

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER
UITGAVE VAN HET INSTITUUT VOOR ECONOMISCHE GESCHRIFTEN

10^E JAARGANG

WOENSDAG 28 JANUARI 1925

No. 474

INHOUD.

	Blz.
TERMIJNHANDEL OP JAVA door <i>Th. G. H. Stibbe</i>	70
Een verbeterde Scheepvaartweg van Amsterdam naar den Boven-Rijn II (Slot) door <i>A. Donker</i>	71
Staatscommissie inzake het Verkeersvraagstuk III (Slot) door <i>Jhr. Ir. J. A. van Kretschmar van Veen</i>	75
De Scheepvaartwegen in Zuid-Limburg en de Spoorwegen door <i>Ir. A. Plate</i>	77
Het Scheepvaartbedrijf in 1924 door <i>C. Vermey</i>	78
BUITENLANDSCHE MEDEWERKING:	
De jongste ontwikkeling der Coöperatieve beweging in Sovjet-Rusland II (Slot) door <i>Paul Olberg</i>	80
AANTEKENING:	
De Duitse Landbouw in 1924.....	81
STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN.....	82—88
Geldkoersen.	Effectenbeurzen.
Wisselkoersen.	Goederenhandel.
Bankstaten.	Verkeerswezen.

INSTITUUT

VOOR ECONOMISCHE GESCHRIFTEN

Wd. Algemeen Secretaris: *Mr. Q. J. Terpstra*.

WEEKBLAD

ECONOMISCH-STATISTISCHE BERICHTEN

COMMISSIE VAN ADVIES.

J. van Hasselt; Jhr. Mr. L. H. van Lennep; Prof. Dr. E. Moresco; Mr. Dr. L. F. H. Regout; Dr. E. van Welderen Baron Rengers; Mr. Q. J. Terpstra; Prof. Mr. F. de Vries.

Gedelegeerde leden: *Prof. Mr. D. van Blom; - Prof. Mr. H. R. Ribbius.*

Redacteur-Secretaris: *D. J. Wansink*.

Secretariaat: *Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam.*
Aangeteekende stukken: *Bijkantoor Ruijge Plaatweg 37.*
Telefoon Nr. 3000. Postrekening 8408.

Abonnementsprijs voor het weekblad franco p. p. in Nederland f 20,—. Buitenland en Koloniën f 25,— per jaar. Losse nummers 50 cents.

27 JANUARI 1925.

In den toestand van de geldmarkt kwam gedurende de afgelopen berichtsweek geen verandering. Het aanbod van geld was nog steeds zeer ruim; de rente van Call-geld liep daardoor tot 1¼ pCt. terug en de prolongatierente noteerde de geheele week 2 pCt. Het aanbod van wissels bleef beperkt, zoodat ook de rente voor particulier disconto verder terugliep; geopend op 2½ pCt. werd aan het einde der week gemakkelijk voor 2¼ pCt. afgedaan.

* * *

Bij de inschrijving op schatkistpapier werd in totaal ingeschreven voor f 110.614.000. Toegewezen werden f 12.530.000 driemaandspromessen à f 995; f 4.550.000 zesmaandspromessen à f 988,75; en f 16.500.000 jaarbiljetten à f 1006,25 of resp. à 2, 2¼ en 2½ pCt.

* * *

De balans van De Nederlandsche Bank vertoont ook

ditmaal weinig veranderingen van beteekenis. De post binnenlandsche wissels blijkt opnieuw eenigszins te zijn teruggelopen, ditmaal met f 2,4 miljoen. De beleeningen bleven op dezelfde hoogte. Het tegoed van het Rijk steeg van f 3,3 miljoen tot f 12,1 miljoen.

De metaalvoorraad der Bank geeft een vermeerdering van f 500.000 te zien. De post papier op het buitenland steeg met een kleine f 100.000, terwijl de diverse rekeningen op de actief-zijde der balans zich f 2,4 miljoen lager stelden.

De biljettencirculatie, die verleden week f 913,8 miljoen bedroeg, verminderde met f 20,8 miljoen en liep zodoende, voor het eerst sedert geruimen tijd, tot beneden f 900 miljoen terug. Men moet tot Maart 1918 teruggaan om op den weekstaat der Bank voor de biljettencirculatie een lager cijfer te vinden dan het thans genoteerde.

De rekeningcourant-saldi van anderen blijken met f 6,7 miljoen te zijn toegenomen. Het beschikbaar metaalsaldo vertoont een stijging van f 1,5 miljoen. Het dekkingspercentage bedraagt 53.

* * *

De vaste stemming voor Londen bleef ook deze week weder aanhouden en hoewel de stijging niet meer zoo snel ging als de vorige weken kon toch weder een verbetering geboekt worden. De koers sloot op ca. 11,91. De overige wissels waren alle vrijwel stationnair met uitzondering van België, dat snel opliep tot 12,82. Hierna trad een kleine reactie in; gisteren werd echter opnieuw 12,78 betaald.

LONDEN, 24 JANUARI 1925.

In het algemeen kenmerkte zich de afgelopen berichtsweek door schaarschte van geld, aanvankelijk veroorzaakt door sterke opvragingen van call-geld en stortingen op de Conversieleening. Alleen doordat hiertegen Treasury bills werden aangekocht, behoefde geen geld bij de Bank of England te worden opgenomen. In het midden der week werd de geldschaarschte weder grooter door groote belastingbetalingen, een in het laatste kwartaal van het belastingjaar veel voorkomend verschijnsel. Ook hiervoor werden weder Treasury bills teruggekocht. Daggeld noteerde door een en ander meestal 3½ à 4 pCt.; in sommige gevallen werd zelfs tot 4½ pCt. betaald. Disconto's waren eveneens vast, echter zonder veel omzetten.

2-mnds. prima bankaccept 3¹¹/₁₆—3½ pCt.; 3-mnds. idem 3¹³/₁₆—3¹³/₁₆ pCt.; 4-mnds. idem 3¹³/₁₆—3¹³/₁₆ pCt.; 6-mnds. 4—4¹¹/₁₆ pCt.

TERMIJNHANDEL OP JAVA.

In mijn artikel, voorkomende in No. 465 van 26 November 1924, maakte ik aan het slot melding van een courantentelegram van 5 November, de mededeeling bevattende, dat de Exporteurs Vereeniging te Batavia in beginsel besloten had tot de oprichting van een Registratiebureau met dezelfde werkwijze als de Liquidatiekas te Amsterdam, en ik voegde daaraan toe, dat mailberichten ons wel nader zouden leeren, welken *vorm* men gekozen had om tot het doel te geraken. Ik beschik thans over nadere gegevens, die mij schriftelijk hebben bereikt en het is wellicht interessant, om hier nog eene kleine beschouwing te doen volgen van hetgeen thans inderdaad te Batavia is tot stand gekomen.

Vooraf ga de opmerking, dat boven aangehaald courantentelegram, waarbij wij werden voorbereid op eene inrichting „met dezelfde werkwijze als de Liquidatiekas te Amsterdam” de zaak niet in een geheel juist licht heeft gesteld, immers de analogie van de werkwijze, die men te Batavia beoogt en die van de Amsterdamsche Liquidatiekas, bepaalt zich feitelijk alleen tot eenige *onderdeelen* van het bedrijf, waarvan wel de voornaamste zijn, dat contracteerende partijen zekerheid hebben te stellen voor prijsverschillen, welke zich in de marktwaarde kunnen voordoen; en in de tweede plaats, dat tusschentijdsche liquidatie van een contract *onder bepaalde omstandigheden* alleen mogelijk wordt, nl. dan, wanneer een dezer partijen hare verplichtingen tegenover het Registratiebureau niet meer behoorlijk nakomt.

Vooraf dit laatste nu, is een zeer gewichtige schrede, welke is gezet op den weg die tot verbetering zal voeren, immers in No. 413 van 28 November 1923 wees ik reeds erop, dat hetgeen als doel van eenig in het leven te roepen instituut voorop moest staan, zou moeten zijn: „den speculant (lees: contractant) het „beschikingsrecht over de koopwaar te kunnen ont- „nemen, zoodra hij aan bepaalde voorwaarden, nl. het „deponeren en op peil houden van een onderpand „onder het controleerende lichaam, niet meer kon of „wilde voldoen”.

Dit principe nu, is niet alleen in de reglementen van het te Batavia opgerichte Registratiebureau behoorlijk vastgelegd, doch de groote moeilijkheid welke daarbij moest worden overwonnen — nl. partijen ertoe te krijgen, dat zij zekerheid stelden — is op zeer vernuftige wijze tot oplossing gebracht.

Het is nl. voor de contracteerende partijen niet noodig om onderpanden te *storten* en die op peil te houden in den vorm van contante gelden of deponering van waarden, doch men heeft er de voor handelaren veel minder bezwaarlijke oplossing op gevonden, dat zij als zekerheidstelling aan het Registratiebureau hebben te verstrekken garanties van een der banken.

Weliswaar is deze methode op Java absoluut niet nieuw, immers de V. J. S. P. bedient zich van deze wijze van zekerheidstelling reeds jaren achtereen, doch voor Nederlandsche begrippen zou deze methode van het Registratiebureau min of meer als een novum kunnen worden aangezien.

Het Registratiebureau stelt zich uitgesproken op het standpunt, dat door hem geene transacties worden gegarandeerd wat richtige afwikkeling betreft, en hier ontmoeten wij reeds dadelijk een zeer groot en principieel verschil tusschen de werkwijze van het Bureau en die van de bestaande Liquidatiekassen, immers bij deze laatste is juist het omgekeerde het geval. Een ander principieel punt van verschil tusschen beide is verder, dat tusschentijdsche afwikkeling van contracten nimmer kan plaats hebben, zolang beide contractanten aan hunne verplichtingen tegenover het Registratiebureau voldoen.

Artikel 27 van het reglement somt verschillende omstandigheden op, waaronder een deelnemer geacht wordt in gebreke te zijn in zijne verplichtingen tegen-

over het Registratiebureau en het is alleen in die gevallen, dat de rechten en verplichtingen uit alle door dien deelnemer gesloten en geregistreerde contracten *van weerszijden* ter liquidatie op het Registratiebureau overgaan, voorzoover de liquidatie daarvan wordt geacht noodig te zijn in verband met de zijdens de in gebreke gebleven partij aangegane verbintenissen. Mocht algeheele liquidatie eener positie noodig worden geacht, zoo geschiedt deze ook vanwege het Registratiebureau, dat de ontvangen gelden aan de wederpartijen bij de afgewikkelde contracten afdraagt, waarna de bemoeienissen van het Registratiebureau een einde hebben genomen; mochten de verkregen opbrengsten onvoldoende blijken om de vorderingen der wederpartijen geheel te voldoen, zoo her krijgen deze voor de ontbrekende bedragen wederom hunne rechten tegenover den in gebreke gebleven, hetgeen dus betoekent, dat zij bij den rechter verder hun recht tegenover de in gebreke gebleven zijnde partij kunnen zoeken, terwijl hier voorts onmiddellijk uit blijkt, dat het Registratiebureau in dit verband geenerlei aansprakelijkheid op zich heeft genomen.

Ook blijkt ditzelfde uit de hierboven gecursiveerde woorden „van weerszijden”; immers ook daarmede is te kennen gegeven, dat het Registratiebureau in geen enkel opzicht de verplichting van de in gebreke gebleven partij tot levering dan wel ontvangst (een typisch verschil dus met de werkwijze eener Liquidatiekas) op zich neemt.

Voor het vaststellen van de marktwaarde is ingesteld eene zoogenaamde passagecommissie, die minstens eenmaal per week, en voorts zoo dikwijls als zulks noodig wordt geacht, zitting houdt ten einde de positie van elken deelnemer te berekenen; blijkt eene rekening een nadeelig passagesaldo aan te wijzen, dan moet worden zorg gedragen voor voldoende aanvulling binnen 24 uur van de gestelde garanties. Wordt daaraan niet voldaan, dan wordt de deelnemer geacht in gebreke te zijn gebleven en wordt tegen hem opgetreden zooals boven reeds uiteengezet.

Het Bureau bemoeit zich voorloopig slechts met registratie en afwikkeling van contracten — en wel uitsluitend voor de artikelen Zwarte Lampong Peper, Witte Muntok Peper en Palembang Robusta Koffie — waarin een leveringstermijn is bedongen van meer dan acht dagen. Alle contracten, door, namens of ten behoeve van de deelnemers van het Registratiebureau gesloten met andere deelnemers, of met derden voorzoover zij registratie wenschelijk achten (behalve die, welke rechtstreeks gesloten zijn met buitenlandsche afnemers), *moeten* ter registratie worden aangeboden.

Het Bureau staat onder directe leiding van een beheerder, die wordt bijgestaan door een Raad van Beheer, welke uit vijf leden bestaat, die noch makelaar, noch commissiennair of handelaar — betrokken bij den handel in peper en/of koffie — mogen zijn. Bij voorkeur wil men als leden van dien Raad zien, vertegenwoordigers van Bankinstellingen, en de benoeming en het ontslag zijner leden vindt dan ook plaats door het Bestuur van de Nederlandsch-Indische Bankiersvereeniging te Batavia.

Ook de beheerder mag in geen enkel opzicht belang hebben bij den handel in de genoemde artikelen of bij de makelaardij in producten en hij is stipte geheimhouding verschuldigd van alles wat hem in zijne functie bekend wordt.

Wanneer ik hier nu nog aan toevoeg dat art. 18 van het reglement zegt, dat geen contract bij het Bureau wordt ingeschreven, tenzij vooraf beide partijen ter verzekering en als onderpand voor alle vorderingen die het Bureau op hen zal verkrijgen, garantie zullen hebben gesteld tot een bedrag van minimum f 2 per picol zwarte peper, f 4 per picol witte peper en f 3 per picol koffie, terwijl vooraf de registratiekosten moeten zijn voldaan en verder, dat de Raad van Beheer bevoegd is, de hier genoemde bedragen naar omstandigheden te wijzigen, dan zijn hiermede in

hoofdzaak wel de voornaamste punten aangegeven, die een beeld vormen van de werkwijze van het instituut, dat te Batavia tot stand is gekomen.

Het spreekt vanzelf, dat thans de tijd zal moeten leeren, in de eerste plaats, welke gebreken voor de practijk aan deze organisatie zullen kleven, doch in de tweede en niet minder voornamste plaats, in welke mate het instituut zal blijken te beantwoorden aan het doel, dat de oprichters zich daarbij voor oogen hebben gesteld. Voor hunne poging en hunne volharding om het thans bereikte tot stand te brengen, komt hun oprechte hulde toe en dit te meer, waar het naar mijne innige overtuiging als een buitengewoon feit moet worden aangemerkt, dat op een zoo met doornen bezaaid gebied als dit, volledige overeenstemming en samenwerking zijn verkregen. Alle Europeesche firma's te Batavia welke zich met den productenhandel bezighouden, met voorloopig nog slechts ééne enkele uitzondering, hebben zich bij de in het leven geroepen organisatie aangesloten, en van deze samenwerking verwacht ik veel goeds voor de toekomst.

Men dient m.i. in het thans bereikte volstrékt geene organisatie te zien, die aanspraak wil maken op iets, dat thans een in alle onderdeelen volmaakt geheel zou zijn; zeer zeker zal het door de ervaring blijken, dat hier en daar leemten bestaan, die nog moeten worden aangevuld, bepalingen zijn gemaakt, waarvan wijzi-

ging noodzakelijk is, enz. enz., doch men dient een en ander te beschouwen als een waardevolle poging, als een eerste schrede op het pad, dat tot de gewenschte gezondmaking van den productenhandel op Java zal voeren en ten slotte als een hoogelijk te prijzen uiting van degelijk initiatief en voorgezeten goeden wil.

TH. G. H. STIBBE.

Rotterdam, 19 Januari 1925.

EEN VERBETERDE SCHEEPVAARTWEG VAN AMSTERDAM NAAR DEN BOVEN-RIJN.

II (Slot).

De onderzochte plannen. De Commissie bestudeerde achtereenvolgens 14 plannen, die op de burealen van den Rijkswaterstaat reeds schetsmatig waren uitgewerkt, maar aangezien zij, wat de afmetingen van het kanaal en de kunstwerken, alsmede wat de gebezigde eenheidsprijzen betreft, niet alle op dezelfde grondslagen berustten, waren zij voor onderlinge vergelijking niet vatbaar. Het eerste werk van de Commissie was daarom alle plannen zoodaunig om te werken, dat zij voldeden aan dezelfde eischen voor de Scheepvaart en dat de ramingen naar dezelfde eenheidsprijzen waren berekend.

Ter vergemakkelijking van het overzicht laat ik hier den vergelijkenden staat volgen, voorkomende op blz. 104 en 105 van het verslag.

Plannen	Lengten in K.M.		Totale lengte	Aantal schutsluizen ¹⁾	Toelichting
	Rivier-vaart	Kanaal-vaart			
A. Amsterdam-Vreeswijk-Vianen-Tiel-Pannerden	45	78	123	4	De sluis bij Tiel staat open bij Waalstanden ben. 0.37 M.-M. R. (1901-1910).
B. Amsterdam-Culemborg beneden brug-Tiel-Pannerden	45	75	120	4	De sluis bewesten Culemborg staat open bij Lekstanden beneden 0.26 M. + M. R. (1901-1910).
C. Amsterdam-Culemborg boven brug-Tiel-Pannerden	45	73	118	4	De sluis beoosten Culemborg staat open bij Lekstanden beneden 0.04 M.-M. R. (1901-1910).
D. Amsterdam-Culemborg beneden brug-rivier tot Culemborg boven brug-Tiel-Pannerden	50	72	122	4	Idem.
E. Amsterdam-Wijk bij Duurstede-Tiel-Pannerden	45	73	118	4	De sluis bij Ravenswaaij staat open bij Lekstanden beneden M. R. (1901-1910).
F. Amsterdam-Vreeswijk-gekanal. rivier tot Culemborg boven brug-Tiel-Pannerden	59	67	126	3	—
G. Amsterdam-Vreeswijk-gekanal. rivier tot Wijk bij Duurstede-Tiel-Pannerden	68	59	127	3	Als bij plan E.
H. Amsterdam-Vreeswijk-gekanal. rivier tot Opheusden-Dodewaard-Pannerden	79	52	131	5	—
K. Amsterdam-Culemborg boven brug-gekanal. rivier tot Wijk bij Duurstede-Tiel-Pannerden	54	65	119	4	—
L. Amsterdam-Culemborg boven brug-gekanal. rivier-Opheusden-Dodewaard-Pannerden	64	58	122	5	—
M. Amsterdam-Wijk bij Duurstede-gekanal. rivier tot Opheusden-Dodewaard-Pannerden	56	66	122	5	—
Na. Amsterdam-Amersfoort-Hien-Pannerden (open verbinding met Zuiderzee)	32	78	110	4 ²⁾	De sluis in de Betuwe kan bij standen beneden M. R. als regel openstaan.
Nb. Amsterdam-Amersfoort-Hien-Pannerden (gebruik maken van vergr. Y-Boezem)	32	78	110	3 ²⁾	Idem.
O. Amsterdam-Vreeswijk-generaal. rivier tot Pannerden	84	47	131	1	—
P. Amsterdam-Vreeswijk-Vianen-Gorinchem-Pannerden	86	69	155	4	De sluis benoorden de Linge kan ongeveer het halve jaar openstaan.

