Gent en Dordrecht.

Herziene Rijnwaartakte van 1868.

Art. 7. Le transit de toutes marchandises est libre sur le Rhin, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, à moins que des mesures sanitaires ne motivent des exceptions.

Les Etats riverains ne percevront aucun droit de ce transit, qu'il s'effectue directement, ou après transbordement ou après mise en entrepôt.

Art. 9. Si un batelier traverse en ligne directe et sans faire de changement à son chargement le territoire d'un même Etat ou de plusieurs Etats, faisant partie d'un système de douanes, il lui sera permis de continuer son voyage sans faire préalablement vérifier son chargement, à la condition de consentir, suivant qu'il en sera requis par la douane, ou à laisser clore les ouvertures donnant accès à la cale, ou à recevoir à son bord des gardiens officiels ou, enfin, à se soumettre à ces deux formalités ensemble. Dans ce cas il devra, en outre, présenter au bureau de douanes un manifeste en double expédition, conforme au modèle A. ci-joint.

A la sortie, il devra s'arrêter au bureau-frontière, afin de faire examiner et lever les plombs ou scellés ou bien les cadenas de la douane, ou faire retirer les gardiens.

Outre cela, il ne pourra être arrêté en route sous prétexte d'intérêts de douane excepté dans le cas de contrebande (article 12).

Les gardiens placés à bord des bateaux n'auront d'autre droit que de surveiller ces bateaux et leur cargaison pour empêcher la fraude. Ils prendront part gratuitement à la mouniture de l'équipage; le batelier leur fournira à ses frais le feu et la lumière nécessaires, mais ils ne pourront ni exiger ni accepter aucune rétribution.

Dans le cas où, par suite de circonstances naturelles ou d'autres accidents de force majeure, le batelier se trouverait dans la nécessité de déplacer sa cargaison en tout ou en partie, et qu'il faudrait, dans ce but, rétablir les ouvertures donnant accès à la cale, il s'adressera à cet effet aux employés de la douane la plus voisine et attendra leur arrivée. Si le péril est imminent et qu'il ne puisse attendre, il devra en donner avis à l'autorité locale la plus proche, qui procédera à l'ouverture de la cale et dressera procès-verbal du fait.

Si le batelier a pris des mesures de son propre chef, sans demander ou sans attendre l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale, il devra prouver d'une manière suffisante, que le salut du bateau ou de la cargaison en a dépendu, ou qu'il a dû agir ainsi pour éviter un danger pressant. En pareil cas il doit, aussitôt après avoir écarté le péril, prévenir les employés de la douane la plus rapprochée ou, s'il ne peut les trouver, l'autorité locale la plus voisine, pour faire constater ces faits.

Art. 10. Quant aux marchandises entrant par le Rhin et destinées à la consommation intérieure, ou bien à la sortie, ou au transit après transbordement ou après mise en entrepôt dans les ports-francs ou ailleurs, les formalités de douane ne se régleront d'après la législation générale de l'Etat riverain par la frontière duquel l'entrée, la sortie, ou le transit auront lieu.

Art. 11. Chacun des Etats riverains désignera pour l'étendue de son territoire les ports et lieux de débarquement où, indépendamment des ports-francs (article 8), les

bateliers auront la faculté de déposer ou de prendre un chargement.

Le batelier ne pourra, sans y être spécialement autorisé par l'autorité compétente, charger ou décharger à d'autres endroits, à moins que des circonstances naturelles ou quelque accident ne l'empêchent de poursuivre son voyage ou ne compromettent le salut du bateau ou de la cargaison.

Si, dans ce cas, il relâche dans un endroit où se trouve un bureau de douane, il est tenu de s'y présenter et de se conformer aux prescriptions qu'il en recevra.

S'il n'existe pas un bureau de douane au lieu de relâche, il doit immédiatement donner avis de son arrivée à l'autorité locale, qui constatera par procès-verbal les circonstances qui l'ont déterminé à relâcher, et en donnera avis au bureau de douane le plus voisin du même territoire.

Si, pour ne pas exposer les marchandises à d'autres dangers, on juge à propos de décharger le bateau, le batelier sera tenu de se soumettre à toutes les mesures légales ayant pour objet de prévenir une importation clandestine. Les marchandises qu'il réembarquera pour continuer sa route ne seront assujetties à aucun droit d'entrée ou de sortie.

Dans le cas où le batelier aurait agi de son propre chef sans demander l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale, les dispositions de l'article 9, alinéa 6, lui seront applicables.

Art. 12. Lorsqu'un batelier sera convaincu d'avoir tenté la contrebande, il ne pourra invoquer la liberté de la navigation du Rhin pour mettre, soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait voulu importer ou exporter frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui par les employés de la douane, sans cependant qu'une pareille tentative puisse donner lieu à saisir le reste du chargement, ni, en général, à procéder contre le batelier plus rigoureusement qu'il n'est prescrit par la législation en vigueur dans l'Etat riverain où la contrebande a été constatée.

Si les bureaux de douane à la frontière d'un Etat découvrent une différence entre la cargaison et le manifeste, il sera fait application au batelier des lois du pays en vigueur contre les déclarations infidèles.

Overeenkomst nopens verschillende vraagstukken betreffende het stelsel toepasselijk op de Rijnvaart.

België, Frankrijk en Nederland.

Vervuld met den wensch, voor zoover hen betreft, het stelsel, van toepassing op de scheepvaart op den Rijn en op de aangrenzende wateren, bedoeld in de Overeenkomst van Mannheim van 17 October 1868, op bepaalde punten nauwkeuriger te omschrijven en aan te vullen, zonder evenwel inbreuk te maken op het beginsel van samenwerking tusschen alle Staten, die, evenals zijzelf, geroepen zijn, deel uit te maken van de gemeenschap van den Rijn, zijn omtrent de navolgende bepalingen overeengekomen:

Artikel 1.

Goederen, welke over den Rijn Straatsburg bereiken dan wel verlaten, kunnen, om te worden aangemerkt als zijnde rechtstreeks vervoerd in den zin van de Fransche wetgeving, zonder onderscheid worden overgeladen, met of zonder opslag in entrepôt, in de Belgische havens Antwerpen en Gent en in de Nederlandsche havens Amsterdam, Dordrecht en Rotterdam (met inbegrip van Vlaardingen, Schiedam en Hoek van Holland).

De documenten, welke moeten worden overgelegd om de voordeelen te genieten van bovenbedoelde regeling, worden bepaald door de Fransche wetgeving.

Alle faciliteiten, welke door Frankrijk mochten worden verleend aan goederen, welke in doorvoer worden vervoerd door een der havens bedoeld in het eerste lid, zullen worden uitgebreid tot alle andere havens genoemd in dat lid.

Artikel 2.

De in artikel 1 vastgestelde regeling zal, voor wat betreft de goederen, welke in doorvoer worden vervoerd door de Nederlandsche havens, worden toegepast:

a. op den dag van inwerkingtreding van deze overeenkomst, op goederen afkomstig uit de Nederlandsche overzeesche gebiedsdeelen;

b. een jaar na dien dag op goederen afkomstig van, of bestemd voor de Fransche havens (met inbegrip van de Algerijnsche havens);

c. twee en een half jaar na dienzelfden dag op goederen afkomstig van, of bestemd voor de Fransche koloniën en protectoraten;

d. vier jaar na den genoemden dag op goederen van Europeeschen oorsprong;

e. vijf jaar na den dag van inwerkingtreding van deze overeenkomst, op alle andere goederen.

Artikel 3.

De Belgische en de Nederlandsche Regeering verbinden zich, voor wat betreft de Rijnvaart, om gedurende een tijdsverloop van tien jaar, beginnende met den dag van inwerkingtreding van deze overeenkomst, zonder voorafgaande onderlinge overeenstemming, geen op dit oogenblik bestaanden maatregel te verscherpen, welke bestemd is om het vervoer afkomstig van of bestemd voor de Belgische havens te begunstigen ten nadeele van de Nederlandsche havens en omgekeerd.

De beide Regeeringen verbinden zich om gedurende hetzelfde tijdsverloop geen nieuwe maatregelen van gelijken aard te treffen zonder voorafgaande onderlinge overeenstemming.

Artikel 4.

Voor wat in het bijzonder betreft de premiën, welke door de Belgische Regeering worden verleend voor het vervoer langs den Rijn van bepaalde goederen, stroomopwaarts en stroomafwaarts, wordt overeengekomen, dat gedurende het tijdsverloop van tien jaar, bepaald in het vorige artikel, het gezamenlijke jaarlijksche bedrag, dat thans voor den dienst van die premiën is bestemd, niet zal worden verhoogd, dat het tarief van de premiën per ton, zooals die worden toegekend, niet zal worden verhoogd, en dat geen premiën zullen worden toegekend aan goederen, welke die thans niet genieten.

Eveneens wordt overeengekomen, dat in het geval, dat gedurende een jaar het vervoer te water uit de Belgische zeehavens met bestemming voor den Rijn boven de grens tusschen Nederland en Duitschland in totaal 24 pCt. mocht overschrijden van de som van het vervoer te water; dat bij genoemde grens aankomt, zoowel van de Belgische zeehavens als van de Nederlandsche zeehavens, de Belgische Regeering zich verbindt over te gaan tot een herziening van het stelsel der premiën, zodanig, dat het Rijnverkeer afkomstig uit de Belgische zeehavens wordt teruggebracht beneden de grens van 24 pCt.; bedoeld in dit lid.

Het gezamenlijke jaarlijksche bedrag, bedoeld in het eerste lid, bedraagt 16.400.000 Belgische Francs, waarvan ten hoogste 4.000.000 zullen kunnen worden bestemd voor het vervoer stroomafwaarts.

Evenwel zal, in het geval, dat gedurende een jaar de verhouding tusschen de beide soorten van vervoer, bedoeld in het tweede lid, tot beneden 18 pCt. mocht dalen, de Belgische Regeering het recht hebben, het stelsel der premiën te herzien. Deze herziening kan slechts worden gehandhaafd, zolang bedoelde verhouding gedurende één jaar 21 pCt. niet zal hebben bereikt.

De wijze, waarop de herzieningen, bedoeld in het tweede en het vierde lid, zullen geschieden, zal onderling worden overeengekomen tusschen de Belgische en de Nederlandsche Regeering. Bij gebreke van overeenstemming, zal zij worden bepaald volgens een summier arbitrage-procedure, welke zonder verwijl zal worden vastgesteld in overeenstemming tusschen de beide belanghebbende Regeeringen.

Nederland ziet, gedurende hetzelfde tijdsverloop van tien jaar, af van het toekennen van premiën aan het vervoer afkomstig van of bestemd voor den Rijn.

Het Rijn-zeeverkeer zonder overlading wordt niet beschouwd als vervoer over den Rijn in den zin van dit artikel.

Voor de toepassing van dit artikel worden als Belgische zeehavens beschouwd:

Antwerpen, Gent, Salzaete, Brussel, Brugge, Zeebrugge, Oostende, Leuven, Dendermonde en Nieuwpoort, en als Nederlandsche zeehavens:

Rotterdam (met inbegrip van Schiedam, Vlaardingen en Hoek van Holland), Amsterdam, Dordrecht, Terneuzen, Sluiskil, Vlissingen, Velsen, Harlingen en Delfzijl.

Artikel 5.

De Belgische en Nederlandsche Regeeringen zullen een gemengde Commissie instellen om de mogelijkheid te onderzoeken om in gemeen overleg, de heffingen en vergoedingen vast te stellen in de havens van Antwerpen, Gent, Amsterdam en Rotterdam.

De Commissie zal het deel van haar rapport, betrekking hebbende op de havengelden, indienen binnen drie maanden, te rekenen van den dag der inwerkingtreding van deze overeenkomst, voor wat betreft de havengelden, voor schepen niet behoorend tot een geregelden dienst, en binnen zes maanden te rekenen van dien dag, voor wat betreft de havengelden voor de overige schepen.

De havengelden voor schepen, niet behoorend tot een geregelden dienst, zullen niet worden gewijzigd gedurende een tijdsverloop van drie maanden, te rekenen van den dag der inwerkingtreding van deze overeenkomst, behoudens overeenstemming tusschen de belanghebbende Regeeringen; de havengelden voor de overige schepen zullen niet worden gewijzigd gedurende een tijdsverloop van zes maanden, te rekenen van die inwerkingtreding, behoudens overeenstemming tusschen de genoemde Regeeringen.