¹⁾ Bij de opgaven van het aantal sluisen is die te Zeeburg steeds buiten beschouwing gelaten, daar deze vrijwel altijd openstaat.

²⁾ Indien tot afsluiting van de Eem wordt overgegaan, vermeerderd het aantal sluisen met 1.

Uit een vergelijking van deze 14 plannen blijkt al aanstonds, dat zij zijn te verdeelen in 3 rubrieken, nl.:

1o. plannen, waarin een gedeelte rivier is opgenomen (D, F, G, H, K, L, M en O);

2o. plannen, waarbij dit niet het geval is, maar die wel het kanaalvak Amsterdam—Utrecht gemeen hebben (A, B, C, E en P);

3o. het plan door de Geldersche Vallei, dat over de geheele lengte een nieuwe richting volgt (N).

Van alle genoemde plannen is plan O verreweg het goedkoopste en wanneer door normalisatie van Lek, Neder-Rijn en Panterdensch Kanaal voor Amsterdam een Rijnverbinding kon worden verkregen, die tot in een verre toekomst aan alle redelijke eischen voldoet, zou dit plan zeer veel aantrekkelijks hebben, vooral omdat men op den duur, ook in het belang van de aan dezen waterweg gelegen plaatsen, toch tot dit werk zal moeten overgaan. Ter verkrijging van een doorgaande diepte van 3 M. onder-N.L.W. in de vaargeul zal echter de rivier belangrijk versmald moeten worden, over den afstand van den IJsselkop tot Wijk bij Duurstede zelfs tot 100 M. en van daar tot Culemborg tot 110 M.

Aangezien een sleep stroomafwaarts varende steeds gelegenheid moet hebben om ten anker te gaan, zoolwel bij het vallen van de duisternis als bij plotseling opkomenden mist of in andere onvoorziene gevallen, is het duidelijk, dat daarvan met schepen van 110 M. lengte geen sprake zal kunnen zijn op een rivier, die op sommige gedeelten slechts 100—110 M. breed is. Na de normalisatie zullen dan ook de Neder-Rijn en Lek slechts geschikt zijn voor het verkeer met schepen, niet grooter dan 1000 à 1200 ton en voor grootere schepen alleen stroomopwaarts varende.

Voor afkomende sleepen met groote schepen zal men steeds van de veel bredere Waal gebruik moeten maken, waaruit volgt, dat een nieuw kanaal door de Betuwe ter verbinding van Lek en Waal voor de Amsterdamsche Rijnvaart onontbeerlijk is. Blijft te beantwoorden de vraag in hoeverre men voor den overgang van het kanaal benoorden de Lek naar dat bezuiden de Lek en omgekeerd gebruik zal kunnen of zal moeten maken van een gedeelte rivier. Uit het voorafgaande blijkt reeds, dat de Lek en Neder-Rijn voor de vaart met schepen van ca. 3000 ton alleen mogelijk zal zijn, wanneer men aan de vaargeul in die rivier door opstuwing kunstmatig een grootere diepte en breedte geeft. Om dit doel te bereiken, zullen dan ook bij uitvoering van alle plannen, waarin een gedeelte rivier is opgenomen, één of meer stuwen in de rivier gebouwd moeten worden, waaraan uit den aard der zaak groote bezwaren verbonden zijn.

Hierdoor zag de Commissie zich geplaagd voor de vraag of opstuwing van de rivier voor het oversteken van de Lek wel noodzakelijk is, m.a.w. of het mogelijk

is, bij de uitmonding van de beide kanalen in de Lek plaatselijk voldoende diepte te verkrijgen en te behouden om de kruising van de rivier onder alle omstandigheden (dus ook bij zeer lage waterstanden) te kunnen waarborgen. Mocht het antwoord op deze vraag bevestigend luiden, dan diende tevens te worden nagegaan of deze gunstige toestand alleen bij Vreeswijk of ook op een hooger gelegen punt van de rivier bereikbaar zou zijn.

Na een nauwkeurig onderzoek, in Hoofdstuk V breedvoerig beschreven, komt de commissie eenparig tot de slotsom, dat voor de vorming en instandhouding van een betrouwbaren overgang van den Neder-Rijn of de Lek voor schepen van groot laadvermogen geen stuw noodig is, maar dat overgang op de geheele rivier mogelijk wordt geacht op al die punten, waar de situatie zich daartoe leent en dat het op diepte houden van den overgang door periodiek baggerwerk zonder bezwaar kan geschieden. Verder, dat de beide kanaalvakken recht tegenover elkander in de rivier moeten uitmonden met ruime, breed uitlopende voorhavens en dat de richting van de assen dezer voorhavens ongeveer dezelfde zou moeten zijn als die van de bestaande voorhavens te Vreeswijk en Vianen.

Op grond van deze slotsommen beveelt de Commissie voor de voorhavens, aan de Lek of Neder-Rijn gelegen, een richting aan met een hoek van 68° tot 78° naarmate van den plaatselijken toestand bij de kruising, een totale lengte van 1000 M., een normale bodembreedte van 100 M., die — ongeveer op de helft van de lengte beginnende — in de richting naar de rivier geleidelijk zal worden verbreed tot 275 M.

Hoofdstuk VII is gewijd aan de Vaartijden voor de verschillende plannen.

Ten einde zoo nauwkeurig als dit theoretisch mogelijk is te kunnen nagaan hoe lang de reis langs de verschillende ontworpen tracés onder normale omstandigheden zal duren voor een sleeptrein met geladen Rijnaken van 2000 ton, heeft de Commissie derhalve voor de 6 voornaamste plannen berekeningen uitgewerkt voor een op- en afvaart tusschen Amsterdam en Ruhrort en wel een in het midden van den zomer en een in het midden van den winter, waarbij zij is uitgegaan van een aantal aan de practijk ontleende gegevens.

De gedetailleerde berekeningen, op deze gegevens gegrond, zijn als bijlage VIIIa—VIIIe aan het verslag toegevoegd en leveren de onderstaande resultaten.

Intusschen hebben deze berekeningen slechts een zeer betrekkelijke waarde. In het bijzonder is daarbij nog geen rekening gehouden met 2 zeer belangrijke factoren, nl.:

- 1o. het tijdstip van aankomst aan de Lek en
- 2o. het oponthoud, dat de kruising van de Lek zal

Plannen.	Opvaart.		Afwart.	
	Vertrek van Zeeburg		Vertrek van Ruhrort	
	's Winters 8 uur v.m.	's Zomers 6 uur v.m.	's Winters 8 uur v.m.	's Zomers 5 uur v.m.
	Aankomst te Ruhrort op:		Aankomst te Zeeburg op:	
A. Amsterdam—Vreeswijk—Vianen—Tiel	5en dag 2 u. n.m.	5en dag 7 u. v.m.	4en dag 4.10 u. v.m.	3en dag 3.10 u. n.m.
B. Amsterdam—Culemborg—beneden brug—Tiel	5en dag 2 u. n.m.	4en dag 8 u. n.m.	4en dag 3.15 u. n.m.	3en dag 2 u. n.m.
E. Amsterdam—Wijk bij Duurstede—Tiel	5en dag 2 u. n.m.	4en dag 8 u. n.m.	4en dag 3 u. n.m.	3en dag 2 u. n.m.
K. Amsterdam—Culemborg boven brug—gekanaliseerde rivier Opheusden—Dodewaard	5en dag 2 u. n.m.	4en dag 7 u. n.m.	4en dag 1.45 u. n.m.	3en dag 1 u. n.m.
Na. Amsterdam—Amersfoort—Hien (open verbinding Zuiderzee)	5en dag 2 u. n.m.	4en dag 7 u. n.m.	4en dag 2.40 u. n.m.	3en dag 1.40 u. n.m.
P. Amsterdam—Vreeswijk—Vianen—Gorinchem (nieuwe toestand)	6en dag 2 u. n.m.	5en dag 12 u. 's midd.	4en dag 7.45 u. n.m.	3en dag 6.45 u. n.m.

veroorzaken en dat op alle punten zeker niet even lang zal zijn.

De tijdstippen van aankomst volgens de verschillende tracés zijn uitgerekend in de onderstelling, dat de overtocht van den Neder-Rijn en de Lek, behoudens bij ongunstige weersgesteldheid, ook in de nachturen zal kunnen geschieden. Daar te verwachten is, dat minder gunstig weer dikwerf zal voorkomen, vooral in de wintermaanden, is het tijdstip, waarop de Lek volgens de verschillende vaarplannen wordt bereikt, lang niet onverschillig. Immers, wanneer een sleeptrein de rivier bereikt op klaarlichten dag, zal de overvaart zelfs bij minder gunstige weersgesteldheid bijna altijd onmiddellijk kunnen geschieden. Valt echter het tijdstip, waarop de rivier bereikt wordt, eerst tegen de schemering of in den nacht, dan zal men alleen, wanneer de omstandigheden gunstig zijn, tot de kruising overgaan; in andere gevallen zal men liever het aanbreken van den nieuwen dag afwachten, alvorens tot het uitvoeren van deze goede stuurmanskunst vergende manoeuvre over te gaan.

Wat het punt van kruising van de Lek betreft zij crop geweest, dat bij uitvoering van plan A de kruising bij Vreeswijk zou moeten geschieden. Op dat punt zullen dan echter vaartuigen uit niet minder dan 6 verschillende richtingen te zamen treffen, nl.:

- 1o. Utrecht—Vreeswijk (bestaand Merwedekanaal).
- 2o. Amsterdam—Vreeswijk (nieuw éénpandig kanaal).
- 3o. Gorinchem—Vianen (Zederikkanaal).
- 4o. Tiel—Vianen (nieuw kanaal door de Betuwe).
- 5o. Rotterdam—Vreeswijk (stroomopwaarts).
- 6o. Arnhem—Vreeswijk (stroomafwaarts),

terwijl bovendien de schipbrug nog ligt tusschen de uitmondingen van de eerstgenoemde 4 kanalen. Het oversteken van de rivier met een sleep Rijnaken op zulk een knooppunt van waterverkeer, in alle tijden van het jaar en onder allerlei weersinvloeden, levert uiteraard groote bezwaren op. Men zou altijd lang moeten wachten tot de baan vrij was (of althans scheen te zijn) om den overtocht te kunnen wagen en zelfs dan zouden schadevaringen dikwijls onvermijdelijk zijn. Alle plannen, die een rivierkruising bij Vreeswijk noodzakelijk maken, zijn alleen om deze reden reeds zeer in het nadeel tegenover de andere.

In Hoofdstuk VIII worden de plannen beschouwd uit een oogpunt van landsverdediging, waarbij de Commissie zich op het standpunt heeft gesteld, dat de economische en scheepvaartbelangen den voorrang moesten hebben, doch dat, indien eenig plan voor de landsverdediging bezwaren mocht opleveren, de Commissie middelen diende te beramen, om die nadeelen op te heffen. Het resultaat der beschouwingen is, dat alle militaire bezwaren, wat plan E betreft, kunnen worden opgeheven door het treffen van doelmatige voorzieningen, waarvan de kosten volgens de eenheidsprizen van 1924 op f 1.550.000 worden geraamd.

In Hoofdstuk IX worden vervolgens alle voor- en nadeelen van de onderzochte plannen nog eens categorisch met elkander vergeleken, waarbij de Commissie tot de slotsom komt, dat alle plannen, die één of meer stuwen in de Lek of Neder-Rijn vereischen, niet in aanmerking kunnen komen en dat plan E tegenover plan A de volgende voordeelen biedt:

1o. de gemiddelde vaartijd Amsterdam—Pannerden is korter en het tijdstip van aankomst aan de Lek is zoowel in den zomer als in den winter gunstiger, waardoor minder kans bestaat voor oponthoud bij de rivierkruising;

2o. de Lek wordt op een hooger gelegen punt bereikt, waardoor de riviervaart voor schepen, die Lek en Neder-Rijn wenschen te volgen in plaats van de Waal, 23 à 24 KM. korter wordt;

3o. wegens de veel minder drukke vaart op de rivier bij Wijk bij Duurstede dan bij Vreeswijk, zal de kruising van de Lek op eerstgenoemd punt veel minder oponthoud veroorzaken;

4o. de aanlegkosten zijn aanmerkelijk lager. Volgens de ramingscijfers van 1921 kost plan A f 60.200.000, plan E f 53.750.000;

5o. plan E verdient, na het treffen van de noodige voorzieningen, waarvan de kosten globaal geraamd worden op f 1.550.000, voor de landsverdediging de voorkeur.

Als eenige nadeelen staan hiertegenover:

1o. dat volgens plan E de Vaartsche Rijn (Merwedekanaal) ten Zuiden van den Liesbosch gekruist moet worden. Een waarschuwingpost tot regeling van het verkeer zal op dit kruispunt waarschijnlijk niet gemist kunnen worden.

Daarentegen wordt door plan A het Zederikkanaal gekruist ten Zuiden van Vianen, hetgeen echter een minder groot bezwaar wordt geacht;

2o. het oversteken van de Lek bij Vreeswijk is, uit een zuiver nautisch oogpunt beschouwd, iets gemakkelijker dan bij Wijk bij Duurstede, omdat bij Vreeswijk de rivier breeder en dieper is en de stroomsnelheid geringer.

Bij uitvoering van plan E zal bovendien door de splitsing van Rijn- en binnenvaart de Koninginnensluis bij Vreeswijk dermate worden ontlast, dat het vraagstuk van de opstopping aan die sluis, dat voor een groot deel den stoot gegeven heeft tot de benoeming der Staatscommissie, althans voorloopig zal zijn opgelost. Volgens een becijfering op blz. 127/28 van het verslag, gegrond op de statistiek van Juni 1913 tot Mei 1914, zal door deze splitsing de scheepvaartbeweging door de Koninginnensluis worden teruggebracht van 52.155 vaartuigen met rond 10.496.000 ton laadvermogen tot 34.748 met 5.772.000 ton. Hierbij is dan nog niet in aanmerking genomen, dat ook de verbetering van den vaarweg Amsterdam—Rotterdam via Gouda, waartoe reeds besloten is, ongetwijfeld mede tot ontlasting van het Merwedekanaal zal bijdragen.

De plannen B en C leveren in vergelijking met plan E geen enkel noemenswaardig voordeel op, wel het tegendeel.

Vergelijkt men plan E met plan N^A (Geldersche Vallei open verbinding met de Zuiderzee) dan biedt dit laatste de volgende voordeelen:

1o. de vaartijd is iets korter en de vaarplannen geven gunstiger uitkomsten (vroegtijdiger aankomst te Ruhrort in den zomer, gunstiger tijdstip van aankomst aan den Neder-Rijn bij opvaart in den winter);

2o. zoowel de Neder-Rijn als de Waal worden op een hooger gelegen punt bereikt, waardoor de riviervaart langs den Neder-Rijn 24 KM. en langs de Waal 14 KM. korter wordt;

3o. door uitvoering van plan N^A zullen de belangen van de te doorsnijden landstreek meer worden gediend dan door E (verbetering in de afwatering der Geldersche Vallei en aansluiting van Amersfoort en Veenendaal aan het grootscheepsvaarwater);

4o. plan N^A heeft niet het nadeel van de kruising van den Vaartschen Rijn.

Tegenover deze voordeelen staan echter de volgende nadeelen:

1o. het kanaalvak Wageningen—Zuiderzee zal, behalve voor de scheepvaart, ook voor de afwatering van de Geldersche Vallei worden gebruikt, welke combinatie als minder gewenscht moet worden beschouwd;

2o. de minder veilige vaart voor sleeptreinen op dat gedeelte van het tracé, dat door de Zuiderzee loopt, vooral voor diepgeladen Rijnschepen bij stormweer;

3o. de veel hogere aanlegkosten, die volgens de ramingscijfers van 1921 voor plan N^A f 84.450.000, voor plan E f 53.750.000 bedragen, derhalve een verschil van f 30.700.000. Mocht tot afsluiting van de Eem worden overgegaan, dan worden de kosten van plan N^A nog f 3.300.000 hooger.

Daarentegen zijn in de raming van plan E niet

begrepen de kosten voor de vervanging van de bestaande bruggen over het Merwedekanaal tusschen Amsterdam en Utrecht door nieuwe met een grootere wijdte, aangezien dit werk nog niet dadelijk noodzakelijk wordt geacht. Wordt later tot deze verbetering besloten, dan moet volgens dezelfde eenheidsprijzen gerekend, de raming van plan E met f 3.350.000 verhoogd worden;

40. de uitvoering van plan NA zal vermoedelijk langer duren dan die van plan E.

Alle voor- en nadeelen zooveel mogelijk tegenover elkander afwegende, is de Commissie eenparig tot het besluit gekomen, dat plan E verre de voorkeur verdient en derhalve ter uitvoering moet worden aanbevolen.