Artikel 6.

In afwachting van de vaststelling van een nieuw algemeen stelsel voor de Rijnvaart overeenkomstig de omschrijving in het hierna volgende artikel 7, aanvaarden de contracteerende Staten, dat, behalve de bepalingen van de artikelen 2, 3, 4 en 5 van de overeenkomst van Mannheim van 17 October 1868, gewijzigd en aangevuld als aangegeven in artikel 9 van de onderhavige overeenkomst, de artikelen 7, 9, 10, 11 en 12 van eerstgenoemde overeenkomst, voor wat betreft de scheepvaart afkomstig van of bestemd voor den Rijn, zullen worden toegepast op de waterwegen, welke den Rijn met België verbinden.

In het geval, dat het stelsel, omschreven in de in het eerste lid van dit artikel genoemde bepalingen, op bepaalde punten mocht worden gewijzigd of aangevuld, komen de contracteerende Staten overeen, dat die wijzigingen en aanvullingen zullen worden toegepast op het vervoer, bedoeld in genoemd lid.

Artikel 7.

De contracteerende Staten verbinden zich, te aanvaarden, dat de beginselen, neergelegd in de hoofdstukken III, IV, VII en VIII van het ontwerp tot herziening van de overeenkomst voor de Rijnvaart, vastgesteld te Straatsburg in Mei 1936, binnen het kader van een nieuw algemeen stelsel voor den Rijn zullen worden toegepast op de havens van Amsterdam, Rotterdam (met inbegrip van Vlaardingen, Schiedam en Hoek van Holland), Dordrecht, Antwerpen en Gent, en dat het vervoer langs den Rijn, bestemd voor of afkomstig zoowel van genoemde havens als van de open zee of van België, voor wat betreft de onderwerpen bedoeld in genoemde hoofdstukken, zal worden behandeld zooals dit het geval zou zijn op den Rijn zelf.

Binnen het kader van het hierboven bedoelde nieuwe algemeene stelsel voor den Rijn, zullen de maatregelen, omschreven in de artikelen 2, 3, 4 en 5 van deze overeenkomst, blijven gelden.

Artikel 8.

De contracteerende Staten zullen in onderling overleg pogingen aanwenden teneinde de gemeenschap van den Rijn te herstellen op de basis van volledige gelijkheid van rechten.

Zij verbinden zich om, gedurende de voortzetting dier pogingen, slechts in onderlinge overeenstemming toe te stemmen in wijzigingen van het thans op de Rijnvaart van toepassing zijnde stelsel.

Artikel 9.

Deze overeenkomst zal van kracht blijven, zoolang de contracteerende Staten voortgaan met het toepassen van de bepalingen van de overeenkomst van Mannheim van 17 October 1868, gewijzigd door de bepalingen van het Verdrag van Versailles van 28 Juni 1919, voorzover Nederland zich daarbij heeft aangesloten bij de protocollen van 21 Januari 1921 en 29 Maart 1923.

Artikel 10.

Deze overeenkomst zal in werking treden op den dag van haar onderteekening.

Evenwel zullen de artikelen 1 en 2, zomede de bepaling van het derde lid van het onderteekeningprotocol ad artikel 6 in toepassing worden gebracht op den 1sten Mei 1939.

Ten getuige waarvan de ondergeteekenden, daartoe behoorlijk gevolmachtigd, deze overeenkomst hebben geteekend en er hunne zegels aan hebben gehecht.

Gedaan op de Fransche Ambassade te Brussel, in één enkel exemplaar, hetwelk zal worden bewaard in de archieven van de Fransche Republiek, die daarvan voor eensluidend gewaarmerkte afschriften zal afgeven aan de verdragsluitende Staten.

(w.g.) E. CASTEUR.
DE RUELLE.
WOESTIJN.
DE LA BAUME.
CHARGUÉRAUD HARTMANN.
KRÖLLER.
C. J. M. SCHAEPMAN.

Protocol van onderteekening.

Bij de gelegenheid van de onderteekening van de overeenkomst nopens verschillende vraagstukken betreffende het stelsel toepasselijk op de Rijnvaart, zijn de ondergeteekenden, daartoe behoorlijk gevolmachtigd, overeengekomen, daaraan de navolgende nadere bepalingen toe te voegen, welke van gelijke kracht en gelijken geldigheidsduur zullen zijn als de genoemde overeenkomst:

Ad Artikel 4.

Het is wel verstaan, dat voor de toepassing van artikel 4, de statistieken betreffende het vervoer langs den Rijn van de Belgische zeehavens zullen worden saamgesteld door het „Bijzonder Komiteit der Scheepvaartwegen van België naar den Rijn” en die betreffende het vervoer aan de grens tusschen Nederland en Duitschland door het Centraal Bureau voor de Statistiek in Nederland.

De Nederlandsche Regeering zal de noodige maatregelen nemen om te bereiken, dat een behoorlijke controle wordt verzekerd ten opzichte van de aan genoemde grens in te winnen statistische gegevens, aan de bijzondere eischen van deze overeenkomst beantwoordende.

De Nederlandsche en de Belgische Regeering garandeeren de juistheid van de door hunne diensten verzamelde statistische gegevens.

Ad Artikel 4, vierde alinea.

Het is wel verstaan, dat de herziening, bedoeld in het vierde lid van artikel 4, geen verhooging van het jaarlijksche gezamenlijke bedrag, bedoeld in het derde lid van genoemd artikel, met zich kan brengen, noch een uitbreiding van het verleen van premies aan goederen, die deze thans niet genieten.

Evenwel zal, in het geval dat gedurende het laatste halfjaar van een jaar, de verhouding van den Belga tot het goud een vermindering van meer dan 15 pCt. van den huidige koers zoude aanwijzen, de herziening een vermeerdering van het genoemde bedrag tot gevolg kunnen hebben, welke vermeerdering het percentage van de waardevermindering van den Belga niet zal overschrijden.

De tegenwoordige koers van den Belga tegenover het goud is 6615.46 voor 1 kilogram fijn goud. De koersen, waarmede rekening zal worden gehouden in geval van wijziging in de verhouding van den Belga tot het goud, zijn die, welke gepubliceerd worden in het „Bulletin d'Information et de Documentation de la Banque Nationale de Belgique”, onder de rubriek: „Koers van de edele metalen te Londen”.

Ad Artikel 6.

Het is wel verstaan, dat de nieuwe faciliteiten, welke zouden worden toegestaan overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van artikel 6, zullen worden uitgebreid tot de scheepvaart komende van of met bestemming voor den Rijn, op het Belgische gedeelte van de zee-Schelde.

In het geval, dat deze faciliteiten aan de bedoelde scheepvaart zouden worden toegekend op de wateren, welke den Rijn met de haven van Amsterdam verbinden, zullen zij ook toepassing vinden op het Belgische gedeelte van het kanaal van Gent naar Terneuzen.

Het is wel verstaan, dat voor de toepassing van artikel 9 van de overeenkomst van Mannheim op den Rijn, zijn mondingen, en de wateren, welke den Rijn met België verbinden, in geen geval andere kosten van douane-begeleiding in rekening zullen worden gebracht dan die voor voeding, vuur en licht, onverschillig of de lading al of niet overgeladen of in entrepôt gebracht is in een vrijhaven van den Rijn.

Evenwel zal de kosteloosheid van de begeleiding, zooals deze in het vorige lid is omschreven, voor Belgische vaartuigen slechts zoolang op de wateren, welke den Rijn met België verbinden, worden gehandhaafd als deze zelfde kosteloosheid toegepast zal blijven op de scheepvaart komende van of bestemd naar den Rijn, op het Belgische gedeelte van de zee-Schelde en van het kanaal van Gent naar Terneuzen.

Ingeval de kosteloosheid van de begeleiding zou worden opgeheven op de wateren, welke België met den Rijn verbinden, zal het de Belgische Regeering vrijstaan, zulks in afwijking van artikel 3, de kosten van begeleiding aan de belanghebbenden te vergoeden.

Ad Artikel 7.

De Nederlandsche Gevolmachtigden verklaren, dat de Nederlandsche Regeering zich het recht voorbehoudt, om in het kader van een nieuw algemeen stelsel voor de Rijnvaart, de wetgeving betreffende de evenredige vrachtverdeling toe te passen op het binnenlandsche Nederlandsche

vervoer op de Nederlandsche wateren, bedoeld in artikel 7.

Ad Artikel 9.

Het is wel verstaan, dat op artikel 9 geen beroep kan worden gedaan om het permanente karakter van de overeenkomst van Mannheim, alsmede van de bepalingen van de verdragen en protocollen, bedoeld in genoemd artikel, te betwisten.

Gedaan op de Fransche Ambassade te Brussel, den 3den April 1939.

(w.g.) E. CASTEUR.

DE RUELLE.

DE LA BAUME.

CHARGUÉRAUD HARTMANN.

KRÖLLER.

C. P. M. SCHAEPMAN.

Fransche Delegatie.

Brussel, 3 April 1939.

Mijnheer de Voorzitter,

Met verwijzing naar de Fransch-Belgisch-Nederlandsche overeenkomst van heden, nopens verschillende vraagstukken betreffende het stelsel toepasselijk op de Rijnvaart, heb ik de eer, u te bevestigen, dat de bepalingen van dat stuk geenerlei inbreuk maken op de toepassing van de Fransch-Belgische overeenkomst van 18 April 1921, voorzover deze betrekking heeft op vervoer, niet begrepen in de bovengenoemde overeenkomst tusschen de 3 partijen.

Gelief, Mijnheer de Voorzitter, de verzekering mijner hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) DE LA BAUME.

Aan den Heer Casteur,
Gevolmachtigd Minister,
Voorzitter van de Belgische Delegatie.

Fransche Delegatie.

Brussel, 3 April 1939.

Mijnheer de Voorzitter,

Met verwijzing naar het eerste lid van artikel 1 van de Fransch-Belgisch-Nederlandsche overeenkomst van heden, nopens verschillende vraagstukken betreffende het stelsel toepasselijk op de Rijnvaart, heb ik de eer, u te bevestigen, dat die bepaling tengevolge heeft, dat de bijzondere voorwaarden gehandhaafd blijven, welke op dit oogenblik ten goede komen aan het vervoer, bestemd voor of afkomstig van Straatsburg over Antwerpen en langs den Rijn, en dat zij worden uitgebreid tot het vervoer van gelijken aard over de andere havens, bedoeld in genoemde bepaling.

Gelief, Mijnheer de Voorzitter, de verzekering mijner hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) DE LA BAUME.

Aan den Heer Kröller,
Voorzitter van de Nederlandsche Delegatie.

Fransche Delegatie.

Brussel, 3 April 1939.

Mijnheer de Voorzitter,

Ik heb de eer, u mede te deelen, dat de goederen, afkomstig van Togo en van Kameroen, voor wat de douanebehandeling aangaat, zijn gelijkgesteld met de goederen, afkomstig van de Fransche Koloniën en, dat de goederen uit Syrië en den Libanon zijn onderworpen aan het regiem, toepasselijk op goederen afkomstig uit vreemde landen en derhalve aan dat van de surtaxe d'entrepôt.

Gelief, Mijnheer de Voorzitter, de verzekering mijner hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) DE LA BAUME.

Aan den Heer Kröller,
Voorzitter van de Nederlandsche Delegatie.

Belgische Delegatie.

Brussel, 3 April 1939.

Mijnheer de Voorzitter,

Met verwijzing naar artikel 3 van de Fransch-Belgisch-Nederlandsche overeenkomst van heden, nopens verschillende vraagstukken betreffende het stelsel toepasselijk op de Rijnvaart, heb ik de eer u hiernevens mededeeling te doen van den tekst van het reglement, houdende vaststelling der regeling van den kosteloozen sleepdienst tusschen Antwerpen/Gent en Dordrecht, van 9 October 1919, aangevuld op 10 December 1932. Ik voeg hieraan toe, dat de bepalingen van dien tekst sindsdien niet zijn ge-

wijzigd, en dat zij de eenige blijven, welke op dit oogenblik met betrekking tot dat onderwerp toepassing vinden.

Gelief, Mijnheer de Voorzitter, de verzekering mijner hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) E. CASTEUR.