Daarnaast beveelt de Commissie aan als aanvullend werk de normaliseering van Lek en Neder-Rijn van Schoonhoven tot Pannerden:

10. omdat alle kleinere Rijnshopen tot pl.m. 1200 ton (en bij opvaart waarschijnlijk ook vele grootere, wanneer er voldoende water staat) deze route zullen verkiezen boven de Waal, aangezien zij dan niet behoeven te schutten door de sluizen in het kanaal door de Betuwe;

20. omdat dit werk in het belang van de verschillende plaatsen aan deze rivier gelegen, op den duur toch ter hand zal moeten worden genomen.

In het Xe en laatste Hoofdstuk worden de voornaamste wijzigingen vermeld, die de Commissie heeft gemeend in het voorloopige ontwerp te moeten aanbrengen en worden de werken opgesomd, die ter voorziening in de militaire belangen noodig worden geacht.

Daar sedert 1921 de eenheidsprijzen belangrijk gedaald zijn, is verder in dit Hoofdstuk een nieuwe in onderdeelen gespecificeerde raming opgenomen van plan E, die tot de volgende cijfers voert:

A. Verruiming van het Merwedekanaal tusschen Amsterdam en de spoorlijn Gouda—Utrecht	f 7.950.000
B. Kanaalvak tusschen spoorlijn Gouda—Utrecht en de Lek bij Wijk bij Duurstede	„ 18.600.000
C. Kanaalvak Ravenswaay—Tiel	„ 12.950.000
	Totaal f 39.500.000
D. Vervanging der bestaande draaibruggen van het kanaalvak Amsterdam—Utrecht door nieuwe bruggen	„ 2.400.000
	f 41.900.000

De tijd, waarin het werk met inbegrip van den tijd van voorbereiding en onteigening geheel kan zijn voltooid, wordt door de Commissie geraamd op 10 jaren, nadat tot de uitvoering besloten is.

Aan het slot van dit laatste Hoofdstuk wordt nog eens gewezen op de urgentie voor het maken van een nieuwe Rijnvaartverbinding voor Amsterdam. Cijfers zijn uit den aard der zaak voor de toekomstige ontwikkeling van het Amsterdamsche Rijnvaartverkeer niet te geven, maar in de cijfers van het verleden ligt toch wel een sterke aanwijzing. En wanneer wij dan zien, dat dit verkeer in het twintigjarige tijdsverloop van 1893 tot 1913 ongeveer is verachtvoudigd en dat de grafiek van 1904 tot het begin van den oorlog een ononderbroken sterk stijgende lijn vertoont, niettegenstaande Amsterdam in het Merwedekanaal slechts een 2e rangs Rijnvaartverbinding bezat, waarvan de gebreken zich met de stijging van het totaalverkeer op dit kanaal in steeds sterkere mate deden gevoelen, dan is het zeker niet gewaagd te voorspellen, dat dit verkeer zich in de toekomst nog veel meer zal ontwikkelen, wanneer Amsterdam eenmaal de beschikking zal hebben over een waterweg van den eersten rang naar den Duitschen Rijn, die Amsterdam bereikbaar maakt voor schepen van 3000 ton, circa 1½ maal zoo groot als het tegenwoordige maximum, die het aantal sluizen en het oponthoud bij het schutten tot een minimum beperkt en die een veilige, snelle en geregelde vaart, ook met deze groote schepen waar-

borgt, zoolang de sleepvaart op de open rivieren ongehinderd kan geschieden.

Behalve voor het eigenlijke verkeer met den Rijn, zal het gekozen tracé van veel belang zijn als schakel in den scheepvaartweg tusschen Amsterdam en IJmuiden (Koninklijke Nederlandsche hoogovens en Staalfabrieken) eenerzijds en de Limburgsche Mijnstreek en andere tot het Maasgebied behorende landstreken anderzijds, waarvoor het na het tot stand komen van het Maas—Waalkanaal, de Maaskanalisatie en de scheepvaartwegen in Zuid-Limburg zeer gunstig zal zijn gelegen. Dat het hier om groote hoeveelheden gaat, kan hieruit blijken, dat b.v. alleen reeds voor het genoemde hoogovenbedrijf jaarlijks naar verwachting noodig zullen zijn 250.000 ton steenkolen, 200.000 ton ijzererts en 40.000 à 45.000 ton kalksteen; deze grondstoffen zullen ten deele uit België, Limburg, Lotharingen, Luxemburg, Rijnland en Westfalen worden betrokken, in welk geval het vervoer daarvan allicht voor een groot deel aan den nieuwen scheepvaartweg zal toevallen. Voorts mag verwacht worden, dat het transport van Limburgsche kolen naar Utrecht en Noord-Holland van veel betekenis zal zijn.

Natuurlijk is de toekomstige ontwikkeling van het Rijnverkeer in hooge mate afhankelijk van de wederopleving van het achterland. De politieke en economische gebeurtenissen na het sluiten van den wapenstilstand in November 1918 zijn aan dit herstel niet bevorderlijk geweest en de meergemelde grafiek toont dan ook aan, dat de Rijnvaart van Amsterdam — hoewel zij voortdurend is gestegen — zich nog niet heeft kunnen verheffen tot het cijfer van vóór den oorlog. Het jaar 1924, waarin de protokollen van Londen en Genève geboekstaafd konden worden, waarin het Dawes-plan een begin van uitvoering kreeg en de Deutsche leening een succes werd, grooter dan menigen had verwacht, heeft echter ten opzichte van het algemeen wereldherstel nieuwe vergezichten geopend, die de hoop wettigen, dat wij thans weder betere tijden tegemoet gaan.

Met zekerheid mag worden verwacht, dat het tot ontwikkeling komen van Midden- en Oost-Europa een toenemende vraag zal doen ontstaan naar grondstoffen en producten van allerlei aard, waarin het wereldverkeer zal hebben te voorzien en de verschillende zeehavens van West-Europa zullen hun beste krachten hebben in te spannen om van dit groeiende verkeer een zoo groot mogelijk deel tot zich te trekken.

Voor zoover geen kunstmatige belemmeringen worden in den weg gelegd volgt de stroom van het wereldverkeer automatisch de goedkoopste en veiligste wegen en zoekt het de havens, die naast goedkoopere tarieven door hun moderne, doelmatige inrichting en hun geordende toestanden de beste waarborgen bieden voor een ongestoord en regelmatig handels- en goederenverkeer.

In dit opzicht kunnen de Nederlandsche zeehavens den komenden wedstrijd met vertrouwen tegemoet zien. Rotterdam heeft zijn reputatie als de best geoutilleerde haven van Noord-Westelijk Europa reeds lang gevestigd en heeft daaraan en aan zijn prachtige waterwegen zeewaarts en binnenwaarts zijn reusachtig en steeds toenemend verkeer te danken.

De verbinding van Amsterdam met de zee zal na de voltooiing van de thans in uitvoering zijnde nieuwe schutsluis te IJmuiden — die vermoedelijk in 1928 gereed zal zijn — in uitmuntenden staat verkeerren. Zonder overdrijving kan worden gezegd, dat het Noordzeekanaal dan één der beste grootscheepvaartkanalen der wereld zal zijn.

De Oostelijke haven van Amsterdam is op voortreffelijke wijze geoutilleerd en in de Coenhaven en de verdere havenplannen ten Westen van Amsterdam bestaat voor tal van jaren voldoende gelegenheid tot uitbreiding.

Amsterdam is dus zoowel plaatselijk als wat den

toegang van de zeezijde betreft op de toekomst voorbereid.

De waterverbinding met het zoo belangrijke Duitse achterland laat echter veel te wenschen over en toch is juist deze verbinding voor Amsterdam van vitaal belang, want het is te voorzien, dat de waterwegen bij den wedstrijd om het goederenverkeer meer dan ooit een belangrijke rol zullen spelen.

Hoezeer dit allerwegen wordt besef, blijkt duidelijk uit de groote aandacht, die in de verschillende landen van Europa aan de verbetering van bestaande en den aanleg van nieuwe waterwegen wordt geschonken. België heeft bij het Vredesverdrag van Versailles het recht verkregen — althans voor zover het Duitse grondgebied betreft — tot den aanleg van een scheepvaartweg van Antwerpen naar den Rijn bij Ruhrort, terwijl daar tevens plannen bestaan voor den aanleg van een kanaal Antwerpen—Moerdijk. Hamburg en Bremen zullen door het te graven IJansakanaal aansluiting verkrijgen op het Mittellandkanaal en daardoor via het Dortmund-Eemskanaal in rechtstreeksche verbinding komen met het Rijnsch-Westfaalsche industriegebied. Het Main—Donaukanaal, beoogt een directe verbinding van Rijn en Donau, terwijl de kanalisering van den Neckar en de plannen tot bevaarbaarmaking van den Boven-Rijn tusschen Straatsburg en Bazel, alsmede de kanalisering van diezelfde rivier tusschen Bazel en den Bodensee het op den Rijn aansluitende scheepvaartnet aanmerkelijk zullen uitbreiden.

Het kanaalplan, loopende van Amsterdam over Utrecht en Wijk bij Duurstede naar Tiel, met als aanvulling de nadere normalisatie van Neder-Rijn en Lek zal naar het oordeel der Staatscommissie op afdoende wijze in de bestaande leemte voorzien. Wordt dit plan uitgevoerd dan zal Amsterdam in alle opzichten voldoende zijn toegerust om den komenden strijd met de naburige zeehavens met succes te kunnen aanbinden.

Er is echter geen tijd te verliezen en er dient dus ten spoedigste met het werk te worden begonnen. Met het oog op de zeer groote belangen, die hier op het spel staan, mag Amsterdam zeker, zowel van de Regering als van de Staten-Generaal de noodige voortvarendheid verwachten. Financiële bezwaren kunnen hier niet gelden. Wel is 40 à 45 miljoen gulden een aanzienlijk bedrag, maar wanneer men in aanmerking neemt, dat dit volgens de schatting der Commissie over 10 jaren kan worden verdeeld en dat ook de Gemeente Amsterdam waarschijnlijk aangezocht en bereid bevonden zal worden, een deel van de aanlegkosten te dragen, dan gaat het bedrag, dat jaarlijks hiervoor op de Staatsbegroting gebracht zal moeten worden, zeker — ook in deze benarde tijden — niet boven onze draagkracht, vooral niet wanneer men bedenkt, dat het hier een productieve uitgave geldt, die tevens voor een aantal jaren een prachtige werkverschaffing oplevert.

Moge het wetsontwerp tot den aanleg van het aanbevolen kanaalplan spoedig zijn weg vinden naar het Staatsblad.

A. DONKER.

STAATSCOMMISSIE IN ZAKE HET VERKEERSVRAAGSTUK.

III (Slot.)

Het motorverkeer zou niet in enkele jaren tot zoo groote ontwikkeling zijn gekomen, indien het zich niet had mogen verheugen in een nagenoeg onbeperkte vrijheid, zowel wat betreft het gebruik der wegen, als ten aanzien van de uitoefening van het bedrijf, waarop bijna alle overheidscontrole ontbrak. Met een kapitaal van enkele duizenden guldens was het binnen ieders bereik een autobus- of vrachtautodienst te beginnen; zeer velen hebben dan ook gemeend daarin een loonend bedrijf te kunnen vinden, zoodat reeds in 1923, volgens de gegevens der Staatscommissie, 529

geregelde autobus- en 349 vrachtautodiensten bestonden. Vermoedelijk zijn die getallen thans grooter.

Ik wees reeds op de groote beweging die het motorverkeer op de wegen heeft gebracht. De snelle toename daarvan bracht steeds duidelijker aan het licht, dat onze wegen daarop in 't algemeen niet zijn berekend en dat de veiligheid van het verkeer werd bedreigd, zoolvel van het publiek in de voertuigen als van de andere gebruikers van den weg, terwijl de onderhoudstoestand der wegen, ondanks de sterk toegenomen daaraan bestede kosten, voortdurend slechter werd. De nadeelige gevolgen van de tegenwoordige feitelijke regelloosheid op dit gebied zijn, volgens de Commissie, zoo duidelijk, dat zij het overbodig acht uiteen te zetten, dat de geldende wettelijke bepalingen onvoldoende zijn.

Bij de behandeling der vraag wanneer de vergunning tot het openen van een autobusdienst al dan niet behoort te worden verleend, zette de Commissie uiteen in hoeverre daarbij rekening behoort te worden gehouden met de concurrentie van bestaande spoor- en tramwegen; hetgeen zij nu verder voorstelt houdt met die concurrentie geen verband en betreft de voorwaarden, die het bevoegde gezag aan de vergunning zal hebben te verbinden, in het belang van het verkeer, de veiligheid en de wegen, waarop de dienst zal worden uitgeoefend.

In de eerste plaats wordt behandeld de aansprakelijkheid voor schade door reizigers bij de uitoefening van den dienst geleden. Reeds nu zijn, volgens de geldende wet van 1880, de ondernemers van openbare middelen van vervoer voor die schade hoofdelijk aansprakelijk. De Commissie acht dit niet voldoende in de talrijke gevallen, waarin de ondernemer door onvermogen niet in staat is de schade te betalen; zij wil hierin voorzien door den ondernemer te verplichten een verzekering te sluiten ter zake van zijne wettelijke aansprakelijkheid tegenover de reizigers.

Dat de Commissie hier geheel buiten beschouwing laat de aansprakelijkheid tegenover derden — niet reizigers —, is een noodzakelijk uitvloeisel van haar standpunt, dat aan de vrachtauto en de personenauto geen beperkende bepalingen behooren te worden opgelegd. Immers deed zij dit voor den autobus, dan zouden ook de andere motorvoertuigen daaraan niet mogen ontkomen. Blijkbaar acht de Commissie de belangen van niet-reizigers voldoende gewaarborgd door de Motor- en Rijwielwet. Zij vermeldt wel, dat in de Deensche en Zwitsersche wetgeving de aansprakelijkheid ook geldt voor schade aan derden en dat daar alle houders van motorvoertuigen verplicht zijn zich daartegen te verzekeren, doch zij verzuimt toe te lichten, waarom zij voor Nederland deze uitbreiding niet wenscht. Het is toch niet te loochenen, dat de beweging van het nieuwe verkeersmiddel met zijn groote snelheid, ook bij de strengste handhaving der wettelijke bepalingen, een gevaar op de wegen heeft doen ontstaan, waaraan bij vroegere wetgeving niet kon worden gedacht, en dat juist zóó dreigend is, omdat de meeste wegen voor die beweging niet geschikt zijn. Bedenkt men, welke veiligheidsmaatregelen aan de tramwegen werden opgelegd, dan moet men er zich over verwonderen, dat de zich zooveel sneller bewegende motorvoertuigen, die niet door een spoor aan een vast gedeelte van den weg gebonden zijn, in dit opzicht geheel vrij werden gelaten. Mij zou een uitbreiding der aansprakelijkheid, als in de Deensche en Zwitsersche wetgeving, alleszins gemotiveerd toeschijnen; ik geloof ook niet, dat daartegen van de zijde der houders van motorvoertuigen bezwaar zou rijzen. Persoonlijk trof mij reeds driemaal schade aan belendingen door aanrijding, eenmaal van een personenauto en tweemaal van een vrachtauto; in al die gevallen werd de schade vlot geregeld, doordat de eigenaren zich hadden verzekerd. Blijkt hieruit niet reeds, dat de goedgezinden onder hen zich bewust zijn, dat zij gevaar voor anderen opleveren; en ook dat zij de aan-

sprakelijkheid daarvoor aanvaarden? Door de onverschilligen niet te dwingen, genieten deze feitelijk een bevoordeeling, te grooter, wanneer zij niet bij machte zijn de schade te betalen. Vermoedelijk zou een onderzoek bij de verzekeringmaatschappijen, die zich op dit gebied bezighouden, waardevol materiaal opleveren voor de beoordeeling der wenschelijkheid deze uitbreiding der aansprakelijkheid met verplichte verzekering in de wettelijke bepalingen op te nemen, waardoor ook den minder hinderlijken en minder gevaarlijken gebruiker van den weg meer bescherming zou ten deel vallen.

Met de aansprakelijkheid voor de veiligheid der reizigers houden verband de bepalingen, die de Commissie wenscht voor te stellen omtrent de eischen, waaraan een autobus moet voldoen en omtrent het periodiek onderzoek naar den toestand, waarin het voertuig verkeert. Zij vond op dit stuk reeds tal van Provinciale en Gemeentelijke voorschriften, waarin door het Koninklijk Besluit van 13 Juni 1924 meer eenheid is gebracht, o.a. door te bepalen, dat omtrent de goedkeuring van een autobus niet wordt beslist dan na onderzoek door een deskundige, aangewezen door den Commissaris der Koningin; die goedkeuring geldt voor zes maanden. Tevens werden daarbij bepalingen opgenomen tegen overbelasting van het voertuig.

De Commissie wenscht de uniformiteit in de eischen verder uit te strekken, door een Rijkstoezicht op de keuring in 't leven te roepen, met een instructie voor de met de keuring belaste deskundigen en een omschrijving van de eischen waaraan de autobussen zullen moeten voldoen. De tak van Staatsdienst met het toezicht belast zou zij willen doen ressorteeren onder den Minister van Waterstaat, op wien dan ook het beroep tegen een uitspraak der deskundigen zou overgaan. Die Minister zou de eischen van keuring moeten vaststellen op voorstel van het in te stellen College van Toezicht. De Commissie wenscht te dien aanzien slechts in 't algemeen aan te stippen, dat bepalingen omtrent de goede werking der remmen en van de stuurinrichting niet zullen mogen ontbreken, dat aan een tweeden uitgang aandacht moet worden geschonken en dat zal zijn te letten op de stabiliteit van het voertuig bij ongunstige belasting, bij het maken van bochten en het uitwijken op den berm.

Wederom rijst bij mij de vraag waarom deze keuring en deze eischen — voor zoover die zwaarder zullen zijn dan volgens de Motor- en Rijwielwet — te beperken tot de autobussen. Moet aan een vrachtauto of gevone automobiel een vrijbrief worden gegeven om te rijden met onvoldoende rem of defecte stuurinrichting? Als het gevaar zich bepaalde tot de inzittenden, zou men daarin kunnen berusten, maar deze gebreken veroorzaken juist het groote gevaar voor de andere gebruikers van den weg.

In December jl. werd een automobilist, die in de Reguliersbreestraat te Amsterdam voor een taxi moest stoppen maar dit niet kon, omdat de remmen niet werkten en toen een behoorlijk rechtsrijdenden wielrijder aanreed, door den kantonrechter veroordeeld tot f 10 boete, wegens het in gevaar brengen van de veiligheid van het verkeer (Alg. Handelsblad). Is nu in zulk een geval de gewone gebruiker van den weg voldoende beschermd door de bestaande wetgeving? Het Openbaar Ministerie vond dit blijkbaar niet en had vernietiging van de auto gevraagd, doch deze werd niet uitgesproken.

Toezicht op en keuring van alle motorvoertuigen zou althans een preventieve werking hebben en voor de kosten van het onderzoek heeft men niet terug te deinzen, daar het voor de keuring vast te stellen tarief daarin kan voorzien. Mocht het te ver gaan alle automobielen te onderzoeken, dan schijnt het mij toch in ieder geval gewenscht de vrachtauto's onder deze bepaling op te nemen.

Ten slotte behandelt de Commissie de eischen aan

den bestuurder te stellen. Onder de geldende wet is alleen aan personen beneden 18 jaren en aan beschonkenen het besturen van een autobus ontzegd. De Commissie wenscht een grootere beperking in het belang van de veiligheid van de reizigers *maar ditmaal ook van die van het publiek op den weg*. Zou men hieruit willen afleiden, dat de Commissie op dit punt een ander standpunt inneemt als ten aanzien van de vorige maatregelen, dan vergist men zich, want het voorgestelde geldt alleen den autobusbestuurder, omdat aan diens bekwaamheid het publiek zich toevertrouwt. Voor hem alleen wenscht zij een minimumleeftijd van 21 jaren en een zóó volledig meesterschap over het voertuig, als slechts bij de noodige fysieke en psychische geschiktheid en na een langdurige practijk ontstaat. Ook wenscht zij te waken tegen oververmoeidheid door vaststelling van een arbeidsweek van ten hoogste 48 uren met een maximum van 9 uur per etmaal.

Ik geef gaarne toe, dat het hoogst moeilijk zou zijn dergelijke bepalingen toe te passen op alle motorbestuurders en vooral de naleving te controleren, maar veroorloof mij dan toch de opmerking, dat het publiek op den weg slechts ten deele gebaat zal zijn als alleen de autobusbestuurders aan die bepalingen onderworpen zijn. Ook hier zou ik althans de vracht-autobusbestuurders er in willen betrekken.

In het voorgaande werd hier en daar melding gemaakt van het voorstel der Commissie tot invoering van een weggeldbelasting, waaraan alle motorvoertuigen op de wegen zonder onderscheid onderworpen zullen zijn. Zij wijdt hieraan een afzonderlijk hoofdstuk, waarvan ik de bespreking gaarne aan op dit gebied meer bevoegden overlaat. Ik wil nog slechts even wijzen op de indirecte voordeelen, die spoor- en tramwegen van de voorgestelde maatregelen zullen onder vinden. Indien deze tot invoering komen — hetgeen in verband met de urgentie spoedig het geval moge zijn — zal een gezonde ontwikkeling van het motorverkeer mogelijk zijn; aan de ziekelijke uitwassen, die zich als gevolg van de regelloosheid vertoonden, zal een einde worden gemaakt; de beunhazerij, die welig tierde, door met tweedehandsch autochassis en door een dorpstimmerman daarop in elkaar gezette omnibusbak, het terrein voor de ernstige ondernemingen afroomde, zal waarschijnlijk verdwijnen. Voor het verkrijgen van een vergunning zullen, wegens de daaraan verbonden voorwaarden, slechts ondernemers in aanmerking komen, die de noodige waarborgen kunnen geven, dat zij een behoorlijken dienst tot stand zullen brengen. Wegens de hogere eischen aan het voertuig gesteld, zal meer kapitaal nodig zijn en daar de veiligheidsmaatregelen en exploitatie-eischen de bestaansvoorwaarden eenigermate zullen verzwaren, zullen de bestaanskanssen met meer nauwgezetheid zijn te overwegen, alvorens tot de opening van een dienst vergunning te vragen. En mochten de aanvragers niet voldoende vertrouwen wekken of zouden zij een om economische redenen ongewenschte verbinding tot stand willen brengen, dan zal de overheid bevoegd zijn, die vergunning te weigeren. De verbetering der wegen, die met de opbrengst der weggeldbelasting krachtig zal kunnen worden ter hand genomen, komt aan de ernstige ondernemingen rechtstreeks ten goede door verminderde onderhoudskosten en langeren levensduur van het voertuig. Daarentegen zal de gelegenheidsondernemer, die thans overal opduikt, verrijst en verdwijnt, om weer door een ander te worden vervangen, door diezelfde belasting worden afgeschrikt.

Zal door een en ander een zuiverende werking op het motorverkeer worden uitgeoefend, tegelijk zal het den ongemotiveerden voorsprong, dien het thans op de tramwegen heeft, moeten missen en zal het tegen deze de concurrentie op meer gelijken voet hebben te voeren. Daardoor zal, waar een tramweg behoorlijk

en voldoende in 't verkeer voorziet, in den regel geen gelegenheid zijn voor een *loonenden* autobusdienst, tenzij deze daar als aanvulling op zijn plaats is.

Gaarne sluit ik mij aan bij de meening der Commissie, dat de autobusdiensten, dank zij den gunstigen invloed, dien zij uitoefenen op de economische ontwikkeling van het land en op de bevordering van het verkeer in zijn geheel, als aanvullend vervoermiddel, op den duur zullen blijken meer nog de bondgenooten dan de concurrenten van spoor- en tramwegen te zullen worden en dat een regeling van het autobusvraagstuk, tot de ontwikkeling van het nieuwe verkeersmiddel in die richting, veel zal kunnen bijdragen.

VAN KRETSCHMAR.

Hilversum, Januari 1925.

DE SCHEEPVAARTWEGEN IN ZUID-LIMBURG EN DE SPOORWEGEN.

Van de gelegenheid mij door de redactie geboden om naar aanleiding van het in No. 469 van „Economisch-Statistische Berichten” voorkomende betoog van Mr. Elias nog eenige opmerkingen te maken, maak ik gaarne gebruik. Ik doe dit zoo kort mogelijk, aangezien hier ten slotte standpunt tegenover standpunt staat en bovendien de cijfers, in het debat gebruikt, uit den aard der zaak grootendeels berusten op toekomstverwachtingen, waarover verschillend gedacht kan worden.

De heer Elias stelt zich bij de beoordeeling van het vraagstuk der Limburgsche waterwegen op een spoorwegstandpunt. Hij erkent dit min of meer aan het slot van zijn artikel. Nu is het niet alleen des schrijvers recht voor de spoorwegbelangen op te komen, maar het is goed ook, dat het vraagstuk eens speciaal van deze zijde bezien wordt. Maar even noodig is het, dat door anderen de zaak van een meer algemeen standpunt wordt bekeken en de vraag onder de oogen wordt gezien wat de economische belangen van het land, vooral met het oog op de toekomst, eischen. En dan komt de vraag naar voren of met het maken van den Limburgschen waterweg op den duur niet-economische voordeelen worden verkregen, welke de m.i. tijdelijke financiële nadeelen verre overtreffen. Die vraag heb ik gemeend aan de hand van een beschouwing, waarin de door Mr. Elias aangevochte cijfers maar een onderdeel uitmaken, bevestigend te moeten beantwoorden.

Wat nu de cijfers betreft, welke maar een onderdeel van mijn beschouwing uitmaakten, omdat zij zich bijna uitsluitend tot den Limburgschen kolenaafvoer beperkten en o.a. de heele kwestie van den te verwachten afvoer van Luik en Zuid-Limburg (door Mr. Elias ook buiten beschouwing gelaten), buiten rekening lieten, het volgende.

Ik baseerde mijn eerste berekening op 5 miljoen ton Limburgsche kolen in noordelijke richting af te voeren. Mr. Elias kan met dit cijfer blijkbaar medegaan met dit verschil, dat naar zijn meening — hij beroept zich daarbij op de commissie Ramaer — daarvan slechts de helft per water zal worden afgevoerd.

Nu is mij dit niet duidelijk. Van tweeën immers één: men neemt aan, op grond ook van wat overal elders gebleken is, dat het watertransport goedkoper is of men neemt dit niet aan. Maar in het eerste geval stel ik mij toch voor, dat in ons land, waarin zooveel plaatsen per water te bereiken zijn, het watertransport, indien een goede waterweg er eenmaal is, toch wel het overgrootste deel van het transport zal verkrijgen. Vooral als ik denk aan het transport naar de groote havenplaatsen en naar Rotterdam in het bijzonder, terwijl er, evenmin als thans het geval is, aanleiding bestaat voor de onderstelling dat de Limburgsche kolen in *groote hoeveelheden* afzet zullen vinden in die gedeelten van het land (meer speciaal de oostelijke provincies), waarheen alleen transport per spoorweg mogelijk is. De niet voor overlading in aanmerking

komende soorten zoals briketten en huisbrandnootjes zullen wellicht per spoor vervoerd worden (de door den waterweg vermeerderden kolenaafzet werkt dan weer stimuleerend op het spoorwegvervoer), maar deze hoeveelheden zullen toch wel geen 50 pCt. uitmaken van het heele transport. Voor de veronderstelling van de half om half-verdeeling bestaat dan ook weinig aanleiding.

Maar laten wij in onze berekening 2½ miljoen ton kolentransport te water ten geschenke geven, dan verzwakt dit slechts de voorhoede, welke, omdat haar sterkte het best nog te taxeeren viel, alleen in den strijd werd gebracht. In reserve blijft het, niet uit statistische cijfers te berekenen, maar in getal toch zeker zeer groote transport, dat met de jaren eerst uit het Luiksche gebied en later nog bij verdere voortzetting van kanalisatie tot in Noord-Frankrijk toe, ook uit de gebieden van Namen, Luxemburg enz. kan worden verwacht. Eveneens in reserve blijft dan nog het watertransport, dat Zuid-Limburg kan leveren, indien dit als gevolg van den waterweg tot ontwikkeling komt.

Kan ik geen cijfer noemen, waarvan op voldoende vaste gronden kan worden aangenomen, dat het te verwachten toekomstig verkeer uit België en Zuid-Limburg (buiten de kolen) weergeeft, zoo kan ten bewijze, dat een transport van meerdere miljoenen tonnen in de toekomst geen ijdele verwachting is, worden opgemerkt, dat reeds thans in één jaar tijds meer dan 5 miljoen ton scheepvaartruimte de nauwe sluis bij Maastricht passeert. Dit nog wel door de Zuid-Willemsvaart, welke tot aan Den Bosch een twintigtal sluizen telt en tot aan Antwerpen met het Kempensch Kanaal minstens een dozijn. Dit verkeer heeft thans reeds plaats door een kanaal met tal van hindernissen, bevaarbaar slechts voor schepen van hoogstens ongeveer 300 à 400 ton laadvermogen.

Ook met wegvalling van 2½ miljoen ton kolen was mijn berekening voor het watertransport, dat over de bevaarbaar gemaakte Limburgsche Maas te verwachten is (ik stelde dit in totaal niet hooger dan 5—7 miljoen ton), zeker ongunstig, vermoedelijk zelfs veel te ongunstig, opgezet. Ook nog om andere dan de zoeven genoemde redenen.

Voor het aanlegkapitaal rekende ik b.v. op grond o.m. van begrotingen uit de dure tijden 72 miljoen, welk cijfer naar mij uit officieele bronnen nader gebleken is, zeker 4½ miljoen te hoog is. Ik rekende ½ percent afschrijving, wat bij een waterweg toch feitelijk onnoodig is.

De heer Elias stelt de vraag, of onder de kosten voor watertransport niet nog gerekend moet worden op ongeveer f 0,50 per ton waardevermindering voor de Limburgsche kolen in verband met de overstorting uit den wagon in het vaarttuig te Born. Maar geldt dit ook niet voor het grootste deel van het transport, dat per spoor noordwaarts plaats vindt om in Rotterdam of eenige andere plaats in lichter geladen te worden om daarmee de eindbestemming te bereiken?

Met de mij bekende cijfers voor den waterweg trachtte ik den volledige zelfkostenprijs per ton-kilometer voor het vervoer te water te berekenen; tarieven liet ik met opzet buiten beschouwing. Zij kunnen bovendien enorm varieeren (voor het vervoer op den beneden-Rijn b.v. wel 100 tot 200 pCt. in enkele weken tijds).

Nu was het mij wat waard geweest tegenover deze berekening van de waarschijnlijke kosten te water een overeenkomstige berekening van de zelfkosten per ton transport over den spoorweg te kunnen stellen. Maar deze cijfers zijn mij tot heden niet bekend. Wel stelt de heer Elias, dat de spoorweg thans uit het tarief van f 2,50 voor de 650-tons kolentreinen naar Rotterdam „voldoende profijt” trekt, maar ik waag het, de vraag te stellen, wat onder deze woorden moet worden verstaan. Zij hebben in mijn oog voor het trekken van een vergelijking met de, laat ik het noe-

men „theoretisch” berekende waterweg-transportkosten, slechts waarde, als ook het transportkostencijfer per as op een zeer algemeene basis berekend wordt. Ik bedoel daarmee dat alle factoren van het heele, zonder verlies werkend spoorwegbedrijf in rekening moeten zijn gebracht en dat ook in het tarief geen enkele speciale reductie, behoudens dan degene, welke door den aard van een regelmatig massaal verkeer op langen afstand gewettigd is, begrepen is; dus ook geen tariefverlaging door verschuivingen van kosten naar andere vervoerubrieken. Dit mag uit een oogpunt van tarievenpolitiek voor den spoorwegexploitant misschien volkomen gewettigd zijn, maar bij het vaststellen van een transportkostencijfer, dat met de kosten van vervoer te water vergeleken kan worden, moet dit buiten geding blijven. Wellicht had ik beter gedaan in eerste instantie het spoorwegtarief buiten beschouwing te laten. Maar waar mij geen enkel exploitatiecijfer per ton bekend was, moest ik wel een bekend tarief in mijn vergelijking betrekken.

Ik kan de uitspraak van Mr. Elias, dat de spoorweg ook werkelijk met f 2,50 per ton kolen uit zou komen ook moeilijk rijmen met hetgeen ik tot dusver uit het kort geleden verschenen eerste verslag der Staatscommissie-Patijn ¹⁾ las.

Wat ten slotte de opmerking van Mr. Elias betreft, dat aanzienlijke uitbreiding van spoorwegverkeer mogelijk is zonder bijzondere uitbreiding van spoorwegwerken, het is moeilijk voor mij dit te ontkennen als het zoo positief gezegd wordt door iemand, ter zake deskundig en zittend bij de bron. Maar bij de getallen, welke ik b.v. voor station Feyenoord noemde, waartans niet veel meer dan een tiende van 5 miljoen ton per jaar aankomt en voor welk emplacement eenige jaren geleden reeds uitbreidingsplannen bestonden, blijft het voor mij moeilijk hier geen vraagteekens bij te plaatsen. Ik denk ook aan de uitbreiding van havenemplacementen te Rotterdam, aan die op andere stations, aan de enkelsporige Moerdijkbrug enz. Indien voor den waterweg de aanlegkosten in de vergelijkende rekening worden opgenomen, wat ik, mits alle mogelijke directe en indirecte met den aanleg te bereiken baten ook in aanmerking worden genomen, volkomen juist acht, moeten op geheel dezelfde wijze ook de spoorwegwerken in de rekening worden opgenomen.

Ir. A. PLATE.

HET SCHEEPVAARTBEDRIJF IN 1924.

Wanneer wij terugblikkend nog eens nagaan wat het thans weder achter ons liggende jaar der reeders-gemeenschap gebracht heeft en bovenal wanneer wij het wisselend beeld der gebeurtenissen volgend, onzen indruk beknopt samenvatten, dan dringt zich vóór alles aan ons op de overtuiging, dat al zijn ook materieel gesproken de resultaten teleurstellend, niettemin onmiskenbare voortgang is gemaakt op den weg die — ook het rederijbedrijf — langzaam maar zeker naar het uiteindelijk herstel voert. Terugkeerend vertrouwen, toenemende ondernemingslust ziedaar de vrucht van het zich steeds duidelijker afteekend streven om ten slotte te komen tot dien vrede, dien het verdrag van Versailles ons niet vermocht te brengen.

Een oogenschijnlijk negatief resultaat, immers één dat bezitters van scheepvaartfondsen geen tastbaar voordeel in den vorm van rendement op het door hen geïnvesteerde kapitaal brengt, maar dat niettemin na jaren van worsteling met schijnbaar onoplosbare problemen, na vruchteloos rondzwalen in een doolhof van oeconomische en politieke vraagstukken,

¹⁾ Eerste Verslag der Staatscommissie, ingesteld bij Koninklijk Besluit van 12 Mei 1923, tot het instellen van een onderzoek aangaande de vraag, of en in hoever maatregelen noodig zijn om te bevorderen, dat de land- en waterwegen en de spoor- en intercommunale tramwegen op de meest economische wijze dienstbaar worden gemaakt aan het vervoer van reizigers en van goederen.

waaruit oogenschijnlijk zelfs de vooraanstaande politici en oeconomen den uitgang niet vermochten te vinden, een resultaat, dat naar wij hopen, het jaar 1924 zal stempelen tot een mijlpaal in de oeconomische wereldgeschiedenis.

Het Londensch pact, de internationale leening ten behoeve van Duitschland, zijn slechts de eerste schreden op het pad, dat naar het herstel voert en het behoeft geen betoog, dat alsnog talloze moeilijkheden moeten worden overwonnen, vooraleer sprake zal kunnen zijn van een hersteld evenwicht, maar toch hoezeer heeft zich de heilzame invloed van het zich eindelijk krachtig uitende streven naar internationale samenwerking al reeds doen gelden.