Aan den Heer Kröller,
Voorzitter van de Nederlandsche Delegatie.

Règlement du remorquage gratuit Anvers/Gand—Dordrecht & vice-versa.

(Texte adopté le 10 Décembre 1932 par le Comité d'Etudes des relations fluviales Anvers—Strasbourg.)

Article 1.

Ont droit à la traction gratuite de Dordrecht à Anvers/Gand:

les bateaux chargés exclusivement de marchandises en provenance de Strasbourg pour Anvers/Gand.

Ont droit à la traction gratuite d'Anvers/Gand à Dordrecht:

les bateaux chargés exclusivement de marchandises en provenance d'Anvers/Gand et à destination de Strasbourg.

Ont droit à une réduction des frais de traction:

les bateaux chargés partiellement de marchandises en provenance ou à destination de Strasbourg et à destination ou en provenance d'Anvers/Gand.

La réduction sur le prix payé est proportionnelle au rapport du poids des marchandises ci-dessus au poids du chargement total du bateau.

Toutefois, ne bénéficieront pas de la gratuité du remorquage Anvers/Gand—Dordrecht les chalands ne déchargés pas à Strasbourg au moins 50 tonnes de marchandises en provenance d'Anvers/Gand.

Les bateaux vides allant de Dordrecht à Anvers/Gand ont droit au remboursement de tout ou partie des frais de traction, s'ils prennent à la remonte un quart au moins de leur chargement pour Strasbourg, le remboursement étant proportionnel au rapport du chargement pour Strasbourg à la remonte, au chargement total; dans ce cas, le remboursement a lieu au moment du départ du bateau d'Anvers/Gand. Il est bien entendu que, en ce qui concerne ces bateaux, la première opération commerciale doit être un chargement pour Strasbourg, le départ devant avoir lieu dans un délai de 31 jours à compter de l'arrivée à Anvers/Gand, sinon la gratuité du remorquage de l'allée vide ne sera pas accordée.

Article 2.

Les marchandises que des nécessités de navigation auraient obligé ou obligerait à un transbordement en cours de route d'un bateau sur un autre bateau seront considérées comme marchandises en provenance ou à destination de Strasbourg, si elles sont accompagnées d'un connaissance de Strasbourg sur Anvers/Gand ou vice-versa.

Les marchandises transbordées en cours de route de wagon sur bateau et de bateau sur wagon ne seront pas considérées comme donnant droit à l'exonération, sauf le cas où l'emploi de la voie ferrée résulterait d'un cas de force majeure indiscutable.

Article 3.

La traction des bateaux est effectuée par les soins du Gouvernement belge et à ses frais, soit au moyen des remorqueurs lui appartenant, soit par tous autres remorqueurs de son choix, selon les règles de remorquage de Rotterdam.

Article 4.

Il est constitué un comité de surveillance du remorquage gratuit. Ce comité se compose de trois membres belges et de trois membres français au maximum et du personnel de gestion nécessaire. Il dispose d'un bureau à Anvers, d'un bureau à Strasbourg et à tout autre endroit où le comité le jugera utile.

Article 5.

Tout patron d'un bateau qui veut bénéficier des dispositions du présent règlement doit remettre, au moment où il est prêt pour le départ, au bureau local du comité de surveillance: 1o) une demande en double, de traction gratuite; 2o) une copie dûment signée du manifeste, la nature et le poids des marchandises de/ou pour Strasbourg étant indiqués séparément.

Il sera remis au patron, après vérification et signature par lui d'une pièce reconnaissant l'acceptation des clauses du présent règlement une fiche numérotée et datée, extraite d'un registre à talon, indiquant qu'il a droit en totalité ou en partie à la traction gratuite. Cette fiche lui permettra d'obtenir son inscription au bureau du service de

remorquage contre paiement, dans le cas d'exonération partielle, de la partie des frais de traction restant à la charge du bateau. Cette fiche ne pourra être utilisée que pendant le jour de la délivrance et la journée suivante.

Pour les chalands partant de Strasbourg la fiche dont question ci-dessus est délivrée à Dordrecht.

Dans le cas d'un bateau vide allant à Anvers/Gand, le patron doit s'adresser à l'agent du service de remorquage à Dordrecht et en réclamer sa traction à titre onéreux, faute de quoi il ne pourra lui être fait de remboursement au moment du départ d'Anvers/Gand. Il sera remis par l'agent au patron une fiche indiquant la date de départ présumée, le nom du remorqueur devant effectuer la traction, ainsi que le prix dû pour le remorquage.

En vue de permettre le contrôle, les manifestes et les demandes de traction gratuite remis au bureau du comité de surveillance de Strasbourg seront transmis au bureau d'Anvers qui avisera son délégué à Dordrecht du départ des chalands de Strasbourg.

Le bureau de Gand transmettra à celui d'Anvers les manifestes et les demandes de traction gratuite qui lui sont remis.

Périodiquement, le bureau d'Anvers transmettra à celui de Strasbourg une liste détaillée des bateaux ayant quitté Anvers/Gand.

Article 6.

A l'arrivée à destination; les armements bénéficiaires sont tenus de produire sur réquisition du délégué local du comité de surveillance, les reçus délivrés par les réceptionnaires constatant les quantités déchargées.

En cas d'allègement en cours de route, les patrons des divers bateaux emportant une partie de la cargaison devront se présenter au bureau locale du comité avec les pièces justificatives permettant de rattacher chaque partie au chaland initial.

Le Comité de surveillance pourra refuser le bénéfice du remorquage gratuit aux cargaisons pour lesquelles les formalités ci-dessus n'auraient pas été remplies.

Les résultats des vérifications seront transmis au bureau d'Anvers, qui centralisera la statistique et le contentieux.

Article 7.

Sur la fiche présentée au service du remorquage, il sera inscrit la date et l'heure de la présentation de ce document, le nom du remorqueur affecté à la traction et la date du départ.

Article 8.

Le Comité de surveillance transmettra directement ses observations à l'Etat belge (Service de la Batellerie) lorsqu'il le jugera utile. En cas de différend, le litige sera soumis au Comité d'Etudes Anvers-Strasbourg, qui, s'il ne peut arriver à un accord, transmettra l'affaire aux Gouvernements belge et français avec l'avis des deux délégations au Comité d'Etudes.

Article 9.

Dans le cas où le troisième jour après le dépôt de la demande de traction au service de remorquage, la traction n'aurait pas été entreprise, le patron serait libre — à moins que le retard apporté au remorquage ne résulte d'un cas de force majeure dûment constaté — de s'adresser à une entreprise de traction quelconque.

Le Comité de surveillance ou son délégué local devra avoir été avisé avant l'entreprise de la traction. Le Comité de surveillance déterminera le montant du remboursement à effectuer pour cette traction.

En cas de désaccord entre le bénéficiaire et le comité de surveillance, ou entre ce dernier et le Gouvernement belge, la décision finale appartiendra au Comité d'Etudes Anvers-Strasbourg.

Article 10.

Dans le cas de fraude, fausse déclaration, etc....., le bénéficiaire sera tenu à rembourser le double du montant de la traction dont le bateau a été indûment exonéré. En cas de récidive, le comité de surveillance pourra exclure l'intéressé temporairement ou définitivement du bénéfice du remorquage gratuit.

Article 11.

Le budget du comité de surveillance sera établi par le Comité d'études Anvers-Strasbourg, qui assurera le contrôle de la comptabilité.

MAANDCIJFERS.

Indexcijfers van Nederlandsche aandelen. ¹⁾

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

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

	Banken	Kunstzijde	Industrie	Electriciteit	Handel-ondern.	Mijnbouw	Olie	Rubber	Scheepvaart	Suiker	Tabak	Thee	Totale beurswaarde
Gem. '29	101.9	73.1	119.-	114.4	95.6	88.6	99.1	100.2	95.-	99.9	87.3	92.7	103.2
" '30	94.2	34.1	90.1	100.4	71.6	63.9	93.1	52.1	71.-	76.2	65.5	74.5	84.3
" '31	73.6	22.7	60.7	83.-	52.2	45.9	52.3	48.2	47.1	46.3	45.5	46.3	55.1
" '32	48.3	13.6	45.6	70.7	38.4	33.4	34.1	17.6	29.3	27.-	25.8	30.8	37.-
" '33	51.5	10.7	48.7	80.7	41.-	40.-	41.-	26.7	28.2	27.4	25.4	39.5	40.5
" '34	47.1	16.7	48.1	77.-	37.7	47.3	39.-	40.6	22.2	23.2	26.2	50.2	39.4
" '35	50.-	14.1	52.1	69.9	39.7	49.4	43.8	43.2	23.7	24.4	29.3	47.1	42.-
" '36	56.8	13.9	57.6	78.2	50.2	58.2	73.1	58.7	34.8	37.1	44.8	51.5	55.2
" '37	73.3	26.2	77.8	108.5	78.-	77.-	99.-	101.1	73.6	60.4	59.-	76.4	77.7
" '38	67.-	17.7	75.3	123.7	70.7	72.-	82.7	71.5	65.4	53.9	51.8	67.4	69.-
Jan. '38	71.1	19.2	77.1	118.7	72.5	70.1	90.8	76.-	70.7	54.5	55.1	69.8	73.-
Feb. "	71.-	18.1	78.6	119.1	71.8	71.9	88.-	72.1	68.1	52.-	56.1	68.2	72.2
Mrt. "	69.8	18.-	76.7	118.7	69.7	72.5	82.8	68.2	65.6	50.5	54.6	66.8	69.7
April "	68.1	16.5	75.4	120.6	68.2	68.9	80.7	63.9	63.6	48.8	51.7	64.4	67.7
Mei "	67.4	16.4	75.8	122.2	69.3	69.5	79.3	64.3	64.1	49.1	50.9	63.7	67.4
Juni "	64.-	16.2	75.1	124.2	68.9	71.8	79.9	64.1	62.5	51.7	49.6	64.1	66.8
Juli "	67.8	19.4	76.2	130.7	72.2	75.4	85.4	77.5	66.4	56.3	52.8	68.3	70.6
Aug. "	67.5	19.1	75.7	126.9	72.4	74.9	84.7	76.8	64.5	57.-	52.2	69.2	70.2
Sept. "	64.1	17.5	70.5	121.4	68.3	70.-	80.5	71.9	61.6	54.4	49.-	66.2	66.3
Oct. "	65.7	18.-	74.5	127.4	72.3	73.4	82.8	77.-	67.-	56.5	52.4	70.5	69.2
Nov. "	64.8	17.8	75.1	128.-	72.4	73.1	81.5	75.6	66.7	57.7	50.7	69.8	68.8
Dec. "	63.5	16.8	73.6	127.7	71.1	72.8	78.1	72.6	65.1	58.1	47.3	68.3	67.-
Jan. '39	61.3	16.1	70.3	124.8	68.-	71.6	77.3	67.9	63.4	53.9	44.8	66.4	64.8
Feb. "	59.6	15.3	69.2	122.8	65.8	67.2	76.6	64.9	60.9	51.4	43.-	63.9	63.3
Mrt. "	59.5	16.4	70.3	121.2	66.1	66.1	77.-	65.4	60.9	52.2	40.9	64.5	63.7
Apr. "	55.-	14.7	65.1	108.7	61.9	60.1	71.2	57.6	57.2	49.7	34.6	61.3	58.8

Indexcijfer der totale beurswaarde 2 Januari 1939 f 3.794.681.000 = 100.

4 Jan. 100.1	18 Jan. 95.5	1 Feb. 93.7	15 Feb. 93.3	1 Mrt. 96.4	22 Mrt. 90.1	5 Apr. 89.9	19 Apr. 84.-
11 " 97.6	25 " 90.2	8 " 93.7	22 " 93.4	8 " 97.7	29 " 90.2	12 " 85.5	26 " 87.7
				15 " 95.9			

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

Nadruk verboden.

Les frais du comité de surveillance seront couverts par une taxe sur le tonnage exonéré fixée, sur la proposition du comité de surveillance, par le Comité d'études Anvers-Strasbourg. Cette taxe sera perçue au moment de la demande d'exonération et reste acquise en tout état de cause.

Article 12.

Le présent règlement pourra être modifié de commun accord par les Gouvernements français et belge, sur proposition du Comité d'études Anvers-Strasbourg.

Article 13.