Wanneer wij den blik wenden naar onze Oostelijke burenen, dan worden wij getroffen door de wel zeer ingrijpende verandering ten goede, die zich uit in het gestabiliseerd betaalmiddel, aan de zooveel ruimer vloeiende belastingen, aan het toenemend zelfvertrouwen bovenal en ofschoon ook daar de moeilijkheden nog vele zijn, stemt het niettemin tot groote voldoening, dat het voor ons zoo uitermate belangrijke achterland, gewekt uit zijn langdurigen toestand van volkomen apathie tot nieuw leven schijnt gewekt.

Ook in het Vereenigd Koninkrijk, waar na een korte periode, waarin de Labourparty in de gelegenheid werd gesteld haar idealen aan de harde werkelijkheid te toetsen en aan te passen, wederom en ditmaal met overweldigende meerderheid een conservatieve regering aan het bewind kwam, valt ontegenzeggelijk een betere stemming waar te nemen. De jongste verkiezingen hebben der conservatieve partij een zoo aanzienlijke parlementaire meerderheid bezorgd, dat men met reden kan spreken van een „stable government”, een factor, die niet slechts voor het land zelf, maar ook voor Europa van zeer groote betekenis is.

Frankrijk maakt echter, evenals trouwens Italië, nog zeer moeilijke tijden door. De gevolgen van den zoo ongunstigen financieelen toestand, van het nog steeds onopgeloste probleem der buitenlandsche schuld en last not least, van een niet sluitende begroting, doen zich steeds krachtiger gelden. Reeds hoort men in voortdurend ruimer kring spreken van de wenschelijkheid van een Dawes-plan voor Frankrijk en zelfs vooraanstaande Fransche politici — waaronder ook de Minister-President — schijnen met een dergelijke mogelijkheid rekening te houden.

De politieke moeilijkheden in Italië, de latente kabinetscrisis in Duitschland, de nog immer niet bereikte overeenstemming terzake van de Fransch-Duitsche onderhandelingen en de kwestie der intergeallieerde schulden zijn evenzoo vele bewijzen voor de talloze problemen, welke nog dienen opgelost te worden alvorens wederom sprake kan zijn van een volkomen normaal functionneeren der internationale handelsbetrekkingen. Is er dus eenzijdig in den internationalen toestand moeilijk steun te vinden voor de zoo vaak gehoorde meening, dat eerlang wederom een „boom”-periode zal aanbreken, anderzijds valt niet te ontkennen, dat thans allerwegen gestreefd wordt naar herstel van het te lang reeds verstoorde evenwicht in de oeconomische verhoudingen en in dit licht bezien, zijn de meerdere ondernemingslust en het grooter vertrouwen in de toekomst alleszins verklaarbaar.

Het spreekt intusschen vanzelf, dat de scheepvaart gedurende het afgelopen jaar van deze voornamelijk voor de toekomstige ontwikkeling der oeconomische constellatie belangwekkende verschijnselen niet of nauwelijks heeft kunnen profiteeren. Het is trouwens bekend, dat de scheepvaart, die steeds de eerste is om op min gunstige toestanden op handelsgebied te reageeren, vrijwel in de allerlaatste plaats den invloed eener verbetering in het zakenleven ondergaat. De aard van het bedrijf brengt zulks mede en het kan dan ook nauwelijks verwondering wekken, dat de

grondtoon der vrachtenmarkt in 1924 voor het reederijbedrijf weinig gunstig is geweest.

Was aanvankelijk de stemming tamelijk geanimeerd mede onder den invloed van het grootte aantal schepen, hetwelk in de „Pacific-Japan trade” emplooi had gevonden en dus aan de markt was onttrokken; waardoor de meerdere vraag naar scheepsruimte voor rekening van Zuid-Amerikaansche, Australische en Britsch-Indische bevrachters, het vrachtenpeil onmiddellijk ten goede kwam, het getij verliep weldra toen bleek, dat de vraag naar ruimte voor Japansche rekening een volkomen tijdelijk karakter droeg, waardoor een groot aantal schepen beschikbaar kwam voor retourvracht van Britsch-Indië, Australië, Vancouver, etc.

Dank zij den recordoogst in Zuid-Amerika konden de vrachtcijfers zich hier goed handhaven ondanks het zeer grootte aantal bevrachtingen dat vooral in de maanden Februari, Maart en April van de Laplatarivier tot stand kwam, maar allengs werd bij vrijwel volkomen ontstentenis van vraag voor Europeesche rekening ook hier het vrachtenpeil meer en meer gedrukt en de maanden Mei, Juni, Juli en Augustus kenmerkten zich door de steeds grootere moeilijkheid om emplooi te vinden voor de beschikbare ruimte, die de vraag zoo zeer overtrof.

Bevrachtingen van Montreal naar het Vereenigde Koninkrijk/Vasteland, in welke vaart gedurende het seizoen een aantal schepen regelmatig emplooi vindt, kwamen sporadisch tot stand. Noord-Amerika, Zwarte Zee en Donau, Britsch-Indië en Australië deelden in de algemeene lusteloosheid en de vrachten werden gedrukt tot een peil, dat tal van reeders deed besluiten hun terugkeerende schepen op te leggen.

In de ertsvaart was de toestand al niet beter. Uitgaande kolenvrachters en retourvrachters voor erts waren ten eenen male onlooonend en gedurende de maanden Juni en Juli was het bij herhaling onmogelijk om voor grootere schepen zelfs tegen „cut-rates” een ertslading te secureeren, zoodat een aantal schepen noodgedwongen in ballast van de Middellandsche Zee moesten vertrekken.

Gedurende de tweede helft van Augustus brak zich plots een betere stemming baar. Montreal, zoo lang verwaarloosd, ontwikkelde op eenmaal een levendige vraag naar ruimte voor het vervoer van graan naar Antwerpen—Rotterdam. Het ruime aanbod van tonnage, waaronder tal van zeer grootte vrachtschepen, vond door de zich snel uitbreidende vraag gemakkelijk plaatsing en toen ook Noord-Amerika, Gulf en Pacific blijken van herleeft activiteit gaven en vooral ook van de Gulf verschillende stoomschepen van zeer groot type grif werden bevracht, steeg het vrachtenpeil geleidelijk.

Na enkele weken echter bleek aan de vraag wederom te zijn voldaan. Even plotseling als zij was gekomen verdween zij en medio October maakte zich allereen een toenemende lusteloosheid van de voornaamste markten meester. De zaken bleven voortdurend inkrimpen, doch tegen het einde van het jaar ontwikkelde zich meerdere vraag naar ruimte van Australië tot cijfers, die vooral voor schepen van groot type eenige aantrekkelijkheid hebben mits de moeilijkheden op arbeidsgebied in Australië spoedig worden opgelost en niet tot vertraging in de laadhavens leiden.

In de groote kustvaart — wij vermeldden dit reeds met een enkel woord — bleven de toestanden bij voortdurend ongunstig. Kolenvrachters naar de Middellandsche Zee en wij releveeren hier den toenemenden export van Westfaalsche kolen via Rotterdam, waardoor tal van schepen weder zooda's weder na ontlossing te Rotterdam een kolenvracht kunnen innemen, terwijl in tegenstelling met Wales steeds op een vlugge despatch — voorname factor bij lage vrachten — kan worden gerekend, bleven gemiddeld op

een laag peil, terwijl ertsvrachters vrijwel het geheele jaar ten eenen male onlooonend waren.

Ook de houtvaart van de Oostzee bracht niet de gebruikelijke verruiming van exploitatie-mogelijkheid, immers waren ook hier de vrachten zoo weinig aantrekkelijk, dat de Duitsche reederijen, die enkele jaren terug een zoo werkzaam aandeel aan dit vervoer namen, zich gedurende het afgelopen jaar bijna geheel onthielden.

De lijn-reederijen beginnen langzaam den invloed te merken van de geleidelijk verbeterende toestanden in het achterland. Bovendien openbaart zich — neessitas non habet legem — meer en meer een streven naar aaneensluiting zoo in de groote als in de korte vaart. Van beteekenis is in dit verband de eerlang te houden conferentie der bij de vaart op Zuid-Amerika betrokken Maatschappijen. Weliswaar gelden de te voeren besprekingen in de eerste plaats het passagiersverkeer, maar de vrees is niet denkbeeldig dat een eventuele mislukking der onderhandelingen met als gevolg een tarievenstrijd ten aanzien der passageprijzen, tevens een tarievenoorlog op het gebied van het goederenvervoer zal doen ontbranden. Dit laatste zou vooral voor het bedrijf van den Koninklijken Hollandschen Lloyd, dat zoo zeer behoefte heeft aan rustige ontwikkeling, zeer te betreuren zijn. Voorts bracht het afgelopen jaar de samensmelting van de diensten der Holland—Oost en Holland—Zuid-Afrika Lijn onder de directie der Kon. Ned. Stoomboot Mij., die haar sporen op het gebied van „line-management” reeds lang geleden verdiende en wier streven er ongetwijfeld op gericht zal zijn binnen den kortst mogelijken tijd het bestaansrecht der thans gecombineerde diensten te bewijzen. In dit verband vermelden wij nog de toetreding der Holland—Afrika Lijn tot de Zuid-Afrikaansche vrachten-conferentie.

In de korte vaart werd aan de „cut throat” concurrentie tusschen de verschillende op Londen varende lijnen door haar toetreding tot de London-conference een einde gemaakt. Onmiddellijk werd het bedenkelijk gedaalde vrachtenpeil verhoogd, doch de „jolly feelings” der reederijen werden alras wrede-lijk verstoord door de joyeuse entrée der Walford-lines die van de gelegenheid gebruik maakten om met een drietal schepen een concurrerende lijn te openen. Weldra vond dit voorbeeld bij anderen navolging, zoodat verscheperen weder hun geliefkoosde tactiek van het „uitspelen van den een tegen den ander” kunnen toepassen.

De bezwaren, die de Holland—Amerika Lijn bij de uitoefening van haar passagiersbedrijf ten gevolge der Amerikaansche wetgeving op emigratiegebied ondervindt, doen zich nog steeds gelden, terwijl het vrachtenpeil door de concurrentie der Shipping Board lijnen steeds verder wordt gedrukt.

De Indische lijnen kunnen dank zij de financieel krachtige positie, waarin de betreffende maatschappijen verkeerden, rustig arbeiden aan de uitbreiding der bedrijven. De aanzienlijk verbeterde toestanden in Indië en de opleving in het achterland zijn beide factoren, die de resultaten ten gunste zullen beïnvloeden. Een krachtig blijk van vertrouwen in de toekomst heeft het Bestuur der Koninklijke Paketvaart Maatschappij gegeven door het geprojecteerde vlootvernieuwingplan; reeds werden enkele bestellingen gedaan en de uitvoering van het uitgebreide programma zal onzer nationale scheepsbouw-industrie ten goede komen.

Ook enkele onzer vrachtaartrederijen zijn tot bestelling respectievelijk aankoop van verdere tonnage overgegaan, t.w. de Maatschappij Zeevaart en de Stoomvaart Mij. „De Maas”, de eerste door het aan de Rotterdamsche Droogdok Mij. in bouw geven van een vrachtboot van ruim 7000 tons draagvermogen, de tweede door bestelling bij de Rotterdamsche Droogdok Mij. en de Maatschappij Feyenoord van een tweetal tankers, terwijl enkele weken geleden tot aan-

koop van een in 1924 gebouwd en onder Spaansche vlag varend stoomschip voor de algemeene vrachtaart werd overgegaan.

De Shell Transport gaf gedurende het afgelopen jaar eveneens aanzienlijke uitbreiding aan haar reeds belangrijke vloot; hier te lande werd successievelijk een zestal tankbooten in bouw gegeven, hoofdzakelijk bij de Rotterdamsche Droogdok Mij.

Wanneer wij thans nog een oogenblik de havenbeweging van Rotterdam beschouwen, dan zien wij ook hier vooruitgang. Kort voor het einde van het jaar werd de aankomst van het tienduizendste schip vermeld. Voorwaar een heugelijk feit, dat echter in de kringen der outsiders hooger werd aangeslagen dan door de onmiddellijk bij het havenbedrijf betrokkenen.

Reeds elders werd gewezen op het misleidende karakter van „le chiffre sans plus”. Afgezien immers van het groote aantal in ballast binnenkomende schepen, voerde een zeer aanzienlijk percentage uitsluitend bulk lading aan. Van de machinale lossing profiteeren slechts enkele bedrijven en het zijn juist de stukgoedladingen, waarvan de breede kringen der bij het havenbedrijf betrokkenen het moeten hebben. Op het oogenblik dat wij dit overzicht-schrijven, klaagt men in cargadoors-, expeditie- en veembedrijven terecht over slapte en men zal dan ook goed doen de officieele cijfers cum grano salis te beoordeelen.

Ofschoon verschillende factoren ertoe bijdragen, dat het stukgoedverkeer zoozeer bij het massale vervoer ten achter blijft en wij voor ons niet gaarne — zooals dit elders geschiedde — zouden beweren, dat hieraan uitsluitend de politiek van het Rotterdamsche Gemeentebestuur schuld is, die door het op te hoog peil houden der tarieven het stukgoedverkeer zou dwingen de route via Antwerpen en Hamburg te volgen, valt niet te ontkennen dat de houding onzer vroege vaders ten opzichte van dit voor onze haven zoo uitermate gewichtige vraagstuk nauwelijks bevorderlijk is voor een uitbreiding van dit belangrijke verkeer. De cost gaet voor de baet uit, en het zoo vaak gehoorde verweer dat ten deze óók het particuliere initiatief in gebreke blijft is even onjuist als niet terzake dienend.

Moge de druk bij voortdoring door Kamer van Koophandel en andere bij uitstek bevoegde lichamen op het Gemeentebestuur uitgeoefend, er toe leiden dat dit laatste terugkeerend tot de beproefde politiek van welker, die met ver vooruitzienden blik streefde naar het ééne doel — Rotterdam vooraan in de rij der Europeesche havens — het particuliere initiatief dat ten deze reeds vóórging, volgt door verlaging der voor dezen tijd te hooge tarieven en ook zijnerzijds medewerkt aan het behalen der uiteindelijke overwinning in den strijd om den voorrang met onze oude concurrenten Antwerpen en Hamburg.

C. VERMEY.

Rotterdam, Januari 1925.

BUITENLANDSCHE MEDEWERKING.

DE JONGSTE ONTWIKKELING DER COÖPERATIEVE BEWEGING IN SOVJET-RUSLAND.

II (Slot).

Over de rol, welke de coöperatie in de volkshuishouding van Sovjet-Rusland speelt, verschaft de coöperatie-pers de volgende opgaven: in de eerste zes maanden van 1923—1924 waren, behalve in Trans-Kaukasië, 32.508 belastingplichtige coöperaties in werking. Het aantal coöperatieve vereenigingen is binnen anderhalf jaar meer dan verdubbeld. Hun omzet van October 1923—Maart 1924 bedroeg 286,9 miljoen goudroebel, hetgeen 9,5 pCt. van den totalen omzet in handel en industrie beteekent. De gemiddelde omzet per handels-coöperatie bedroeg 8,3 duizend roebel, per industriele coöperatie 5,3 duizend roebel.

Interessant zijn de opgaven over de afzonderlijke,

belangrijkste taken der coöperatieve beweging. Volgens een bericht in de officieele „Ekonomitscheskaja Shisn” is, wat de verbruiksvereenigingen aangaat, de stand de volgende: einde 1923 fungeerden in Sovjet-Rusland 20.122 verbruiksvereenigingen, die evenveel winkels bezaten. In overwegenden omvang waren het zeer kleine ondernemingen met een gemiddelden omzet van 372 goudroebel. Het blad onderwierp de verbruiksvereenigingen in het jaar 1923 van 1 October—30 September aan een vergelijking met die van het kalenderjaar 1922 en kwam tot de volgende resultaten:

Goederen werden afgezet in het jaar 1922:

aan de stadsbevolking ter waarde v. 159,2 mill. goudroebel	
„ „ plattlandsbev. „ „ „ 110,7 „ „	
	totaal 269,9 „ „

in het boekjaar 1922—1923 (1 Oct.—30 Sept.):

aan de stadsbevolking ter waarde v. 264,8 mill. goudroebel	
„ „ plattlandsbev. „ „ „ 153,8 „ „	
	totaal 418,6 „ „

Dit beteekende per hoofd der bevolking:

in het jaar 1922 voor de stad 6 roebel 85 kopeken	
„ „ „ „ „ het platteland 1 „ 09 „	

in het boekjaar 1922—1923:

voor de stad 12 roebel 20 kopeken	
„ het platteland . . . 1 „ 40 „	

De balans der ontwikkeling werd door het blad op de volgende wijze opgemaakt: „Terwijl de volkshuishouding twee stappen voorwaarts heeft gedaan, hebben de verbruiksvereenigingen slechts één schrede gedaan, d.w.z. dat hun relatieve beteekenis afgenomen is.”

De omzet van den Centrosojus bedroeg 11.880 duizend Tscherwonetz (1 Tscherwonetz is 10 goudroebel). Volgens de afzonderlijke artikelen waren deze als volgt verdeeld: voor 28,5 pCt. manufacturen, voor 14 pCt. grondstoffen, voor 11,5 pCt. landbouwproducten, voor 12 pCt. levensmiddelen, enz. De arbeiders-, transport- en militaire coöperaties, die bij den Centrosojus aangesloten waren, hadden in 1923 een omzet van 3.305.000 Tscherwonetz, hetgeen met het evengenoemd bedrag dus een totalen omzet van 15.184.000 Tscherwonetz uitmaakte. Van de totale omzetten had 54 pCt. betrekking op coöperaties, 20 pCt. op publiekrechtelijke lichamen, 4 pCt. op particuliere personen en 22 pCt. op den export.

Wat de verschillende landen aangaat, geeft de uitvoer van den Centrosojus het volgende beeld: (totaal over 9 maanden = 100 pCt.).

Engeland 34,6 %	graan, vetten, grondstoffen;
Estland 13,1	„ „ levensmiddelen, grondstoffen;
Frankrijk 12,5	„ „ graan, grondstoffen;
Duitschland 11,8	„ „ graan, grondstoffen;
Holland 6,1	„ „ graan;
Lettland 5,9	„ „ graan, visch, vetten, grondstoffen;
Italië 4,5	„ „ graan;
Denemarken 3,3	„ „ graan;
Andere landen 8,2	„ „ diversen.

Het absolute bedrag van den uitvoer bedroeg in deze maanden 3.391.000 Tscherwonetz. De invoer beliep gedurende denzelfden tijd 5.510.000 Tscherwonetz, daaronder:

Industriegoederen 3.422.000 Tscherwonetz of 62,1 pCt.
Landbouwproducten 1.560.000 „ „ 28,3 „
Grondstoffen 527.000 „ „ 9,6 „

(Al deze statistieken zijn aan het officieele „Sojus Potrebitelei” — gebruiksverbond — No. 8—9, Augustus—September 1924, blz. 39 ontleend).

Wat de arbeiderscoöperaties aangaat zij er nog op gewezen, dat in het begin van 1924 545 fabriekscoöperaties met 845 winkels en 500 vrije vereenigingen met 600 winkels bestonden.

De militaire coöperaties zijn als zelfstandige vereenigingen ontbonden.

Over de landbouwcoöperaties zijn de volgende gegevens beschikbaar: 1 Juli 1923 fungeerden in Sovjet-Rusland — behalve Ukraine — 25.800 coöperaties met

1.600.000 leden. Naar afzonderlijke categorieën waren deze als volgt verdeeld:

Landbouw- (algemeene), vereenigingen ..	9.734	728.217
Crediet- en spaarvereenigingen	1.055	242.776
Akkerbouwcoöperaties	8.336	175.563
Industriele vereenigingen	352	11.928
Afzetvereenigingen voor onverwerkte producten	907	85.628
Afzetvereenigingen voor verwerkte producten	2.081	211.578
Huisindustrie-vereenigingen	2.784	108.059
Verschillende andere vereenigingen	551	36.251

Van het totale aantal coöperaties waren er 21.440 met 1.352.192 leden tot verbonden vereenigd. Het aantal verbonden was terzelfder tijd 341. Aan het hoofd van de gezamenlijke landbouwcoöperaties staat het Centraal Verbond „Selskosojus” (landbouwverband). Sedert midden 1923 is de Selskosojus buitenslandsche handelsoperaties begonnen, die onder toezicht der Staatslichamen verricht werden. In zes maanden van het jaar 1923 (Juli-December) bedroeg de export 7 miljoen goudroebel. Dit bedrag ontstond uit de volgende artikelen: graan 3.446.000 roebel, grondstoffen 1.263.000 roebel, veeteeltproducten en zuivelproducten 2.218.000 roebel. Wat den invoer betreft werden nog slechts de voorbereidende maatregelen doorgevoerd. Volgens het voorloopige ontwerp van den Selskosojus zou de invoer in 1924 een bedrag van 10 miljoen goudroebel bereiken. De voornaamste invoerartikelen zijn landbouwmachines, gereedschappen en productiemiddelen.

Wij hebben in groote omtrekken de jongste ontwikkeling van de hoofdtakken der Russische coöperatieve beweging hier geschilderd. Welke conclusies kan men uit deze uiteenzetting trekken?

In de eerste plaats kan worden vastgesteld, dat de formeel-rechtelijke voorwaarden voor een normale ontwikkeling der coöperaties zijn hersteld. De coöperatieve beweging keert tot de beproefde beginselen der coöperatiepraktijk terug. Hierdoor is met de gezondmaking van het coöperatiewezen een begin gemaakt. Nu gaat het er om, de nog aanzienlijke overblijfselen van de periode van het oorlogscommunisme op te ruimen, want deze oefenen nog steeds een zeer belemmerenden invloed op de werkzaamheden der coöperaties uit. Bedoeld zijn hier: de bureaucratische beheersmethoden, het te groote aantal beambten in de coöperatie-organen eenerzijds en het gebrek aan ontwikkelde en blijvende leiders aan den anderen kant, benevens de steeds nog gewichtige politieke invloed der Staatsorganen. Worden deze organisatorisch politieke gebreken terzijde gesteld, dan is een voorspoedige ontwikkeling der Russische coöperatiebeweging verzekerd. Het spreekt van zelf, dat wij hierbij gunstige algemeen-economische toestanden als onontbeerlijk veronderstellen. Wij willen hopen, dat de Russische coöperatie-politiek niet bij het goede begin blijft staan en door verdere geschikte maatregelen de ontwikkeling van het coöperatie-wezen zal bevorderen. Dit zou niet slechts van het speciale standpunt der coöperatie-beweging, doch ook van dat van den algemeenen weder-opbouw van Rusland met warmte moeten worden begroet.

PAUL OLBERG.

AANTEEKENING.

De Deutsche Landbouw in 1924. — In een overzicht van de lotgevallen der Deutsche volkshuishouding in 1924 merkt de „Frkf. Ztg.” op, dat de Deutsche landbouw door de stabilisatie-crisis niet minder sterk getroffen is dan andere takken van volksbestaan. Toch valt er een verschil te bespeuren. Het laagtepunt viel bij hem nl. vroeger. Het blad neemt den roggeprijs als maatstaf voor den graanbouw en verkrijgt aldus nevenstaand beeld:

Hieruit blijkt dus: het laagtepunt (beneden den prijs van vóór den oorlog en den wereldmarktprijs) in Februari, een tot begin Juli voortdurende depres-

Roggeprijsen aan de Berlijnsche goederebeurs.

(In Markten per 100 Kg.)

Datum	Märkische Rogge	Datum	Märkische Rogge
Gemiddelde prijs	1911 .. 168.3	2 Juni	1924 .. 131-135
	1912 .. 185.8	16 „	1924 .. 126-134
	1913 .. 164.3	1 Juli	1924 .. 127-134
	1914 .. 182.2	15 „	1924 .. 145-152
31 December 1923 ..	145-147	1 Augustus 1924 ..	138-144
15 Januari 1924 ..	148-152	15 „	1924 .. 140-146
1 Februari 1924 ..	121-123	1 September 1924 ..	170-176
15 „	1924 .. 130-135	15 „	1924 .. 201-206
1 Maart 1924 ..	131-137	1 October 1924 ..	234-242
15 „	1924 .. 133-141	15 „	1924 .. 230-237
1 April 1924 ..	136-143	1 November 1924 ..	194-198
15 „	1924 .. 132-139	15 „	1924 .. 205-209
1 Mei 1924 ..	127-134	1 December 1924 ..	207-211
15 „	1924 .. 128-133	15 „	1924 .. 215-218

sie, een scherpe stijging tot October en een lichte verflauwing gedurende de laatste maanden van het jaar. Deze lijn vertoont een sterke tegenstelling met die van de industriele conjunctuur, welke in Februari-Maart opleefde, in Juli haar laagtepunt bereikte en juist in de laatste maanden weder eenigszins steeg. De verklaring van dit verschil vloeit voort uit de zeer groote hoeveelheden graan, welke eind 1923 nog van den goeden oogst van dat jaar onverkocht waren, doordat de boeren het niet tegen Papiermark wilden afgeven. De invoering van de Rentenmark deed de meging hiertoe echter toenemen, terwijl voorts het gebrek aan contanten meer en meer tot verkoop noodzaakte. Deze feiten vielen in den tijd, waarin juist de verbruikers opgehouden hadden te hamsteren, ten deele oude voorraden opteerden en de graanhandel kapitaalarmoer dan ooit tegenover de verkoopers stond. Naar het buitenland kon door een uitvoerverbod niet worden afgezet. Zoo daalde de graanprijs van 20 tot 30 pCt. onder het niveau van vóór den oorlog, terwijl de industrieproducten, die de landbouw noodig had, met uitzondering der kunstmest, gemiddeld minstens 40 tot 50 pCt. boven het vooroorlogsniveau stonden. Dit was de z.g. prijschaar, waardoor de graanbouw zeer in de verdrukking kwam. De prijs voor de producten der veeteelt was in het algemeen belangrijk gunstiger. De Rentenmark-credieten hielpen den landbouw wel door de grootste moeilijkheden heen, doch op de graanprijzen hadden zij aanvankelijk geen invloed. Eerst in het midden van het jaar bewerkten de intrekking van het uitvoerverbod, met den 10 à 20 pCt. kleiner dan het vorig jaar zijnden wereldoogst en stijgende wereldverbruik een ommekeer. De hoogste roggeprijs in het begin van October was juist het dubbele van den laagsten van begin Februari. Terzelfder tijd waren de industrieprijzen gedaald, d.w.z. dat de „schaar” zich bijna had gesloten, waardoor de toestand van den landbouw aanzienlijk verbeterd werd. De prijsvorming voor de producten der veeteelt bleef daarbij beter dan die voor graan. Het kapitaalgebrek bleef echter bestaan en wordt des te meer gevoeld, aangezien de landbouw voor de taak staat zijn productiviteit door mechaniseering te verhoogen.

In den crisistijd van den landbouw begon de propaganda voor het wederinvoeren van de graanrechten. De gezondmaking der prijsverhouding zonder deze laatste heeft aan deze propaganda echter den bodem ingeslagen. Daarbij komt, dat in verband met de mechaniseering van den landbouw deze vóór alles sterk geïnteresseerd is bij het voorkomen van hooge, zijn hulpmiddelen duurder makende, industriele rechten.

ONTVANGEN:

Rapport der Commissie voor de Handelsstatistiek ingesteld bij G. B. van 10 September 1923 No. 10. Weltevreden 1924; Landsdrukkerij.

Ruslands toekomst door H. Dunlop. (Overdruk uit het Jan.-nummer van het Haagsch Maandblad 1925). 's-Gravenhage. H. P. Leopold's Uitgevers-Maatschappij.

STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN.

N.B. *** beteekent: Cijfers nog niet ontvangen.

GELDKOERSEN.

BANKDISCONTO'S.

Ned. Bk.	Disc. Wissels. 4 15 Jan. '25	Zwits. Nat. Bk. 4 16 Juli '23
		Bel. Binn. Eff. 4 15 Jan. '25
Javasche Bank	Vrsch. in R.C. 5 15 Jan. '25	Zweedsche Rbk 5 8 Nov. '23
		Bank v.Noorw. 6 26 Nov. '23
Bank van Engeland	4 5 Juli '23	Bk. v. Tsjecho-slowakijë. -- 6 27 Mei '24
Duitsche Rijksbk.	10 29 Dec. '23	N. Bk. v. O'rijk. 13 6 Nov. '24
Bank v. Frankrijk	7 11 Dec. '24	N. Bk. v. Hong. 12 18 Sept. '24
Belgische Nat. Bnk.	6 14 Feb. '24	Bank v. Italië. 5 11 Juli '22
Fed. Res. Bank N.Y.	3 8 Aug. '24	Bank v. Italië. 5 11 Juli '22
Bank van Spanje	5 33 Mrt. '23	Z.-Afr. Res. bnk 5

OPEN MARKT.

Data	Amsterdam		Londen Part. disconto (3 mnd.)	Berlijn Part. disc.	New York	
	Part. disconto	Prolongatie			Part. disc. (3 mnd.)	Call-money ¹⁾
24 Jan. '25	2 1/4	2	3 1/8 - 1/16	—	3 1/8	3 - 1/4
19-24 J. '25	2 1/4 - 1/8	2	3 1/8 - 3 7/8	—	3 1/8	2 1/2 - 3 1/4
12-17 " '25	2 1/2 - 2 3/4	2 1/4 - 2 3/4	3 1/8 - 7/8	—	3 1/8	3 - 4 1/4
5-10 " '25	2 3/4 - 3 1/8	2 1/2 - 3 1/4	3 3/4 - 7/8	—	3 1/8	2 - 3 1/4
21-26 J. '24	4 5/8 - 7/8	4 - 5 1/2	3 7/16 - 1/2	—	—	4 - 3/8
22-27 J. '23	3 3/4 - 5/8	3 1/4 - 4	2 1/8 - 3/8	—	—	4 1/2 - 5 1/4
20-24 Jli '14	3 1/8 - 3/16	2 1/2 - 3 1/4	2 1/2 - 3/4	2 1/8 - 1/2	—	1 1/2 - 2 1/2

1) Koers v. 23 Jan. en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York**)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
20 Jan. 1925	2.47 1/16	11.83 1/2	58.97 1/2	13.37 1/2	12.45	99 3/4
21 " 1925	2.47 7/8	11.85	59. —	13.41	12.53 1/2	99 3/4
22 " 1925	2.47 3/4	11.86 1/2	59. —	13.43	12.60	99 1/2
23 " 1925	2.47 3/4	11.90	59. —	13.71 1/2	12.72 1/2	99 1/2
24 " 1925	—	11.90 3/4	59. —	13.40	12.65	99 3/4
26 " 1925	2.47 15/16	11.90 1/2	59. —	13.38 1/2	12.76 1/2	99 1/2
Laagste d.w.1)	2.47 1/2	11.82 1/2	58.90	13.34	12.42	99 1/4
Hoogste d.w.1)	2.48	11.91	59.05	13.50	12.82	100
19 Jan. 1925	2.47 3/4	11.85 1/2	58.97 1/2	13.45	12.50	99 3/4
12 " 1925	2.47 15/16	11.88 1/2	59. —	13.33 1/2	12.49	99 3/4
Muntpariteit	2.48	12.10	59.26	48. —	48. —	100

*) Notering te Amsterdam. **) Notering te Rotterdam.

1) Particuliere opgave.

Data	Zwitserland *)	Weenen *)	Praag 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid *)
20 Jan. 1925	47.77 1/2	0.0034 1/2	7.44	1.27 1/2	10.21 1/2	35.14
21 " 1925	47.80	0.0034 1/2	7.44	1.27 1/2	10.10 1/2	35.21
22 " 1925	47.82 1/2	0.0034 1/2	7.43	1.29	10.25	35.26
23 " 1925	47.85	0.0034 1/2	7.43	1.28	10.25	35.35
24 " 1925	47.90	0.0034 1/2	7.43	1.30	—	—
26 " 1925	47.90	0.0034 1/2	7.42 1/2	1.28	10.19	35.41
Laagste d.w.1)	47.70	0.0034 1/2	7.40	1.22 1/2	10.08	35. —
Hoogste d.w.1)	47.95	0.0035 1/2	7.46	1.35	10.32 1/2	35.45
19 Jan. 1925	47.80	0.0035	7.44	1.27 1/2	10.25	35.05
12 " 1925	47.80	0.0035	7.45	1.27 1/2	10.43 1/2	35.15
Muntpariteit	48. —	50.41	50.41	48. —	48. —	48. —

*) Notering te Amsterdam. **) Notering te Rotterdam.

1) Particuliere opgave.

Data	Stockholm *)	Kopenhagen *)	Oslo *)	Helsingfors 1)	Buenos-Aires 1)	Montreal 1)
20 Jan. 1925	66.80	44.15	37.80	6.24	99 3/4	2.46 7/8
21 " 1925	66.85	44.15	37.85	6.24	99 3/4	2.47
22 " 1925	66.85	44.25	37.85	6.22 1/2	99 1/2	2.46 7/8
23 " 1925	66.80	44.30	37.90	6.23	99 3/4	2.46 3/4
24 " 1925	66.80	44.25	37.95	6.23	99 3/4	2.47 1/8
26 " 1925	66.85	44.30	38. —	6.24	99 3/4	2.46 1/2
Laagste d.w.1)	66.70	44. —	37.70	6.20	99 1/4	2.46 3/4
Hoogste d.w.1)	66.95	44.40	38.05	6.26	100	2.47 3/4
19 Jan. 1925	66.80	44.10	37.80	6.23	99 3/4	2.47
12 " 1925	66.80	44.20	37.95	6.20	99 1/8	2.47
Muntpariteit	66.67	66.67	66.67	48. —	105	2.48

*) Notering te Amsterdam. **) Notering te Rotterdam.

1) Particuliere opgave.

KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).

Data	Londen (\$ per £)	Parijs (\$ p.100 fr.)	Berlijn (\$ p.100 Mk.)	Amsterdam (\$ p.100 gld.)
20 Jan. 1925	4,77 5/8	5,39	23,80	40,34
21 " 1925	4,78 1/2	5,40	23,80	40,35
22 " 1925	4,80 1/4	5,44	23,80	40,38
23 " 1925	4,80 1/4	5,42	23,80	40,35
24 " 1925	4,80 1/8	5,40	23,80	40,35
26 " 1925	4,79 5/8	5,39	23,80	40,33
13 Jan. 1925	4,76 3/4	5,35	23,80	40,38
Muntpariteit	4,8667	19,30	23,81 1/4	40 3/16

KOERSEN VAN DE VOLGENDE PLAATSEN OP LONDEN

Plaatsen en Londen	Noteerings-eenheden	10 Jan. 1924	17 Jan. 1925	19/24 Jan. '25 Laagste	24 Jan. '25 Hoogste
Alexandrië	Piast. p. £	97 15/32	97 15/16	97 7/8	97 7/16
*Bangkok	Sh. p. tical	1/10 1/8	1/10 1/8	1/10 1/8	1/10 1/8
B. Aires 1)	d. p. \$	45 5/16	45 7/8	45 9/16	46
Calcutta	Sh. p. rup.	1/5 31/32	1/5 15/16	1/5 27/32	1/6
Constantin.	Piast. p. £	875	877 1/2	870	890
Hongkong	Sh. p. \$	2/4 1/16	2/4 1/16	2/3 3/4	2/4 1/4
Lissabon 1)	d. per Mil.	2 13/32	2 13/32	2 3/8	2 7/10
Mexico	d. per \$	26	26	25	27
Montevideo 1)	d. per \$	49 7/8	50 1/2	49 1/8	50 1/2
Montreal	\$ per £	4.80 7/8	4.78 3/4	4.78 3/4	4.82 3/8
R.d.Janeiro 1)	d. per Mil.	5 31/32	5 15/16	5 15/16	6
Shanghai	Sh. p. tael	3/2	3/2 3/16	3/1 1/2	3/2 3/8
Singapore	id. p. \$	2/4 1/4	2/4 3/16	2/4 3/32	2/4 5/16
Valparaiso 2)	peso p. £	40.80	41.50	41.60	42.10
Yokohama	Sh. p. yen	1/7 7/32	1/7 11/32	1/7 3/16	1/7 11/32

* Koersen der voorafgaande dagen. 1) Telegrafisch transfert. 2) 90 dg.