Dans le présent règlement, le terme Strasbourg doit être entendu comme signifiant l'ensemble des bassins compris dans la circonscription du port de Strasbourg, définie par le décret du 27 Septembre 1925.

Belgische Delegatie.

Brussel, 3 April 1939.

Mijnheer de Voorzitter,

Met verwijzing naar artikel 4 van de heden geteekende overeenkomst heb ik de eer, u hieronder mededeeling te doen van de premies, welke thans worden verleend, volgens de voorwaarden, welke worden vastgesteld door het „Bijzonder Komitee der scheepvaartwegen van België naar den Rijn”, aan de eigenaars, of, in geval van bevrachting op termijn, aan de bevrachters van schepen, die ladingen vervoeren langs de Zeeschelde, of het kanaal van Terneuzen, met herkomst uit Belgische havens en met bestemming voor de losplaatsen, die bepaald worden door het genoemd „Komitee”, en vice versa:

10. den Rijn stroomopwaarts. —
 - a. al of niet geconcentreerde ortsen (met inbegrip van pyrietten, slakken, hoogovenstof) frs. 3.— per ton
 - b. alle andere goederen „ 2.50 „ „
 20. den Rijn stroomafwaarts. —
 - ijzerertswaren „ 2.— „ „
 30. den Rijn stroomop- en stroomafwaarts. —
 - alle goederen vervoerd door regelmatige scheepvaartdiensten op den Rijn „ 2.50 „ „
- Gelief, Mijnheer de Voorzitter, de verzekering mijner hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) E. CASTEUR.

Aan den Heer Kröller,
Voorzitter van de Nederlandsche Delegatie.

Belgische Delegatie.

Brussel, 3 April 1939

Mijnheer de Voorzitter,

Met verwijzing naar de besprekingen, welke zooveen hebben plaats gehad tusschen de Belgische, Nederlandsche en Fransche delegaties en welke hebben geleid tot het sluiten van een overeenkomst op heden, heb ik de eer, u de instemming van de Belgische Regeering te bevestigen met de volgende bepaling:

„De Belgische en Nederlandsche Regeeringen stellen er prijs op te verklaren, dat zij niet bedoeld hebben, door de bepalingen van bovenbedoelde overeenkomst inbreuk te maken op het handhaven van ruimere faciliteiten, welke kunnen voortspruiten uit eerder gesloten verdragen.

„Voor wat in het bijzonder betreft, de uitbreiding tot de Waterwegen, die den Rijn met België verbinden, van de douanefaciliteiten, voortspruitend uit de artikelen 7, 9, 10, 11 en 12 van de Overeenkomst van Mannheim. doet de Belgische Regeering er afstand van om voor die waterwegen deze faciliteiten op te eischen voor Belgische scheep-

pen, herkomstig van, of met bestemming naar den Rijn.

„Zij verklaart zich in dit opzicht te houden aan de Belgisch-Nederlandsche verdragsbepalingen, die deze materie regelen.”

Gelief, Mijnheer de Voorzitter, de verzekering mijner hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) E. CASTEUR.

Aan den heer Kröller,
Voorzitter van de Nederlandsche Delegatie.

Nederlandsche Delegatie.

Brussel, 3 April 1939.

Mijnheer de Voorzitter,

Met verwijzing naar de besprekingen, welke zooveen hebben plaats gehad tusschen de Belgische, Nederlandsche en Fransche delegaties en welke hebben geleid tot het sluiten van een overeenkomst op heden, heb ik de eer, u de instemming van de Nederlandsche Regeering te bevestigen met de volgende bepaling:

„De Belgische en Nederlandsche Regeeringen stellen er prijs op te verklaren, dat zij niet bedoeld hebben, door de bepalingen van bovenbedoelde overeenkomst inbreuk te maken op het handhaven van ruimere faciliteiten, welke kunnen voortspruiten uit eerder gesloten verdragen.

„Voor wat in het bijzonder betreft, de uitbreiding tot de Waterwegen, die den Rijn met België verbinden, van de douanefaciliteiten, voortspruitend uit de artikelen 7, 9, 10, 11 en 12 van de Overeenkomst van Mannheim, doet de Belgische Regeering er afstand van om voor die waterwegen deze faciliteiten op te eischen voor Belgische schepen, herkomstig van, of met bestemming naar den Rijn.

„Zij verklaart zich in dit opzicht te houden aan de Nederlandsch-Belgische verdragsbepalingen, die deze materie regelen.”

Gelief, Mijnheer de Voorzitter, de verzekering mijner hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) KRÖLLER.

Aan den Heer Casteur,
Gevolmachtigd Minister,
Voorzitter van de Belgische Delegatie.

Belgische Delegatie.

Brussel, 3 April 1939.

Mijnheer de Voorzitter,

Gezien de onmogelijkheid om voor het jaar 1939 de juistheid te garanderen van de statistische gegevens, bedoeld in artikel 4 van de heden geteekende overeenkomst, is het wel verstaan, dat in de plaats van de tweede en de vierde alinea's van genoemd artikel, de volgende bepalingen zullen worden toegepast:

„Er wordt overeengekomen, dat in het geval dat het vervoer te water gedurende het jaar 1939, van de havens van Antwerpen en Gent vertrekkende met bestemming naar den Rijn boven de grens tusschen Nederland en Duitschland, 20 pCt. van het totaal vervoer (het Rijn-zeeverkeer hieronder begrepen) zooals dit in opwaartsche richting aan genoemde grens zal worden vastgesteld, mocht overschrijden, de Belgische Regeering zich verplicht, het premiestelsel zoodanig te wijzigen, dat het verkeer Rijnopwaarts van de hierbovengenoemde Belgische havens in 1940 beneden genoemde grens van 20 pCt., genoemd in deze alinea, zal worden teruggebracht.

„In geval gedurende het jaar 1939 de verhouding tusschen de twee vervoeren, in de vorige alinea omschreven, beneden 15 pCt. mocht dalen, zal de Belgische Regeering het recht hebben, het premiestelsel te wijzigen. Deze wijziging zal slechts gehandhaafd kunnen worden, wanneer

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

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	23-29 April 1939	Sedert 1 Jan. 1939	Overeenk. tijdvak 1938	23-29 April 1939	Sedert 1 Jan. 1939	Overeenk. tijdvak 1938	1939	1938
Tarwe	9.977	250.487	439.953	7.577	38.919	3.750	289.406	443.703
Rogge	8.860	68.357	55.018	200	600	—	68.957	55.018
Boekweit	1.056	6.449	5.306	—	—	—	6.449	5.306
Maïs	6.423	226.712	410.705	2.710	43.283	47.977	269.995	458.682
Gerst	1.297	79.549	139.731	850	8.430	5.564	87.979	145.295
Haver	160	62.326	86.871	—	1.860	2.950	64.186	89.821
Lijnzaad	—	46.391	43.156	11.344	144.201	93.464	190.592	136.620
Lijnkoek	3.202	36.564	25.747	—	150	—	36.714	25.747
Tarwemeel	1.168	18.867	19.693	170	1.668	5.669	20.535	25.362
Andere meelsoorten	115	8.025	11.660	50	2.028	1.659	10.053	13.319

voor het jaar 1940 genoemde verhouding 17.5 pCt. niet bereikt.

„De statistieken, hierboven bedoeld, zullen worden opgemaakt zooals dit in het eerste lid van het protocol van onderteekening, ad artikel 4, is voorzien.

„Het is wel verstaan, dat van 1 Januari 1940 af de bepalingen van het tweede en het vierde lid van artikel 4 van toepassing worden.”

Gelief, Mijnheer de Voorzitter, de verzekering mijner hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) E. CASTEUR.

Aan den Heer Kröller,
Voorzitter van de Nederlandsche Delegatie.

en een volkomen gelijklopend schrijven van denzelfden datum van den Voorzitter van de Nederlandsche Delegatie aan den heer Casteur, gevolmachtigd Minister, Voorzitter van de Belgische delegatie.

MAANDCIJFERS.

Gecombineerde Maandstaat van de Nederlandsche en Nederlandsch-Indische Grootbanken.

(In millioenen guldens)	Nederl. Banken		Ned.-Ind. Banken		Totaal	
	28 Feb.	31 Mrt.	28 Feb.	31 Mrt.	28 Feb.	31 Mrt.
Activa:						
Kas, kassiers en dag-geldleeningen	156	129	101	92	257	221
Nederl. en Ned.-Indisch schatkistpapier	164	159	113	114	277	273
	320	288	214	206	534	494
Ander overheidspapier	33	35	20	21	53	56
Wissels	22	21	38	44	60	65
Bankiers in binnen- en buitenland	91	79	59	58	150	137
Prolongaties en voorschotten op effecten ..	108	110	82	80	190	190
	254	245	199	203	453	448
Debiteuren	268	272	145	146	413	418
Effecten en Syndicaten	70	66	40	40	110	106
Deeln. (incl. voorschott.)	10	10	29	29	39	39
	348	348	214	215	562	563
Gebouwen	16	16	14	14	30	30
Diverse rekeningen (incl. overl. posten) ..	—	—	—	2	—	2
Belegde bestemmingsreserve	2	2	—	—	2	2
Effecten leendepot	17	17	—	—	17	17
	957	916	641	640	1598	1556
Passiva:						
Crediteuren	608	574	401	400	1009	974
Wissels — eigen accept. „ — derden	13 5	13 6	9 1	8 2	22 6	21 8
	18	19	10	10	28	29
Deposito's op termijn ..	41	41	106	106	147	147
Diverse rekeningen ..	19	11	10	10	29	21
Bestemmingsreserve ..	2	2	—	—	2	2
Effecten leendepot	17	17	—	—	17	17
	705	664	527	526	1232	1190
Werkzaam kapitaal ..	252	252	114	114	366	366
Aandeelenkapitaal	170	170	87	87	257	257
Reserve	82	82	27	27	109	109
	252	252	114	114	366	366

ONTVANGEN BOEKEN.

Leerboek voor economische geschiedenis door Dr. P. J. Bouman (Amsterdam 1939; H. J. Paris Uitg. Mij. Prijs geb. f 3.50; ingen. f 2.90).

Beginselen van de Handelskennis door W. Speerstra en J. van Manen. (Groningen—Batavia 1939; J. B. Wolters' Uitg. Mij. Prijs ingen. f 1.90, geb. f 2.25).

International Monetary Economics door M. A. Heilperin. (Londen 1939; Longmans, Green en Co. Ltd. Prijs 15/-).

Geologische kaart van Java (schaal 1 : 100.000). Toelichting bij blad 115 (Soerabaja) met ca. 70 blz. beschrijvende tekst door Ir. J. Duyfjes. Uitgave van den Dienst van den Mijnbouw te Bandoeng. Prijs met kaartblad f 2.50.

STATISTIEKEN.