ZILVERPRIJS 1)

GOUDPRIJS 3)

	Londen N.York 2)		Londen
19 Jan. 1925	32 1/8	68 3/8	87 1/8
20 " 1925	32 3/10	68 3/8	87 1/2
21 " 1925	32 3/10	68 3/8	87 3/8
22 " 1925	32 3/10	68 1/2	87 3/8
23 " 1925	32	68 1/4	86 1/10
24 " 1925	32 1/16	68 1/2	—
26 Jan. 1924	33 3/16	63 1/8	97 7/8
20 Juli 1914	24 15/16	54 1/8	84 1/10

1) p. oz. stand. 2) Foreign silver. 3) p. oz. fine.

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

De Minister van Financiën maakt bekend:

Vorderingen	19 Januari 1925	26 Januari 1925
Saldo bij Nederl. Bank..	f 2.206.339,61	f 10.945.449,49
Saldo bij betaalmeesters..	6.689.411,87	6.900.070,38
Voorschot op ult. Dec. 1924 aan de gemeenten op voor haar door Rijk te heffen gem. ink.bel. en opeenten op Rijksink.bel.	75.914.262,36	75.914.262,36
Voorsch. aan de koloniën	11.518.605,17	14.818.031,07
Voorsch. a. h. buitenland	217.533.475,88	216.900.331,64
Daggeldleeningen tegen onderp. v. schatk.papier	3.000.000,—	—
Verplichtingen.		
Voorsch. door de Ned. Bank Schatkistbilj. in omloop 1)	f 173.861.000,—	f 173.861.000,—
Schatkistprom. in omloop	116.760.000,—	115.260.000,—
Waarv. direct bij Ned. Bk.	—	—
Zilverbons (met inbegrip v. de bedragen bij betaalmeesters in kas).....	22.409.403,50	22.026.782,50
Door den Postch.- en Giro-dienst in 's Rijks Schatkist gestort.....	31.058.899,89	29.877.175,14
1) Waarvan f 37.056.000 vervallen op of na 1 April 1927.		

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

De Minister van Koloniën maakt bekend

	17 Januari 1925	24 Januari 1925
Voorschot uit 's Rijks kas aan N.-I.	f 1.366.000,—	f 2.371.000,—
Ind. Schatk. prom. in oml.	70.000.000,—	70.000.000,—
Muntbiljetten in omloop.	38.420.000,—	37.695.000,—
Ten voordeele v. N.-I. geboekt beleggingsgeld v. h. N.-I. muntfonds....	6.322.000,—	6.388.000,—
Totaal	f 116.108.000,—	f 116.454.000,—
Tegoeed v. N.-I. bij Jav. Bnk.	3.650.000,—	6.127.000,—
In 's lands kassen	41.879.000,—	—

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 26 Januari 1925.

Activa.			
Binnenl. Wis- sels, Prom., enz. in disc.	Hfdbk. f 47.049.040,10 Bijbnk. " 25.172.992,19 Ag. sch. " 42.340.636,83	f	114.562.669,12
Papier o. h. Buitenl. in disconto	-----		—
Idem eigen portef.	f 124.516.074,—		—
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel.	-----		124.516.074,—
Beleeningen incl. vrsch. in rek.-ert. op onderp.	Hfdbk. f 68.376.335,66 Bijbnk. " 13.452.550,53 Ag. sch. " 75.195.167,03	f	157.024.053,22
Op Effecten.	f 154.710.853,22		—
Op Goederen en Spec.	2.313.200,—		157.024.053,22
Voorschotten a. h. Rijk.	-----		—
Munt en Muntmateriaal			
Munt, Goud	f 56.284.065,—		—
Muntmat., Goud	448.259.366,62		—
	f 504.543.431,62		—
Munt, Zilver, enz.	14.103.378,93		—
Muntmat., Zilver	-----		518.646.810,55
Effecten			
Belegging Res. fonds. f	5.654.306,46		—
id. van 1/8 v. h. kapit.	3.998.982,13		9.653.288,59
Gebouwen en Meub. der Bank	-----		5.212.500,—
Diverse rekeningen	-----		92.060.154,66
	f 1.021.675.550,14		—
Passiva.			
Kapitaal	f 20.000.000,—		—
Reservefonds	5.655.237,53		—
Bijzondere reserve	8.235.000,—		—
Bankbiljetten in omloop	892.988.255,—		—
Bankassignatiën in omloop	2.030.526,72		—
Rek.-Cour. { Het Rijk f 12.096.459,55 saldo's: { Anderen f 62.968.648,67	-----		75.065.108,22
Diverse rekeningen	-----		17.701.422,67
	f 1.021.675.550,14		—
Beschikbaar metaalsaldo	f 324.207.688,03		—
Op de basis van 2/3 metaaldekking	130.190.910,04		—
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is.	-----		1.621.038.440,—

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikk. Metaal-saldo	Dek-kings-perc.
26 Jan. '25	504.543	14.103	892.988	77.096	324.208	53
19 " '25	504.599	13.558	913.763	61.187	322.719	53
12 " '25	504.523	13.104	931.565	58.270	319.201	52
5 " '25	504.578	12.520	954.979	43.750	316.880	52
29 Dec. '24	504.613	12.619	935.446	60.745	315.518	52
22 " '24	504.621	12.991	925.171	71.804	317.734	52
28 Jan. '24	581.745	8.752	1.008.309	31.623	381.894	58
25 Juli '14	162.114	8.228	310.437	6.198	43.521 ¹⁾	54

Data	Totaal bedrag disconto's	Hiervan Schat-kist-promessen rechtstreeks	Belee-ningen	Papier op het buiten-land	Diverse rekeningen ²⁾
26 Jan. 1925	114.563	—	157.024	124.516	92.060
19 " 1925	116.998	—	157.068	124.431	94.497
12 " 1925	120.704	—	160.254	125.515	99.159
5 " 1925	123.285	—	177.175	113.109	101.939
29 Dec. 1924	119.683	—	171.775	112.036	97.068
22 " 1924	123.377	—	162.971	112.626	101.153
28 Jan. 1924	235.770	32.000	149.129	25.094	59.372
25 Juli 1914	67.947	14.300	61.686	20.188	509

1) Op de basis van 2/3 metaaldekking. 2) Sluitpost activa.

SURINAAMSCH BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Discont.	Div. rekeningen ¹⁾
20 Dec. 1924	1.065	1.518	877	1.667	631
13 " 1924	1.063	1.543	881	1.059	531
6 " 1924	1.064	1.664	825	1.059	567
29 Nov. 1924	1.096	1.659	1.907	1.046	512
22 " 1924	1.097	1.502	1.051	1.031	534
22 Dec. 1923	1.154	1.516	701	1.169	513
5 Juli 1914	645	1.100	560	735	396

1) Sluitpost der activa.

JAVASCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens. De samengetrokken cijfers der laatste weken zijn telegrafisch ontvangen.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikk. metaal-saldo
24 Jan. 1925	186.250	—	276.000	99.000	111.250
17 " 1925	185.750	—	280.500	100.000	109.650
10 " 1924	186.500	—	283.500	91.500	111.400
27 Dec. 1924	133.647	52.810	276.780	99.868	111.902
20 " 1924	133.655	52.821	278.382	101.904	111.175
13 " 1924	133.280	52.952	281.141	101.594	110.432
6 " 1924	133.637	54.444	281.401	114.906	109.616
26 Jan. 1924	149.838	63.380	259.812	87.334	144.589
27 " 1923	156.131	58.057	259.718	102.498	142.433
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842 ²⁾

Data	Dis-conto's	Wissels, buiten N.-Ind. betaal-b.	Belee-ningen	Diverse rekeningen ¹⁾	Dek-kings-percentage
24 Jan. 1925	—	130.820	—	***	50
17 " 1925	—	137.650	—	***	49
10 " 1924	—	138.770	—	***	50
27 Dec. 1924	32.406	16.433	73.809	76.948	50
20 " 1924	32.349	16.312	77.616	76.934	49
13 " 1924	32.626	16.263	81.701	75.430	49
6 " 1924	35.059	15.664	92.230	74.349	47
26 Jan. 1924	35.491	21.067	73.462	28.429	61
27 " 1923	35.914	30.869	73.482	22.741	59
25 Juli 1914	7.259	6.395	47.934	2.228	44

1) Sluitpost activa. 2) Basis 1/3 metaaldekking.

BANK VAN ENGELAND.

Voornaamste posten, onder bijvoeging der Currency Notes, in duizenden ponden sterling.

Data	Metaal	Circulatie	Currency Notes		
			Bedrag	Govd.	Gov. Sec.
21 Jan. 1925	128.572	124.843	283.498	27.000	234.422
14 " 1925	128.569	126.133	287.110	27.000	238.312
7 " 1925	128.564	127.563	293.022	27.000	244.471
31 Dec. 1924	128.560	128.296	295.025	27.000	248.111
24 " 1924	128.524	129.752	302.095	27.000	255.127
17 " 1924	128.512	125.504	296.642	27.000	251.432
23 Jan. 1924	128.076	125.143	278.914	27.000	234.220
22 Juli 1914	40.164	29.317	—	—	—

Data	Gov. Sec.	Other Sec.	Public Depos.	Other Depos.	Reserve	Dek-kings-perc. 1)
21 Jan. '25	49.213	75.280	22.923	107.007	23.478	18
14 " '25	50.979	74.386	11.659	117.866	22.186	17 1/8
7 " '25	51.665	75.657	12.912	117.170	20.751	15 1/8
31 Dec. '24	68.580	103.600	8.511	165.779	20.014	11,5
24 " '24	41.920	83.590	14.852	111.280	18.522	14,61
17 " '24	42.040	72.398	10.557	108.751	22.758	19
23 Jan. '24	49.942	71.472	13.612	112.430	22.683	17,99
22 Juli '14	11.005	33.633	13.735	42.185	29.297	52 1/8

1) Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

BANK VAN FRANKRIJK.

Voornaamste posten in miljoenen francs.

Data	Goud	Waarv. in het buitenl.	Zilver	Te goed in het buitenl.	Butt. gew. voorsch. afd. Staat	Schat-kisttoil-jetten ¹⁾	Wissels
22 Jan. '25	5.545	1.864	304	574	21.400	4.891	5.524
15 " '25	5.545	1.864	304	573	21.500	4.890	5.981
8 " '25	5.545	1.864	304	573	21.700	4.885	5.946
2 " '25	5.545	1.864	306	569	21.800	4.877	5.914
25 Dec. '24	5.545	1.864	306	570	22.600	4.872	5.241
24 Jan. '24	5.541	1.864	297	582	22.800	4.597	3.669
23 Juli '14	4.104	—	639	—	—	—	1.541

Data	Waarvan op het buitenl.	Uitge-stelde Wissels	Belee-ningen	Circulatie	Regk. Courant Particulieren	Staat
22 Jan. '25	19	8	3.012	40.602	1.957	16
15 " '25	21	8	3.012	40.797	1.978	15
8 " '25	23	9	3.075	40.831	2.239	15
2 " '25	24	9	2.939	40.885	2.614	12
25 Dec. '24	21	9	2.930	40.604	1.959	14
24 Jan. '24	26	13	2.435	38.329	2.372	21
23 Juli '14	24	—	718	5.911	943	400

1) In disc. genomen wegens voorsch. v. d. Staat a. buitenl. regering.

DUITSCHER RIJKS BANK.

Voornaamste posten in millioenen Reichsmark.

Data	Goud	Daarvan bijbuitent. circ. banken 1)	Deviezen als gouddekking geldende	Andere wissels en cheques	Beleeningen
15 Jan. 1925	791,7	198,7	263,9	1.743,6	17,4
7 " 1925	780,6	198,7	260,2	1.883,5	8,2
31 Dec. 1924	759,6	207,1	253,2	2.064,1	17,0
23 " 1924	717,6	216,5	239,2	1.959,8	24,2
15 " 1924	696,2	230,6	232,1	2.079,0	17,2
6 " 1924	696,1	235,3	232,0	2.169,6	8,1
23 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effecten	Diverse Activa ²⁾	Circulatie	Rek.-Crt.	Diverse Passiva	Schuld aan Rentenbank
15 Jan. 1925	119,8	1.774,0	1.646,2	983,7	1.629,8	403,5
7 " 1925	109,9	1.757,5	1.799,8	897,0	1.616,3	432,1
31 Dec. 1924	78,0	1.654,4	1.941,4	820,9	1.570,6	456,5
23 " 1924	78,3	1.782,8	1.765,0	965,8	1.565,7	488,3
15 " 1924	78,7	1.838,0	1.723,2	1.131,7	1.555,2	513,8
6 " 1924	77,9	1.757,0	1.804,0	970,7	1.524,3	684,7
23 Juli 1914	330,8 ³⁾	200,4	1.890,9	944,-	40,0	—

1) Onbelast. 2) W.o. schatk. papier. 3) W.o. Rentenbankscheine: 15,7 Jan., 31,23,15,6 Dec. resp. 328,2; 258,8; 145,1; 272,1; 342; 322,5 mill.

BANQUE NATIONALE DE BELGIQUE.

Voornaamste posten in millioenen francs.

Data	Metaal incl. buitenti. saldi	Beleeningen van tegoed in h. buitl.	Beleeningen van prom.-d. provincien	Binnenlandsche wissels	Beleeningen	Voorschot aan den Staat	Circulatie	Rek. Crt. Particulieren
22 Jan. '25	376	85	480	1.504	350	5.200	7.623	278
15 " '25	376	85	480	1.518	343	5.200	7.747	184
8 " '25	376	—	—	1.520	379	—	7.746	274
24 Dec. '24	359	85	480	1.479	349	5.250	7.590	435
18 " '24	358	85	480	1.434	281	5.250	7.530	376
11 " '24	357	85	480	1.395	359	5.250	7.613	338
24 Jan. '24	366	85	480	1.328	298	5.300	7.431	318

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

FEDERAL RESERVE BANKS.

Voornaamste posten in millioenen dollars.

Data	Goudvoorraad		Wettig betaalmiddel, Zilver etc.	Wissels	
	Totaal bedrag	Dekking F. R. Notes		In herdisc. v. d. member banks	In de open markt gekocht
7 Jan. '25	2.950,9	1.775,1	124,4	264,4	341,0
31 Dec. '24	2.936,5	1.743,6	110,5	314,1	387,1
24 " '24	2.912,8	1.793,0	84,7	396,4	389,6
17 " '24	2.954,1	1.869,5	94,5	283,8	336,8
10 " '24	2.997,5	1.868,4	95,2	254,3	352,8
3 " '24	3.027,9	1.951,5	90,0	248,9	354,6
9 Jan. '24	3.131,5	2.158,2	107,0	606,9	319,2

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circulatie	Totaal Deposito's	Gestort Kapitaal	Goud-Dekking-perc. 1)	Algem. Dekking-perc. 2)
7 Jan. '25	496,0	1.805,4	2.316,5	112,2	71,6	74,6
31 Dec. '24	540,2	1.862,1	2.310,7	112,0	70,4	73,0
24 " '24	537,9	1.941,7	2.311,2	112,0	68,4	70,5
17 " '24	564,2	1.871,5	2.256,3	112,0	71,5	73,9
10 " '24	551,9	1.853,6	2.259,3	112,1	72,8	75,2
3 " '24	574,9	1.849,0	2.305,4	112,2	72,8	75,1
9 Jan. '24	100,4	2.147,1	1.984,8	110,5	75,8	78,4

1) Verhouding totalen goudvoorraad tegenover opeisbare schulden: F. R. Notes en netto deposito. 2) Verhouding totalen voorraad muntmateriaal en wettig betaalmiddel tegenover idem.

PARTICULIERE BANKEN AANGESLOTEN BIJ HET FED. RES. STELSEL.

Voornaamste posten in millioenen dollars.

Data	Aantal banken	Disconto's en beleeningen	Beleggingen	Reserve bij de F. R. banks	Totaal Deposito's	Waarvan time deposits
31 Dec. '24	737	13.068	5.531	1.680	18.269	4.849
24 " '24	738	13.023	5.578	1.700	18.028	4.814
17 " '24	739	12.989	5.593	1.694	18.166	4.816
10 " '24	739	12.972	5.604	1.669	18.125	4.826
3 " '24	739	12.915	5.611	1.724	18.170	4.826
2 Jan. '24	766	12.067	4.555	1.455	15.705	4.104

Aan het eind van ieder kwartaal wordt een overzicht gegeven van enkele niet wekelijks opgenomen bankstaten.

EFFECTENBEURZEN.

Amsterdam, 26 Januari 1925.

Terwijl de internationale fondsenmarkten over het algemeen een niet zeer opgewekt verloop hebben aangetoond en ook het slot geen stemming van optimisme te voorschijn heeft kunnen roepen, heeft men ter beurze van Berlijn tegen het einde der berichtperiode een zoodanige opleving gekregen, dat vele rubrieken een hooger niveau hebben kunnen bereiken. Vooral montaan-waarden hebben hierin ten volle kunnen deelen. De aandrang is in dit geval voornamelijk uitgegaan van West-Duitschland, terwijl buitenlandsche aankopen — naar men te Berlijn meent te weten, meer in het bijzonder voor rekening van Frankrijk — een stimulerenden invloed hebben uitgeoefend. Dat werkelijk Fransche kringen als koopers zijn opgetreden, behoeft geen verwondering te wekken, indien men weet, dat de onderhandelingen tusschen Deutsche en Fransche industrieelen omtrent de oprichting van een Europeesch staalverbond eenig inzicht in omvang en capaciteit van de Duitsche bedrijven hebben gegeven. Bovendien waren vóór den oorlog aandelen Harpener b.v. ter beurze van Parijs reeds goed bekend. Over het algemeen schijnt zich ook het overige buitenland echter veel meer voor Duitsche ondernemingen te gaan interesseeren en wel in het bijzonder voor de oudere, goed-geclasserde maatschappijen. Als bewijs hiervoor mogen de recente crediet-transacties gelden. Krupp, Thyssen en de A.E.G. hebben reeds leeningen in het buitenland afgesloten, de Siemensgroep beredert een dergelijke operatie in de Vereenigde Staten voor. Zelfs worden de voorwaarden, waaronder gelden in het buitenland worden opgenomen, volgens Deutsche begrippen niet drukkend geacht. De dollar-leening ten laste van Thyssen vereischt een rente van 7,35 pCt. 's jaars, die van Krupp 7,18 pCt. en die van de A.E.G. 7½ pCt. Uit deze opvatting is het ook te verklaren, dat men aan de Deutsche beurzen rekening houdt met de mogelijkheid, dat het buitenland, hetzij dan de Unie of eenig ander land, zich binnen afzienbaren tijd op grooter schaal dan thans reeds geschiedt, voor de aandelenmarkt zal interesseeren. Vele maatschappijen toch zullen binnenkort tot kapitaalsuitgiften moeten overgaan en men acht het waarschijnlijk, dat hiervoor buiten de landsgrenzen een goede markt gevonden zal kunnen worden. Anticipeerend op deze mogelijkheid, vormen thans reeds vele der goede aandelen een voor de speculatie aantrekkelijk object.