Laatstbekende noteringen te Amsterdam en Rotterdam op 1 Mei 1939 voor telegrafische uitbetaling op:

	Gulden per	Pari	Koers	Bank-disconto
<i>Europa.</i>				
Londen *)	£	—	8.781 $\frac{1}{4}$	2
Berlijn *)	100 Mark	59.26 $\frac{3}{4}$	75.32 $\frac{1}{2}$	4
Parijs *)	100 Franc	—	4.97 $\frac{1}{2}$	2
Brussel *)	100 Belga	24.90 $\frac{3}{4}$	31.91	2 $\frac{1}{2}$
Luxemburg	100 Franc	6.22 $\frac{3}{4}$	7.97 $\frac{1}{2}$	—
Zürich *)	100 „	—	42.17 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$
Boedapest	100 Pengö	43.51	36.75	4
Boekarest	100 Lei	1.48 $\frac{3}{4}$	1.37 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$
Sofia	100 Leva	1.79 $\frac{7}{8}$	2.32 $\frac{1}{2}$	6
Belgrado	100 Dinar	—	4.27 $\frac{1}{2}$	5
Istanbul	Turksch £	—	1.51	—
Athene	100 Drachme	—	1.62	6
Milaan	100 Lira	—	9.90	4 $\frac{1}{2}$
Madrid ⁵⁾	100 Peseta	48.—	—	5
Lissabon	Escudo	—	0.08	4 $\frac{1}{2}$
Kopenhagen *)	100 Kronen	—	39.22 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$
Oslo *)	100 „	—	44.15	3 $\frac{1}{2}$
Stockholm *)	100 „	—	45.30	2 $\frac{1}{2}$
Reickjaviok	100 IJsl. Kr.	—	32.50	—
Warschau	100 Zloty	27.90 $\frac{3}{4}$	35.32 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$
Kovno (Litauen) ..	100 Lita	24.88	31 $\frac{5}{8}$	—
Riga (Letland)	100 Lat	48.—	35.25	5 $\frac{1}{2}$
Tallinn (Estland) ..	100 Estl. Kr.	—	49.—	4 $\frac{1}{2}$
Helsingfors	100 Finnmrk.	—	3.87 $\frac{1}{2}$	4
Moskou	Tjerwonets (100 Roebel)	—	36.— ⁶⁾	—
Danzig	100 Gulden	27.90 $\frac{3}{4}$	35.32 $\frac{1}{2}$	4
<i>Amerika.</i>				
New-York *)	\$	1.46 $\frac{3}{4}$	1.87 $\frac{5}{8}$	1
Montreal	Canad. \$	—	1.86 $\frac{1}{4}$	—
Mexico	Mex. Dollar	—	—	—
Buenos Aires	Peso (papier)	—	0.43 $\frac{1}{2}$	—
La Paz (Bolivia) ³⁾ ..	Boliviano	—	0.06 $\frac{1}{4}$	—
Rio de Janeiro	Milreis (pap.)	—	0.10	—
Valparaiso	Peso (papier)	0.15	0.07 $\frac{1}{2}$	—
Bogota (Columbia) ³⁾ ..	Peso	—	1.09 $\frac{1}{2}$	—
Quito (Ecuador) ..	Sucre	—	0.13	—
Lima (Peru)	Sol	—	0.38	—
Montevideo (Urug.) ..	Peso	—	0.68	—
Caracas (Venezuela) ..	Bolivar	—	0.57 $\frac{1}{2}$	—
Paramaribo	Gulden	—	1.00 $\frac{1}{2}$	—
Guatemala	Quetzal	—	1.87 $\frac{5}{8}$	—
Willemstad (Curag.) ..	Gulden	—	1.00 $\frac{1}{2}$	—
Managua (Nicar.) ³⁾ ..	Cordoba	—	—	—
San Salvador ³⁾	Colon	—	0.76	—
<i>Azië.</i>				
Calcutta	Rupee	—	0.65 $\frac{3}{4}$	—
Batavia	Gulden I.G.	—	1.00 $\frac{5}{8}$	—
Kobe	Yen	—	0.51 $\frac{1}{2}$	—
Hongkong	Dollar	—	0.54	—
Shanghai	Dollar	—	0.30	—
Singapore	Straits Doll.	1.41	1.02 $\frac{1}{2}$	—
Manilla	Phil. Peso	—	0.93 $\frac{1}{4}$	—
Teheran ⁴⁾ (Perzië) ..	Pahlavi	—	10.91	—
Bangkok	Baht	—	0.81 $\frac{1}{2}$	—
<i>Afrika.</i>				
Kaapstad	£	—	8.761 $\frac{1}{4}$	—
Alexandrië	Egypt. £	—	9.01	—
<i>Australië.</i>				
Melbourne, Sidney en Brisbane	£	—	7.02 $\frac{1}{2}$	—
Nieuw Zeeland	£	—	7.06	—

¹⁾ Off. 0.36 vrije markt 0.09. ²⁾ Milreis Goud. ³⁾ Goudpeso. ⁴⁾ Munteenheid = Rail (= een Kran.) ⁵⁾ Nom. ⁶⁾ Not. te A'dam. Ov. not. part. opg.

BANKDISCONTO'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 '37
{ 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 2	3 Jan. '39
Berlijn 4	22 Sept. '32	Praag 3	1 Jan. '36
Boekarest 3½	5 Mei '38	Pretoria 3½	15 Mei '38
Brussel 4	17 Apr. '39	Rome 4½	18 Mei '38
Boedapest 4	28 Aug. '35	Stockholm ... 2½	1 Dec. '33
Calcutta 3	28 Nov. '35	Tokio 3.46	11 Mrt. '38
Dantzig 4	2 Jan. '37	Warschau 4½	18 Dec. '37
Helsingfors 4	3 Dec. '34	Zwits. Nat. Bk. 1½	25 Nov. '36
Kopenhagen 3½	22 Febr. '39		

OPEN MARKT.

	1939				1938	1937	1914
	29 April	24/29 April	17/22 April	11/15 April	25/30 April	26 April/1 Mei	20/24 Juli
Amsterdam Partic. disc.	1¼	1¼-1½	1½-1¾	¾-1½	1¼	1¼	3¼-4¼
Prolong.	1	1	1¼-1½	¾-1½	1½	1	3-4¼
Londen Daggeld.	1½-1	1½-1	1½-1¼	1½-1	1½-1	1½-1	1½-1
Partic. disc.	13/16-1¼	13/16-15/16	15/16-5/8	11/16-5/8	17/32-9/16	17/32-9/16	9/16-3/4
Berlijn Daggeld.	27/8-31/8	17/8-31/8	11/8-21/4	1-25/8	23/4-31/8	2¼-3 3/8	25/8-31/8
Maandgeld	23/4-3	2¾-3	23/4-3	23/4-3	23/4-3	21/2-¾	21/2-7/8
Part. disc.	27/8	27/8	27/8	27/8	27/8	27/8	27/8
Warenw...	4-1½	4-1½	4-1½	4-1½	4-1¼	4-1¼	4-1¼
New York Daggeld 1)	1	1	1	1	1	1	3/16
Partic. disc.	1½	1½	1½	1½	1½	5/8	1

1) Koers van 28 April en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag. 2) 26/30 April.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
25 April 1939	1.88 3/16	8.81	75.50	4.98 3/4	31.67	100 3/16
26 " 1939	1.87 3/8	8.79 3/8	75.40	4.97 3/8	31.69	100 3/16
27 " 1939	1.87 1/16	8.78 3/8	75.35	4.97 3/8	31.74	100 3/16
28 " 1939	1.87 1/4	8.76 3/8	75.15	4.96 3/8	31.73 1/2	100 3/16
29 " 1939	1.86 5/16	8.75	75.05	4.95 1/2	31.78 1/2	100 3/16
1 Mei 1939	1.87 3/8	8.78 3/8	75.32 1/2	4.97 3/8	31.91	100 3/16
Laagste d.w. 1)	1.86 3/8	8.74 3/8	74.90	4.94 3/8	31.64	100
Hoogste d.w. 1)	1.88 3/8	8.82	75.50	4.98 3/8	31.95	100 3/16
Muntpariteit	1.469	12.1071	59.268	9.747	24.906	100

Data	Zwitserland *)	Praag 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid **)
25 April 1939	42.24	—	—	—	—
26 " 1939	42.24	—	—	—	—
27 " 1939	42.12 1/2	—	—	—	—
28 " 1939	42.12	—	—	—	—
29 " 1939	42.02	—	—	—	—
1 Mei 1939	42.17 1/2	—	—	—	—
Laagste d.w. 1)	41.97 1/2	—	—	9.92 1/2	—
Hoogste d.w. 1)	42.27	—	1.40	9.95	—
Muntpariteit	48.003	7.371	1.488	13.094	48.52

Data	Stockholm *)	Kopenhagen *)	Oslo *)	Helsingfors 1)	Buenos Aires 1)	Montreal 1)
25 April 1939	45.42 3/8	39.35	44.27 1/2	3.88	43 3/8	1.87 3/8
26 " 1939	45.32 3/8	39.27 1/2	44.20	3.88	43 3/8	1.87 1/8
27 " 1939	45.25	39.20	44.12 1/2	3.89	43 3/8	1.87 1/8
28 " 1939	45.17 1/2	39.15	44.05	3.89	43 3/8	1.86 3/8
29 " 1939	45.10	39.07 1/2	43.97 1/2	3.87	43 3/8	1.86 3/8
1 Mei 1939	45.30	39.22 1/2	44.15	3.87 1/2	43 3/8	1.87
Laagste d.w. 1)	45	39	43.90	3.84	42 3/4	1.86
Hoogste d.w. 1)	45.42 1/2	39.37 1/2	44.32 1/2	3.91	44	1.87 3/8
Muntpariteit	66.671	66.671	66.671	6.266	95 3/4	2.1878

*) Noteering 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.)
25 April 1939	4,68 1/4	2,64 1/16	40,13	53,21
26 " 1939	4,68 3/8	2,64 7/8	40,14	53,23
27 " 1939	4,68 1/8	2,64 3/8	40,12 1/2	53,41
28 " 1939	4,68 1/8	2,65	40,13	53,54
29 " 1939	4,68 3/8	2,64 1/16	40,13	53,52
1 Mei 1939	4,68 3/8	2,65	40,13 1/2	53,34
2 Mei 1938	4,98 1/16	3,06 1/2	40,21 1/2	55,66
Muntpariteit ..	4,86	3,90 3/8	23,81 1/4	40 3/16

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	15 April 1939	22 April 1939	24/29 April 1939 Laagste	29 April 1939 Hoogste
Alexandrië..	Piast. p. £	97 1/2	97 1/2	97 3/8	97 1/8
Athene	Dr. p. £	547 1/2	547 1/2	540	555
Bangkok... Sh. p. tical		1/10 3/4	1/10 3/4	1/10 3/8	1/10 3/8
Budapest ..	Pen. p. £	23 3/8	23 3/8	23 3/8	24 1/8
Buenos Aires 1)	p. peso p. £	20.20	20.20	20.15	20.30
Calcutta	Sh. p. rup.	1/5 1/16	1/5 1/16	1/5 28/32	1/5 31/32
Hongkong ..	Sh. p. \$	1/2 1/16	1/2 1/16	1/2 1/8	1/2 1/8
Istanbul ...	Piast. p. £	580	580	580	580
Kobe Sh. p. yen		1/2	1/2	1/1 1/16	1/2 1/16
Lissabon....	Escu. p. £	110 1/2	110 1/2	110	110 1/2
Montevideo ..	d. per £	18 1/2	18 1/2	18	19
Montreal ..	\$ per £	4.70 3/4	4.70 3/4	4.69 3/4	4.70 3/4
Rio d. Janeiro	d. per Mil.	2 3/8	2 3/8	2 1/16	2 3/8
Shanghai ..	d. p. \$	8 1/4	8 1/4	8	8 1/4
Singapore ..	Sh. p. \$	2/3 3/8	2/3 3/8	2/3 3/8	2/4
Valparaiso 2)	\$ per £	116	116	116	116
Warschau ..	Zl. p. £	25	24 3/8	24 5/8	25 1/8

1) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke imp. hebben te betalen 15 Nov. 1938 17.13. 2) 90 dg. Vanaf 13 Dec. 1937 laatste „export” noteering.

ZILVERPRIJS

Londen 1)	N. York 2)	25 April 1939..	20 1/16	42 3/4
26 " 1939..	20 1/16	42 3/4	26	1939.. 2120
27 " 1939..	20 1/16	42 3/4	27	1939.. 2115
28 " 1939..	20 1/16	42 3/4	28	1939.. 2115
29 " 1939..	20 1/16	—	29	1939.. 2110
1 Mei 1939..	20 1/16	42 3/4	1 Mei 1939..	2105
2 Mei 1938..	18 1/16	42 3/4	2 Mei 1938..	2035
27 Juli 1914..	24 1/16	59	27 Juli 1914..	1648

GOUDPRIJS

A'dam 3)	Londen 4)	25 April 1939..	2120	148 5/8
26 " 1939..	2120	148 5/8	26 " 1939..	2120
27 " 1939..	2115	148 5/8	27 " 1939..	2115
28 " 1939..	2115	148 5/8	28 " 1939..	2115
29 " 1939..	2110	148 5/8	29 " 1939..	2110
1 Mei 1939..	2105	148 5/8	1 Mei 1939..	2105
2 Mei 1938..	2035	139 6 1/8	2 Mei 1938..	2035
27 Juli 1914..	1648	84 1/10 1/2	27 Juli 1914..	1648

1) in pence p. oz. stand. 2) Foreign silver in \$c. p. oz. fine. 3) In guildens per Kg. 1000/1000. 4) in sh. p. oz. fine.

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

Vorderingen.	22 April 1939	29 April 1939
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank	f 10.758.963,15	—
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten Voorschotten op ultimo Maart 1939 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 de belastingingen e. op de vermogensbelasting Voorschotten aan Ned.-Indië	" 115.229,14	f 247.001,84
Idem aan Suriname	" 53.011.496,13	" 58.187.367,56
Kasvord. weg. creditverst. a/h. buitenl. Daggeldleeningen tegen onderpand ..	" 12.942.161,16	" 13.042.167,59
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabelen Vord. op het Alg. Burg. Pensioenf. 1) ...	" 99.381.107,85	" 100.072.001,99
Vord. op andere Staatsbedrijven 1)	" 41.441.933,31	" 41.727.549,56
	" 12.919.445,77	" 13.476.267,06
Verplichtingen		
Voorschot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrooi verstrekt Schatkistbiljetten in omloop	f 191.948.000,—	f 191.873.000,—
Schatkistpromessen in omloop	" 1.074.891,—	" 1.074.190,—
Zilverbons in omloop	" —	" —
Schuld op ultimo Maart 1939 gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsb. alsmede op de bel. en op de vermogensbelasting ..	" 5.372.474,59	" 5.372.474,59
Schuld aan Curaçao 1)	" 1.706.681,26	" 2.501.597,32
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenf. 1)	" 6.795.260,49	" 6.537.984,38
Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. 1) ...	" 226.869.340,16	" 227.202.296,54
Id. aan andere Staatsbedrijven 1)	" 18.000.000,—	" 18.500.000,—
Id. aan diverse instellingen 1)	" 266.734.566,—	" 266.323.558,43

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Vorderingen: 1)	22 April 1939	29 April 1939
Saldo Javase Bank	—	f 1.975.000,—
Saldo b. d. Postchèque- en Girodienst	f 175.000,—	" 168.000,—
Verplichtingen:		
Voorschot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell. Schatkistpromessen in omloop	" 53.011.000,—	" 58.187.000,—
Schatkistbiljetten in omloop	" 35.000.000,—	" 35.000.000,—
Schuld a. d. Indische Pensioenfondsen	" 2.152.000,—	" 2.152.000,—
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds. Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarbank ..	" 1.800.000,—	" 1.287.000,—
Belegde kasmiddelen Zelfbesturen ...	" 535.000,—	" 470.000,—
Voorschot van de Javase Bank	" 1.110.000,—	" —
1) Betaalmiddelen in 's Lands Kas f 39.889.000,—.		

SURINAAMSCH E BANK.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Discont.	Div. rekeningen 1)
1 April 1939..	826	1.252	720	532	1.266
25 Mrt. 1939..	862	1.222	632	532	1.228
18 " 1939..	863	1.088	689	533	1.210
11 " 1939..	848	1.094	711	536	1.200
4 " 1939..	821	1.209	698	530	1.201
1 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

1) Sluip. der activa.

GROOTHANDELSPRIJZEN VAN BELANGRIJKE VOEDINGS- EN GENOT-

1) Zie blz. 281 van E.-S. B. van 5 April jl.	GERST 64½ kg La Plata) loco Rotterdam per 2000 kg.		MAIS Rotterdam per 2000 kg.				ROGGE Bahia Blanca) loco Rotterdam per 100 kg.		TARWE Rotterdam per 100 kg.				BURMA RIJST Loonzein per cwt. f.o.b. Rangoon/Bassein		BOTER per kg.		KAAS Edammer Alkmaar Fabr. kaas gang exp. per 50 kg.		EIENEN (groot) Gem. not. Eiermijn Roermond p. 100 st.			
	Termijn- noteer. op 1 of 2 mnd.		Amerik. Mixed No. 2)		Termijn- noteer. op 1 of 2 mnd.		80 kg Roe-meensche) Locoprijs		Herl. Ned. Ct. Not.		Leeuwar- der Comm. Noteering		Heffing Crisis Zuivel- Centr.		f %		f %		f %			
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
1927	237,-	110,2	171,50	89,3	176,-	87,1	12,475	102,5	13,825	110,1	14,75	109,3	6,83	104,5	11/3¼	2,03	98,4	—	43,30	95,0	7,96	99,3
1928	228,50	106,2	208,50	108,6	226,-	111,9	13,15	108,1	12,575	100,1	13,475	99,9	6,43	98,4	10/7¾	2,11	102,3	—	48,05	105,4	7,99	99,6
1929	179,75	83,6	196,-	102,1	204,-	101,0	10,875	89,4	11,275	89,8	12,25	90,8	6,34	97,0	10/6	2,05	99,4	—	45,40	99,6	8,11	101,1
1930	111,75	52,0	118,50	61,7	136,75	67,7	6,225	51,2	8,275	65,9	9,675	71,7	5,09	77,9	8/5	1,66	80,5	—	38,45	84,4	6,72	83,8
1931	107,25	49,9	78,25	40,8	84,50	41,8	4,55	37,4	4,65	37,0	5,55	41,1	3,09	47,3	5/6	1,34	64,9	—	31,30	68,7	5,35	66,7
1932	100,75	46,8	72,-	37,5	77,25	38,2	4,625	38,0	4,70	37,4	5,225	38,7	2,59	39,6	5/11½	0,94	45,6	—	22,70	49,8	4,14	51,6
1933	70,-	32,5	60,75	31,6	68,50	33,9	3,55	29,3	3,75	29,9	5,02	37,2	1,84	28,2	4/5½	0,61	29,6	—	20,20	44,3	3,71	46,3
1934	75,75	35,6	64,75	33,7	70,75	35,0	3,325	27,3	3,25	25,9	3,675	27,3	1,74	26,6	4/7¾	0,45	21,8	—	18,70	41,0	3,45	43,0
1935	68,-	31,6	56,-	29,2	61,25	30,3	3,075	25,3	3,875	30,9	4,125	30,6	2,07	31,7	5/7½	0,49	23,7	—	14,85	32,6	3,20	39,9
1936	86,-	40,0	74,50	38,8	74,-	36,6	4,275	35,1	5,75	45,8	6,275	46,5	2,19	33,5	5/7½	0,58	28,1	—	17,55	38,5	3,50	43,6
1937	137,75	64,0	105,75	55,1	111,-	55,0	8,95	73,6	8,025	63,9	8,925	66,2	2,70	41,3	6/-	0,78	37,9	—	17,75	43,3	3,96	49,4
1938	103,00	47,9	100,50	52,3	106,50	49,9	5,725	47,1	5,40	43,0	6,20	46,0	2,48	38,0	5/7	0,80	38,8	—	21,275	46,7	3,98	49,6
Mrt. 1938	121,50	56,5	104,50	54,4	109,75	51,5	7,10	58,4	6,775	53,9	7,70	57,1	2,36	36,1	5/3	0,81	39,3	—	21,70	47,6	2,80	34,9
Apr. 1938	116,75	54,3	107,50	56,0	117,75	55,2	6,65	54,7	6,55	52,1	7,35	54,5	2,42	37,1	5/5	0,87	42,2	—	19,60	43,0	2,90	36,2
Mei 1938	113,50	52,8	104,50	54,4	111,-	52,1	6,175	50,8	6,125	48,8	6,95	51,5	2,64	40,4	5/10½	0,89	43,2	—	20,-	43,9	3,25	40,5
Juni 1938	103,75	48,2	100,50	52,3	102,75	48,2	5,625	46,2	5,975	47,8	6,925	51,3	2,67	40,9	5/11½	0,80	38,8	—	19,575	42,9	3,39	42,3
Juli 1938	103,75	48,2	104,75	54,6	106,75	50,1	5,95	48,9	5,375	42,8	6,775	50,2	2,74	42,0	6/11¼	0,78	37,9	—	20,45	41,9	3,71	46,3
Aug. 1938	86,75	40,3	98,25	51,2	102,25	47,9	5,05	41,5	4,70	37,4	5,775	42,8	2,88	44,1	6/5¼	0,76	36,9	—	21,325	46,8	4,17	52,0
Sept. 1938	80,50	37,4	96,25	50,1	105,25	49,4	4,275	35,1	4,15	33,0	4,80	35,6	2,81	43,0	6/3½	0,78	37,9	—	22,80	50,0	5,-	62,3
Oct. 1938	79,-	36,7	89,25	46,5	96,50	45,3	3,975	32,7	3,525	28,1	4,025	29,8	2,39	36,6	5/5½	0,74	35,9	—	23,45	51,4	5,07	63,2
Nov. 1938	81,-	37,7	84,50	44,0	91,-	42,7	4,30	35,3	3,35	26,7	3,65	27,1	2,08	31,9	4/9¾	0,76	36,9	—	22,325	49,0	4,90	61,1
Dec. 1938	91,-	42,3	97,25	50,7	106,75	50,1	4,425	36,4	3,525	28,1	3,75	27,8	2,05	31,4	4/9¼	0,83	40,3	—	20,60	45,2	4,73	59,0
Jan. 1939	88,-	40,9	96,75	50,4	106,25	49,8	4,30	35,3	3,75	29,9	3,85	28,5	2,12	32,5	4/11¼	0,84	40,8	—	20,075	44,0	4,29	53,5
Febr. 1939	84,50	39,3	89,-	46,4	97,75	45,8	4,225	34,7	3,50	27,9	3,675	27,2	2,22	34,8	5/2¼	0,86	41,7	—	19,95	43,8	3,41	42,5
Maart 1939	89,75	41,7	89,25	46,5	98,25	46,1	4,225	34,7	3,575	28,5	3,625	26,9	2,42	37,1	5/5¼	0,80	38,8	—	18,15	39,8	3,50	43,6
April 1939	93,-	43,2	90,75	47,3	101,25	47,5	4,25	34,9	3,575	28,5	3,825	28,4	2,57	39,4	5/9¾	0,75	36,4	—	16,575	36,4	3,55	44,3
18-25 Apr. 1939	94,5	43,9	92,50	48,2	102,-	47,8	4,30	35,3	3,60	28,7	3,90	28,9	2,62	40,1	5/11¼	0,75	36,4	—	16,25	35,7	3,55	44,3
25 Apr.-2 Mei 1939	93,50	43,5	91,-	47,4	103,50	48,6	4,35	35,8	3,95	31,4	3,90	28,9	2,61	40,0	5/11¼	0,75	36,4	—	16,75	36,7	3,50	43,6

	JUTE „First Marks“ c.f. Londen per Eng. ton		KATOEN				AUSTRALISCHE WOL in olie gekamd; loco Bradford per lb.				JAPAN. ZIJDE 13/14 Dernier wit Gr. D. te New York per lb.		RUBBER Stand. Ribbed Smoked Sheets loco Londen p. lb.								
	Herl. Ned. Ct. Not.		Midling Upland loco New York per lb.		Super Fine C. P. Oomra Liverpool per lb.		Crossbred Colonial Carded 50's Av.		Merino 64's Av.		Herl. Ned. Ct. Not.		Herl. Ned. Ct. Not.								
	f	%	cts.	%	cts.	%	cts.	%	cts.	%	f	%	cts.	%	cts.	%					
1927	442,38	103,4	36.10/-	43,8	93,1	17,60	36,7	102,1	7,27	133,8	96,8	26,50	244,9	104,8	48,50	13,55	105,8	5,44	93	140,2	18,50
1928	445,89	104,2	36.16/11	49,8	105,8	20,-	37,9	105,5	7,51	153,8	111,2	30,50	259,7	111,1	51,50	12,60	98,4	5,07	54	81,4	10,75
1929	395,49	92,4	32.14/3	47,6	101,1	19,10	33,2	92,4	6,59	127,2	92,0	25,25	196,5	84,1	39,-	12,28	95,9	4,93	52	78,4	10,25
1930	257,97	60,3	21.6/9	33,6	71,4	13,50	19,7	54,8	3,92	81,9	59,2	16,25	134,8	57,7	26,75	8,50	66,4	3,42	30	45,2	5,875
1931	192,15	44,0	17.1/7	21,1	44,8	8,50	20,1	55,9	4,28	60,9	44,0	13,-	109,0	46,6	23,25	5,97	46,6	2,40	15	22,6	3,125
1932	146,86	34,3	16.18/-	15,9	33,8	6,40	19,5	54,3	3,39	42,5	30,7	11,75	79,7	34,1	22,-	3,87	30,2	1,56	12	18,1	3,375
1933	128,63	30,1	15.12/2	17,4	37,0	8,70	16,8	46,8	4,91	48,9	35,4	14,25	96,9	41,5	28,25	3,21	25,1	1,61	11	16,6	3,25
1934	115,85	27,1	15.9/9	18,3	38,9	12,30	13,6	37,8	4,37	51,4	37,2	16,50	95,8	41,0	30,75	1,92	15,0	1,29	19	28,6	6,25
1935	134,52	31,4	18.11/8	17,6	37,4	11,90	17,7	49,3	5,87	42,2	30,5	14,-	84,5	36,2	28,-	2,41	18,8	1,63	18	27,1	6,-
1936	142,61	33,3	18.6/8	19,0	40,4	12,10	18,2	50,7	5,60	54,3	39,3	16,75	108,6	46,5	33,50	2,71	21,2	1,73	25	37,7	7,75
1937	183,46	42,9	20.8/4	20,8	44,2	11,44	20,0	55,7	5,34	89,0	64,4	23,75	132,7	56,8	35,50	3,30	25,8	1,865	36	54,3	9,50
1938	165,24	38,6	18.15/3	15,7	33,3	8,64	15,1	42,0	4,08	61,9	44,8	16,75	96,1	41,1	26,-	2,99	23,3	1,64	27	40,7	7,25
Mrt. 1938	165,08	38,6	18.8/-	16,1	34,2	8,91	16,1	44,8	4,30	61,1	44,2	16,25	98,3	42,1	26,25	2,81	21,9	1,56	25	37,7	6,75
Apr. 1938	156,59	36,6	17.9/5	15,8	33,5	8,76	15,5	43,1	4,15	60,7	43,9	16,25	95,6	40,9	25,50	2,75	21,5	1,525	22	33,2	5,875
Mei 1938	158,09	36,9	17.12/2	15,3	32,5	8,48	15,2	42,3	4,06	61,7	44,6	16,50	96,9	42,3	26,50	2,82	22,0	1,56	21	31,7	5,625
Juni 1938	153,41	35,9	17.2/6	15,1	32,1	8,37	14,3	39,8	3,85	60,5	43,8	16,25	95,1	40,9	25,50	2,81	21,9	1,55	23	34,7	6,25
Juli 1938	169,20	39,5	18.17/10	16,1	34,2	8,88	15,7	43,7	4,20	60,9	44,0	16,25	97,1	41,5	26,-	3,22	25,1	1,775	28	42,2	7,50
Aug. 1938	174,59	40,8	19.10/8	15,3	32,5	8,37	14,7	40,9	3,95	61,4	44,4	16,50	96,8	41,4	26,-	3,11	24,3	1,695	29	43,7	7,875
Sept. 1938	170,11	39,8	19.11/8	14,9	31,6	7,99	14,1	39,2	3,84	62,0	44,9	16,75	94,9	40,6	25,50	3,17	24,7	1,705	30	45,2	8,-
Oct. 1938	171,48	40,1	19.11/3	15,9	33,8	8,62	14,3	39,8	3,92	62,6	45,3	17,25	94,8	40,6	26,-	3,27	25,5	1,775	31	46,7	8,375
Nov. 1938	165,33	38,6	19.11/3	16,7	35,5	9,09	14,6	40,6	4,03	61,4	44,4	17,-	92,2	39,5	25,50	3,19	24,9	1,735	29	43,7	8,125
Dec. 1938	163,83	38,3	19.11/6	15,9	33,8	8,62	14,4	40,1	4,03	59,3	42,9	16,50	89,5	38,3	25,-	3,22	25,1	1,75	29	43,7	8,125
Jan. 1939	178,37	41,7	20.15/-	16,5	35,0	8,91	14,8	41,2	4,14	58,5	42,3	16,25	89,2	38,2	25,-	3,37	26,3	1,83	29	43,7	8,-
Febr. 1939	203,23	47,5	23.5/8	16,8	35,7	8,99	14,7	40,9	4,05	58,6	42,4	16,-	90,1	38,6	24,75	3,80	29,7	2,03	29	43,7	8,-
Maart 1939	208,49	48,2	23.12/6	17,1	36,3	9,06	15,2	42,3	4,13	59,8	43,2	16,25	90,8	38,9	24,75	4,07	31,8	2,16	30		

	GE-SLACHTE RUNDEREN (versch) per 100 kg Rotterdam		GE-SLACHTE VARKENS (versch) per 100 kg Rotterdam		DEENSCH BACON middelgew. No. 1 Londen per cwt.			BEVROREN ARG. RUND-VLEESCH Londen per 8 lbs.			CACAO G.F. Accra per 50 kg c.i.f. Nederland			KOFFIE Loco R'dam/A'dam per 1/2 kg.		SUIKER Witte krist-suiker loco Rotterdam/A'dam per 100 kg.		THEE N.-Ind. thee-veiling A'dam Gem. Java-Sumatra thee per 1/2 kg.		Indexcijfer voedings- en geneesmiddelen		
	f	%	f	%	f	%	sh.	f	%	sh.	f	%	sh.	cts.	%	cts.	%	f	%		cts.	%
	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.		Not.	Herl. Ned.Ct.
1927	—	—	—	—	65.15	97.8	107/6	2.73	92.2	4/6	41.21	119.4	68/-	46.87	95.5	54.10	91.4	19.12	119.6	82.75	109.2	101.3
1928	93	98.2	77.50	90.8	66.80	100.3	110/5	3.03	102.4	5/-	34.64	100.4	57/3	49.62	101.1	63.48	107.3	15.85	99.1	75.25	99.3	102.2
1929	96.40	101.8	93.12	109.2	67.81	101.8	112/2	3.12	105.4	5/2	27.70	80.2	45/10	50.75	103.4	59.90	101.2	13	81.3	69.25	91.4	94.7
1930	108	114.0	72.90	85.5	57.19	85.9	94/7	2.97	100.3	4/11	21.04	61.0	34/11	32	65.2	38.10	64.4	9.60	60.0	60.75	80.2	72.1
1931	88	92.9	48	56.3	35.72	53.6	63/6	2.44	82.4	4/4	13.84	40.1	24/7	25	50.9	27.10	45.8	8	50.0	42.50	56.1	53.3
1932	61	64.4	37.50	44.0	25.46	38.2	58/7	1.70	57.4	3/11	11.77	34.1	27/1	24	48.9	30.04	50.8	6.32	39.6	28.25	37.3	43.0
1933	52	54.9	49.50	58.0	30.74	46.2	74/7	1.54	52.0	3/9	9.30	26.9	22/7	21	43.0	22.83	38.6	5.32	34.5	32.75	43.2	37.0
1934	61.50	64.9	46.65	54.7	32.94	49.5	88/1	1.42	48.0	3/9 1/2	8.15	23.6	21/10	16.80	34.2	18.40	31.1	4.07	25.5	40	52.8	34.9
1935	48.12	50.8	51.62	60.5	32	48.1	88/5	1.19	40.2	3/3 1/2	8.15	23.6	22/6	14.10	28.7	15.21	25.7	3.85	24.1	34.50	45.5	32.5
1936	53.42	56.4	48.60	57.0	36.37	54.6	93/6	1.48	50.0	3/9 1/2	12.05	34.9	30/4	13.62	27.8	16.87	28.5	4.02	25.2	40	52.8	39.2
1937	71.27	75.3	61.85	72.5	42.27	63.5	94/1	1.90	64.0	4/7 1/2	17.35	50.3	38/8	16.62	33.9	22.37	37.8	6.25	38.9	53.50	70.6	53.2
1938	67.55	71.3	63.62	74.6	44.17	66.3	99/5	1.95	65.9	4/4 1/2	10.48	30.4	23/8	13.20	26.9	14.91	25.2	5.20	32.5	51	67.3	46.6
Mrt. 1938	69.15	73.0	66.37	77.8	45.87	68.9	102/2	1.90	64.2	4/3	13.30	38.5	29/8	13	26.5	15.50	26.2	5.05	31.6	52.25	69.0	48.6
Apr. " "	70.35	74.3	64.40	75.5	47.29	71.0	105/6	1.88	63.5	4/2	11.68	33.8	26/1	13	26.5	15	25.4	4.65	29.1	53.50	70.6	47.9
Mei " "	71.50	75.5	62	72.7	46.22	69.4	103	1.92	64.9	4/3 1/2	8.64	25.0	19/3	12.50	25.5	14	23.7	4.70	29.4	53	70.0	47.1
Juni " "	70.50	74.4	59.95	70.3	43.99	66.1	98/2	1.96	66.2	4/4 1/2	8.74	25.3	19/6	12.50	25.5	13.75	23.2	4.75	29.6	49.50	65.3	45.5
Juli " "	67.20	71.0	62.40	73.1	46.46	69.8	103/9	1.98	66.9	4/5	9.76	28.3	21/9	12.75	26.0	14	23.7	4.95	31.0	47.75	63.0	46.5
Aug. " "	67	70.7	63.75	74.7	45.32	68.1	101/5	1.96	66.2	4/4 1/2	10.04	29.1	22/5	13.30	27.1	14.10	23.8	5	31.3	49.50	65.3	45.5
Sept. " "	64.65	68.3	62.45	73.2	43.67	65.6	99/-	1.90	64.2	4/3 1/2	10.41	30.2	23/4	13.50	27.5	14.50	24.5	5.35	33.5	53	70.0	45.7
Oct. " "	63.65	67.2	62.50	73.3	43	64.6	98/-	1.99	67.2	4/6 1/4	10.02	29.0	22/10	14.30	29.1	15.50	26.2	5.22	32.7	54	71.3	44.6
Nov. " "	62.15	65.6	60.87	71.4	39.28	59.0	90/7	1.99	67.2	4/7	9.51	27.5	22/11	14	28.5	15.50	26.2	5.45	34.1	50.25	66.3	43.2
Dec. " "	63.35	66.9	59.75	70.0	41.46	62.3	96/6	1.89	63.9	4/4 1/4	9.03	26.2	21/-	13.50	27.5	15	25.4	5.72	35.8	46.50	61.4	43.8
Jan. 1939	63.67	67.2	56.87	66.7	41.93	63.0	97/6	1.94	65.5	4/6 1/4	8.95	25.9	20/9	13.20	26.9	15	25.4	5.85	36.6	47.50	62.7	43.4
Febr. " "	61.85	65.3	55.95	65.6	43.61	65.5	100/-	1.90	64.2	4/4	9.14	26.5	20/10	13	26.5	15	25.4	5.77	36.1	48.75	64.4	41.7
Maart " "	62.47	66.0	55.82	65.4	44.39	66.7	100/7	1.84	62.2	4/2	9.27	26.9	21/-	13	26.5	15	25.4	6.27	39.2	50.50	66.7	42.8
April " "	65.32	69.0	56.40	66.1	42.08	63.2	95/6	1.75	59.1	3/11 1/2	9.05	26.2	20/6	13	26.5	15	25.4	7.32	45.8	53.50	70.6	43.0
18-25 Apr. " "	66	69.7	56.75	66.5	42.32	63.6	96/-	1.78	60.1	4/- 1/3	8.81	25.5	20/-	13	26.5	15	25.4	7.87	49.2	54.25	71.6	43.5
25 Apr.-2 Mei	66	69.7	56.50	66.2	41.34	62.1	94/-	1.80	60.8	4/1	8.95	25.9	20/4	13	26.5	15	25.4	8.75	54.7	52.75	69.3	43.9

	GRENNHOUT Zweedsch ongesort. 2 1/2 X 7 per standaard ex opslagp. Londen		VURENHOUT basis 7" f.o.b. Zweden/Finl. per standaard van 4.672 M³		KOE-HUIDEN Gaaf, open kop 57-61 pond Veiling te Amsterdam		COPRA Ned.-Ind. f. m. s. per 100 kg Amsterdam		GRONDNOTEN Gepelde Coromandel, per longton c.i.f. Londen		LIJNZAAD La Plata loco Rotterdam		GOLD cash Londen per ounce fine		Indexcijfer agrarische grondstoffen	Algemeen Indexcijfer Indische uitvoerproducten					
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%			f	%	f	%	
	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.			Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.
1927	230.28	100.1	19	19	160.50	105.1	40.43	100.9	32.62	106.5	266.03	106.4	21.18/11	185	95.0	51.50	100.1	85/-	105.3	104.4	124.1
1928	229.90	100.0	19	19	151.50	99.2	47.58	118.7	31.87	104.1	254.10	101.6	21	185.25	95.1	51.45	100.0	85/-	102.0	100.2	94.6
1929	229.71	99.9	19	19	146	95.6	32.25	80.5	27.37	89.4	230.16	92.0	19	214	109.9	51.40	99.9	85/-	92.7	95.4	84.5
1930	218.43	95.0	18	18	141.50	92.7	25.36	63.3	22.62	73.9	175.55	70.2	14	181.75	93.3	51.40	99.9	85/-	69.6	75.1	60.0
1931	187.88	81.7	16	16	110.75	72.5	18.65	46.5	15.37	50.2	136.69	54.7	12	150.50	49.0	52	101.1	92/5	47.6	54.6	44.7
1932	136.14	59.2	15	15	69	45.2	11.15	27.8	13	42.4	130.52	52.2	15	70	35.9	51.25	99.6	118/-	35.1	43.0	38.4
1933	136.48	59.3	16	16	73.50	48.1	13.26	33.1	9.30	30.4	90.39	36.1	10	75.50	38.8	51.35	99.8	124/7	33.1	39.0	34.5
1934	134.02	58.3	17	17	76.50	50.1	12.07	30.1	6.90	22.5	71.90	28.7	9	72.75	37.3	51.50	100.1	137/8	31.6	37.3	36.5
1935	127.91	55.6	17	17	59.50	39.0	12.54	31.3	9.15	29.9	104.26	41.7	14	67.25	34.5	51.50	100.1	142/2	32.2	37.0	34.8
1936	139.98	60.9	17	17	78.25	51.3	15.40	38.4	11.90	38.9	113.49	45.4	14	85	43.6	54.60	106.1	140/4	39.0	42.2	40.7
1937	205.35	89.3	22	22	132.25	86.6	23.35	58.2	15.22	49.7	127.81	51.1	14	110.50	56.8	63.20	122.8	140/9	53.4	57.8	55.9
1938	189.94	82.6	21	21	109.50	71.7	15.38	38.4	10.07	32.9	92.12	36.8	10	99	50.9	63.30	123.0	142/6	41.1	48.5	44.5
Mrt. 1938	197.49	85.9	22	22	116.25	76.1	15	37.4	10.97	35.8	92.92	37.2	10	106.25	54.6	62.75	122.0	139/11	41.8	49.9	43.6
Apr. " "	197.23	85.8	22	22	110	72.0	14.50	36.2	10.62	34.7	90.22	36.1	10	101.75	52.3	62.65	121.8	139/9	40.0	48.9	41.1
Mei " "	195.17	84.9	21	21	105.50	69.1	14.50	36.2	10.42	34.0	91.54	36.6	10	98.50	50.6	62.85	122.2	140/-	39.4	47.8	40.0
Juni " "	190.37	82.8	21	21	102.50	67.1	14	34.9	9.77	31.9	92.40	36.9	10	96	49.3	63.05	122.5	140/8	38.9	47.1	40.7
Juli " "	188.10	81.8	21	21	102.50	67.1	14.75	36.8	10.12	33.1	97.26	38.9	10	102	52.4	63.20	122.8	141/2	41.3	48.2	44.3
Aug. " "	187.70	81.6	21	21	103	67.5	14.75	36.8	9.72	31.8	93.55	37.4	10	96.50	49.6	63.60	123.6	142/4	40.9	47.6	45.2
Sept. " "	182.97	79.6	20	20	103	68.8	15.25	38.0	9.47	30.9	91.44	36.6	10	96.25	49.4	64.55	125.5	144/9	41.0	48.0	46.9
Oct. " "	184.29	80.1	21	21	107	70.1	15.75	39.3	9.07	29.6	88.01	35.2	10	92.50	47.5	63.90	124.2	145/9	41.3	47.8	47.9
Nov. " "	177.72	77.3	20	20	108.50	71.1	15.50	38.7	8.72	28.5	85.14	34.0	10	90	46.2	63.95	124.3	147/7	40.6	46.8	45.9
Dec. " "	175	76.1	20	20	108.50	71.1	14.50	36.2	9	29.4	87.24	34.9	10	91.25	46.9	63.95	124.3	148/10	40.2	46.6	45.3
Jan. 1939	174.17	75.7	20	20	108.55	71.1	14.50	36.2	9.07	29.6	88.20	35.3	10	89.25	45.9	64.20	124.8	148/8	40.7	46.5	45.7
Febr. " "	169.53	73.7	19	19	109.80	71.9	14.50	36.2	9.40	30.7	90.50	36.2	10	90.50	46.5	64.90	126.1	148/4	42.1	46.4	46.1
Maart " "	169.89	73.9	19	19	116.25	76.1	14.50	36.2	9.65	31											

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 1 Mei 1939

Activa.			
Binnenl. Wis- (Hfdbk. f 10.926.353,61 sels, Prom., Bijbnk. „ 437.777,82 enz. in disc. Ag.sch. „ 1.389.970,90	f	12.754.102,33	
Papier o. h. Buitenl. f 2.700.000,—	f	2.700.000,—	
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel. „	„	2.700.000,—	
Beleeningen (Hfdbk. f 180.296.173,14 ¹⁾ incl. vrsch. Bijbnk. „ 2.799.549,— in rek.-cert. Ag.sch. „ 47.087.569,59 op onderp. „	f	230.183.291,73	
Op Effecten enz. f 229.165.113,65 ¹⁾	f	229.165.113,65	
Op Goederen en Ceel. „ 1.018.178,08	„	1.018.178,08	
Voorschotten a. h. Rijk „	„	—	
Munt, Goud f 106.637.555,—	f	106.637.555,—	
Muntmat., Goud „ 1.102.852.027,51	„	1.102.852.027,51	
Munt, Zilver, enz. „ 18.196.330,14	„	18.196.330,14	
Muntmat., Zilver. „	„	—	
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds „ 43.964.739,83	„	43.964.739,83	
Gebouwen en Meub. der Bank „ 4.580.000,—	„	4.580.000,—	
Diverse rekeningen „ 12.884.389,14	„	12.884.389,14	
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221) „ 8.905.871,61	„	8.905.871,61	
	f	1.543.658.307,29	

Passiva.

Kapitaal f 20.000.000,—	f	20.000.000,—
Reservefonds „ 4.860.787,51	„	4.860.787,51
Bijzondere reserve „ 7.102.179,67	„	7.102.179,67
Pensioenfonds „ 12.115.269,91	„	12.115.269,91
Bankbiljetten in omloop „ 1.093.045.435,—	„	1.093.045.435,—
Bankassignatiën in omloop „ 42.508,17	„	42.508,17
Rek.-Cour. f Het Rijk f 9.142.305,63	f	9.142.305,63
saldo's: { Anderen „ 391.450.281,57	„	391.450.281,57
Diverse rekeningen „ 5.899.539,83	„	5.899.539,83
	f	1.543.658.307,29
Beschikbaar metaalsaldo f 630.398.386,58	f	630.398.386,58
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is „ 1.575.995.960,—	„	1.575.995.960,—
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht „	„	—

1) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) f 63.247.800,—
Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschkb. Metaal-saldo	Dek-kings perc.
	Munt	Muntmat.				
1 Mei '39	106638	1.102.852	1093.045	400.535	630.398	85
24 April '39	106638	1.119.414	1036.765	456.451	648.794	83
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⁾
1 Mei 1939	12.754	—	230.183	2.700	12.884
24 April 1939	12.551	—	212.705	2.700	11.731
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

1) Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschkb. metaal-saldo
29 Apr. '39 ²⁾	137.540	—	192.570	86.760	25.808
22 „ '39 ²⁾	137.370	—	193.280	86.590	25.822
1 Apr. 1939	116.907	21.849	188.376	80.291	31.200
25 Mrt. 1939	116.886	21.904	184.581	82.724	31.807
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaalb.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen ¹⁾	Dek-kings-percentage
29 Apr. '39 ²⁾	10.170	74.800	—	70.360	49
22 „ '39 ²⁾	11.780	75.620	—	68.160	49
1 Apr. 1939	5.268	14.335	46.202	68.456	52
25 Mrt. 1939	8.240	14.239	48.819	61.575	52
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
26 April 1939	227.089	489.080	37.080	6.171	22.343
19 „ 1939	227.179	485.004	41.156	6.742	24.225
22 Juli 1914	40.164	—	29.317	—	33.633

Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits		Reserve	Dek-kings-perc. ¹⁾
			Bankers	Other Accounts		
26 Apr. '39	107.156	26.957	91.425	37.589	38.009	24,3
19 „ '39	101.976	22.129	96.473	38.830	42.175	26,7
22 Juli '14	11.005	14.736	—	42.185	29.297	52

1) Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

BANK VAN FRANKRIJK.

Data	Goud	Zilver	Te goed in het buitenl.	Wissels	Waarv. op het buitenl.	Beleeningen	Renteloos voorschot a. d. Staat
20 Apr. '39	92.266	667	13	11.309	744	3.671	30.577
13 „ '39	87.266	653	16	11.022	744	3.851	30.577
23 Juli '14	4.104	640	—	1.541	8	769	—

Data	Bons v. d. zelfst. amort. k.	Diver-sen ¹⁾	Circulatie	Rekg. Courant		
				Staat	Zelfst. amort. k.	Particulieren
20 Apr. '39	5.470	2.849	123.064	1.629	2.138	17.953
13 „ '39	5.470	2.935	122.100	1.717	2.004	14.144
23 Juli '14	—	—	5.912	401	—	943

1) Sluitpost activa.

DUITSCHER RIJKS BANK.

Data	Goud	Daarvan bij buitenl. circ. banken ¹⁾	Deviezen als goud-dekking geldende	Andere wissels en cheques	Beleeningen
22 Apr. 1939	70,8	10,6	6,1	6.945,6	35,9
15 „ 1939	70,8	10,6	5,9	7.426,8	34,9
30 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effec-ten	Diverse Activa ²⁾	Circu-latie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva
22 Apr. 1939	668,1	1.507,1	7.649,4	1.046,2	553,8
15 „ 1939	668,1	1.334,0	7.785,8	1.126,4	552,4
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	944,—	40,0

1) Onbelast. 2) w.o. Rentenbankscheine 22, 15 April '39, resp. 26, 23 mill.

NATIONALE BANK VAN BELGIË (in Belga's).

Data 1939	Goud Munt en metaal	Munt en diversen	Buitenslandsche deviezen en goudwaarden	Binnen- en buitenslandsche wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfondsen	Voorschot aan den Staat	Overheids-fondsen	Circulatie	Rekg. Crt.	
									Schatkist	Partic.
27/4	3.066	53	442	593	150	144	242	4.459	7	135
20/4	3.065	54	534	552	132	144	241	4.464	10	158

FEDERAL RESERVE BANKS.

Data	Goudvoorraad		„Other cash“ ²⁾	Wissels	
	Totaal bedrag	Goud-certificaten ¹⁾		In her-disc. v. d. member banks	In de open markt gekocht
12 Apr. '39	12.726,2	12.716,7	376,2	3,1	0,6
5 „ '39	12.582,3	12.572,7	360,7	2,6	0,6

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circula-tie	Totaal Depo-sito's	Gestort Kapitaal	Goud-Dek-kings-perc. ³⁾	Algem. Dek-kings-perc. ⁴⁾
12 Apr. '39	2.564,0	4.394,5	11.057,4	135,0	84,8	—
5 „ '39	2.564,0	4.398,4	10.891,0	134,9	84,7	—

1) Deze certificaten werden door de Schatkist aan de Reserve Banken gegeven voor de overname van het goud, toen de § op 31 Jan. '34 van 100 op 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 opeischbare schulden: F. R. Notes en netto deposito. 4) Verhouding tot voorraad muntmateriaal en wettig betaalmiddel tegenover idem.

PARTICULIERE BANKEN AANGESLOTEN BIJ HET FED. RES. STELSEL.

Data	Aantal leening.	Dis-conto's en beleen.	Beleg-gingen	Reserve bij de F. R. banks	Totaal depo-sito's	Waarvan time deposits
5 Apr. '39	3	8.164	13.470	7.668	29.156	5.215
29 Mrt. '39	3	8.191	13.388	7.515	28.916	5.217

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