De markt te Londen is eerder aan den lusteloozen kant geweest, meer in het bijzonder voor de beleggingsafdeeling, ondanks het vooruitzicht op een spoedig herstel van den gouden standaard. In dit opzicht is er wel eenig verschil te constateeren met den toestand van enkele weken geleden, toen de inschrijving op de 3½ pCt. Conversie-leening zulk een opmerkelijk succes heeft gehad. De oorzaak van de aarzelende houding wordt eensdeels toegeschreven aan de overlading van de beleggingsmarkt met nieuwe fondsen, gedurende den laatsten tijd, anderdeels aan de onzekerheid ten aanzien van het effect van den eventueel herstelden gouden standaard. Er zijn weliswaar slechts weinig stemmen, die tegen een zoodanig herstel pleiten, doch men geeft in beleggingskringen blijkbaar toch de voorkeur aan een afwachtende houding, zoolang men niet volkomen zeker is van de maatregelen, die genomen zullen worden, om den sterlingkoers gedurende den eersten, moeilijken, overgangstijd, op peil te houden. Aan den anderen kant zijn op de aandelenmarkt verschillende afdelingen op te merken geweest, welke van een vaste houding blijk hebben gegeven. Opmerkelijk is het, dat hieronder ook thee-aandelen begrepen moeten worden. Toen korten tijd geleden het bericht werd gelanceerd, dat een onderzoek van regeeringswege zou worden ingesteld naar de hooge theeprijzen, viel in de desbetreffende afdeling een vrij scherpe val te constateeren; blijkbaar is men omtrent de gevolgen van een dergelijk onderzoek thans gerust gesteld.

Te Parijs valt feitelijk eenzelfde terughouding op te merken. Zoowel de beroepshandel als het publiek onthouden zich vrijwel geheel van het doen van zaken, zoolang zij niet weten, welke fiscale maatregelen in de naaste toekomst genomen zullen worden. Angstvallig volgt men den loop der buitenlandsche wisselkoersen, doch ook dit heeft geen verlevendiging der omzetting medegebracht. In het algemeen schijnt men in Frankrijk de politiek te volgen zooveel mogelijk gelden naar het buitenland te zenden en deze daar te laten, waardoor de geldmarkt in het eigen land een verstrooving moet ondergaan en de handel ter beurze sterk moet inkrimpen. In verband met een en ander houdt men ook rekening met de mogelijkheid eener discontoverhoging door de Bank van Frankrijk. Tegen het einde

der berichtperiode is een iets grooter speculatieve bedrijvigheid ontstaan, doordat het vooruitzicht op de aanstaande financiële debatten in de Kamer het treffen van definitieve maatregelen meer binnen het bereik der naaste toekomst brengt. Er zijn dan ook posities in verschillende richtingen opgebouwd, welke echter, naar het schijnt, elkaar goeddeels hebben opgeheven, zoodat eenige opmerkelijke verandering van het koerspeil niet heeft plaats gevonden.

Te New York is de speculatie gedurende de achter ons liggende week opnieuw aangewakkerd door de prijsverhoging van ruwe petroleum en door de zeer vaste houding op de graanmarkt. Het laatste vooral heeft de hoop op nog grooter levendigheid in handel en industrie doen groeien. Tegelijkertijd heeft de geldmarkt nog geen teekenen van vermoeienis aangetoond, ondanks het feit, dat, zoals hierboven reeds medegedeeld, vooral voor rekening van Duitschland, een beroep op de liquide middelen wordt gedaan.

Ten onzent is het verloop der beurs zonder opvallende bijzonderheden geweest. De *beleggingsmarkt* is, in verband met de ruimte op de geldmarkt, welke ook gedurende de achter ons liggende dagen nog geen einde heeft genomen, vast van toon geweest, hoewel hier en daar reeds eenige reacties, gevolg van realisaties, te constateeren zijn geweest. Dit was althans het geval voor de inheemsche beleggingspapieren. Wat de buitenlandsche soorten betreft, is de belangstelling eveneens iets afgenomen, b.v. voor Mexicaansche waarden, zoodat de opgaande beweging van de vorige week geen voortgang heeft kunnen hebben. 6 pCt. Ned. Werk. Schuld 1922: 102 $\frac{5}{8}$, 103 $\frac{3}{8}$, 103; 4 $\frac{1}{2}$ pCt. Ned. Werk. Schuld 1917: 89 $\frac{3}{4}$, 90 $\frac{3}{4}$, 90; 7 pCt. Ned. Indië: 102 $\frac{15}{16}$, 103 $\frac{32}{32}$, 102 $\frac{15}{16}$; 5 pCt. Brazilië 1903 £ 100: 68 $\frac{1}{4}$, 69, 67 $\frac{1}{4}$; 8 pCt. Sao Paulo 1921: 97 $\frac{11}{16}$, 98 $\frac{3}{16}$, 97 $\frac{7}{8}$.

De afdeling voor *bankaandeelen* is zeer rustig geweest, met een geringe neiging tot reactie. Amsterdamsche Bank: 135, 134, 134 $\frac{1}{2}$; Incasso Bank: 101, 102 $\frac{1}{2}$, 103 $\frac{1}{2}$, 104; Ned. Handel Mij.: 123 $\frac{1}{2}$, 123; Ned. Ind. Handelsbank: 142, 138, 139, 140 $\frac{1}{2}$; R'damsche Bankverg.: 77, 79, 75, 76; Twentsche Bank: 114, 115, 116.

De markt voor *binnenlandsche industriele waarden* is vrijwel verlaten gebleven. Er was geen enkel fonds, dat groote omzetten te aanschouwen heeft gegeven en de koersfluctuaties zijn hiermede volkomen in overeenstemming geweest. Meerendeels viel er een lichte koersteruggang te constateeren, welke echter niet in de eerste plaats door verkoopsdrang, meer echter door ontstentenis van vraag is veroorzaakt. Centrale Suiker Mij.: 116, 115, 114 $\frac{1}{4}$; Du Croo & Brauns: 14 $\frac{1}{8}$, 14 $\frac{5}{8}$; Gero Fabriek: 90, 88, 37, 84 $\frac{1}{2}$; Hollandsche Kunstzijde: 164 $\frac{1}{4}$, 162 $\frac{1}{2}$, 159, 160; Jurgens: 81 $\frac{1}{16}$, 78, 80; Ned. Mij. v. Mijnbouwkundige Werken: 76 $\frac{1}{2}$, 70 $\frac{1}{2}$, 73, 71; Ned. Kunstzijde: 355 $\frac{1}{2}$, 349 $\frac{1}{2}$, 349; Philips' Gloeilampenfabr.: 316, 310, 314, 318; R'dam Drogdok: 174, 175, 174 $\frac{1}{2}$.

De aandacht, welke de vorige week nog door *aandeelen in handelsondernemingen* werd getrokken, is gedurende de achter ons liggende dagen verdwenen. Zoowel aandeelen Compania als aandeelen Nederlandsche Wol Maatschappij hebben zich dan ook koersverliezen moeten getroosten. Compania Mercantile Argentina: 20, 19, 18 $\frac{1}{4}$, 19; Internationale Crediet en Handelsverg. R'dam: 198, 195 $\frac{1}{2}$; Ned. Wol Mij.: 152 $\frac{1}{4}$, 149 $\frac{1}{2}$, 148 $\frac{1}{4}$, 147.

Veel meer belangstelling heeft daarentegen de rubriek voor *mijnaandeelen* op zich gevestigd. Vooral de plotselinge en groote daling in aandeelen Redjang-Lebong heeft niet nagelaten groote omzetten in het leven te roepen. Als oorzaak werd ter beurze aangenomen, dat de maatschappij behoefte aan nieuw bedrijfskapitaal zou hebben. Tegen het slot der berichtweek is een klein herstel ingetreden; het nadeelig verschil bedraagt per saldo echter toch nog ongeveer 40 pCt. In de overige mijnsorten was de handel veel geringer en ook de schommelingen in de koersen zijn niet opvallend geweest. Billiton 1ste Rubr.: 470, 474, 470; Redjang Lebong: 323, 307, 272, 281 $\frac{1}{2}$; Siloëngkang: 124 $\frac{1}{2}$, 114 $\frac{1}{2}$, 119 $\frac{1}{2}$, 117 $\frac{1}{2}$.

Op de *petroleummarkt* heeft het bericht van de prijsverhoging voor ruwe Pennsylvania-olie voorbijgaand een stimulerende uitwerking gehad. Deze heeft echter, althans voor zoover het hoofdfonds betreft, niet veel langer dan 66n dag geduurd. Daarna viel een zekere apathie op te merken, welke een terugval van den hoogst bereikten koers ten gevolge heeft gehad. Ook de overige soorten hebben zich niet aan den invloed hiervan kunnen onttrekken. Dordtsche Petroleum Mij.: 364 $\frac{1}{4}$, 357, 372, 367 $\frac{1}{2}$; Geconsolideerde Petroleum Mij.: 175 $\frac{1}{4}$, 171 $\frac{1}{8}$, 177 $\frac{1}{4}$, 176; Koninklijke Ned. Petroleum Mij.: 385 $\frac{1}{4}$; 377 $\frac{1}{4}$, 396 $\frac{1}{2}$, 392 $\frac{1}{2}$.

Rubberaandeelen zijn gedurende het grootste deel der berichtweek lusteloos geweest. Tegen het slot trad echter

een vrij krachtig herstel in, ondanks het feit, dat er nog steeds onzekerheid bestaat ten aanzien van de hoegrootheid der verhoging van het uitvoercontingent uit Britsch-Indië, op 1 Februari a.s. De vaste houding echter van den rubberprijs te Londen heeft de markt klaarblijkelijk over de aarzeling, ontstaan door deze onzekerheid, heen geholpen. Hessa Rubber: 178 $\frac{1}{4}$, 177, 191 $\frac{1}{2}$, 187; Java Caoutchouc Mij.: 127 $\frac{1}{2}$, 129, 130 $\frac{1}{4}$, 129; Oost Java Rubber Mij.: 252, 248 $\frac{1}{2}$, 258 $\frac{1}{4}$, 250; Serbadjadi: 213 $\frac{1}{2}$, 217, 218.

De *tabakmarkt* was uitermate stil en, onder den invloed van klein aanbod, iets in reactie. Arendsburg: 418, 414 $\frac{1}{2}$, 413; Deli Batavia Mij.: 370 $\frac{1}{4}$, 363, 367; Deli Mij.: 390, 386, 384; Senembah Mij.: 392, 386 $\frac{1}{4}$, 388; Holland—Sumatra Mij.: 54, 45, 48, 48 $\frac{1}{2}$.

Eveneens viel een teruggang, maar dan iets scherper, te constateeren voor *suikeraandeelen*. Met uitzondering van aandeelen H.V.A. bestond hier de neiging tot realisatie, vooral in verband met de lagere Cuba-noteringen en met de stabiliteit, op het lager niveau, van de verkoopprijzen de V.J.S.P. Cultuur Mij. der Vorstenlanden: 160, 156, 157; Java Cultuur Mij.: 337, 327 $\frac{1}{2}$, 330 $\frac{1}{4}$; Kalibagor: 393, 385, 386; Moorman: 335, 327, 329 $\frac{1}{2}$.

Thee-aandeelen hebben, in aansluiting met hetgeen hierboven van de fondsenmarkt te Londen is gezegd, een aanmerkelijke verbetering kunnen ondergaan, welke voor de meeste soorten tot het einde der berichtweek heeft kunnen aanhouden. Telaga Patengan: 281 $\frac{1}{4}$, 285, 272 $\frac{1}{2}$ (ex div.); 289; Rongga Landb. Mij.: 225 $\frac{1}{4}$, 230 $\frac{1}{2}$, 230; Preanger Regentschappen: 134 $\frac{1}{4}$, 131, 132.

Ook de *scheepvaartmarkt* heeft meer belangstelling getrokken, in verband met de kleine verbetering in de vrachten, welke uit het buitenland werd gemeld. Holland—Amerika Lijn: 69, 71 $\frac{1}{2}$, 70; Kon. Ned. Stoomboot Mij.: 78 $\frac{1}{4}$, 77, 79 $\frac{1}{4}$, 78 $\frac{1}{4}$; Mij. Zeevaart: 88, 90 $\frac{1}{4}$, 91.

De *Amerikaansche markt* bleef doorgaans vast, doch zonder veel handel. American Car & Foundry: 195 $\frac{1}{2}$, 198, 196; American Water Works: 183, 170; Studebaker: 1110, 1080, 1090, 1085; United States Steel: 124 $\frac{1}{2}$, 126 $\frac{7}{8}$, 127 $\frac{15}{16}$; Southern Pacific: 112 $\frac{7}{8}$, 104 $\frac{7}{8}$; Union Pacific 149 $\frac{7}{16}$, 148 $\frac{1}{8}$, 149 $\frac{7}{16}$.

De *geldmarkt* was ruim; gedurende het grootste gedeelte der week was prolongatie 2 pCt. verkrijgbaar; alleen tegen het slot werd 2 $\frac{1}{4}$ pCt. genoteerd. Mede in verband hiermede heeft de jongste obligatie-uitgifte der gemeente Rotterdam zulk een buitengewoon groot succes gehad.

GOEDERENHANDEL.

GRANEN.

27 Januari 1925.

De kooplust voor tarwe is in de afgelopen week zeer groot geweest en de prijzen zijn bijna overal geweldig gestegen. In Chicago liep de Mei-termijn op van \$ 1,90 tot \$ 1,96 $\frac{1}{2}$, terwijl in Winnipeg de prijs ver boven de \$ 2 ging, n.l. tot \$ 2,05 $\frac{1}{2}$. Ongetwijfeld viert de speculatie hoogtij, doch, bang gemaakt door de voortdurende verhoogingen, ontstond ook bij de consumenten meer kooplust. In Londen werd een buitengewoon groot aantal ladingen verhandeld voornamelijk Australische, doch ook zeer veel Argentijnsche. Ook verkocht men reeds eenige ladingen Indische tarwe van den nieuwen oogst. De voorraden zijn in de Vereenigde Staten wederom eenigszins afgenomen, doch de oogstberichten uit alle landen zijn gunstig; uitzondering hierop vormt Hongarije, waar de stand van den oogst niet goed schijnt te zijn en waar ook de bezaaide oppervlakte aanmerkelijk minder zou zijn dan verleden jaar. De in Frankrijk met wintertarwe bezaaide oppervlakte wordt door het Ministerie van Landbouw aldaar ca. 4 pCt. grooter geschat dan een jaar geleden. Een herziene oogststraming van Argentinië geeft in totaal 23.966.000 qrs. tegen 30.925.000 qrs. een jaar geleden. Dit is een van de belangrijkste hausse-argumenten geweest en de Argentijnsche markten gingen sprongsgewijze omhoog, Buenos Aires n.l. van 16,80 tot 17,65.

Er wordt nog voortdurend gesproken over inkoop van Rusland en ontegenzeggelijk zijn verdere zaken gedaan. De vertegenwoordigers van het Russische Inkoopbureau beweren evenwel, dat de hoeveelheid die zij gekocht hebben, veel te hoog wordt opgegeven.

Voor rogge was de verhoging nog aanmerkelijk meer dan voor tarwe. Chicago liep van 1,64 $\frac{1}{2}$ tot 1,76 $\frac{1}{2}$ op. Terzelfdertijd werd rogge naar Europa geoffreerd tot lagere prijzen dan de Amerikaansche pariteit. Het artikel is in Amerika geheel in handen van speculanten, doch daar Amerika het enige exportland is, moet Europa, zij het schoorvoetend, de verhoogingen wel volgen. Een groote omzet is evenwel niet tot stand gekomen.

Ook de voergranen waren over het algemeen vast ge-

Noteeringen.

Data	Chicago			Buenos Aires		
	Tarwe Mei	Maïs Mei	Haver Mei	Tarwe Febr.	Maïs Febr.	Lijnzaad Febr.
24 Jan. '25	195 $\frac{3}{8}$	133	61 $\frac{1}{2}$	17,50	11,15	24,20
17 „ '25	188 $\frac{1}{2}$	135	62 $\frac{3}{4}$	16,30	11,— ²⁾	23,70
24 Jan. '24	109 $\frac{1}{2}$	80 $\frac{3}{4}$	48 $\frac{3}{8}$	10,80	9,70	19,60
24 Jan. '23	117 $\frac{1}{2}$	72 $\frac{3}{8}$	44 $\frac{3}{8}$	11,75 ¹⁾	8,80 ¹⁾	18,— ¹⁾
24 Jan. '22	115 $\frac{1}{2}$	53 $\frac{3}{4}$	39 $\frac{1}{8}$	11,30	7,60	18,45
20 Juli '14	82	56 $\frac{3}{8}$	36 $\frac{1}{2}$	9,40	5,38	13,70

¹⁾ Per Maart. ²⁾ Per Januari.

Locoprijzen te Rotterdam/Amsterdam.

Soorten	26 Jan. 1925	19 Jan. 1925	28 Jan. 1924
Tarwe*	19,35	18,75	12,25
Rogge (No. 2 Western) ..	17,80	16,70	9,90
Maïs (La Plata)	257,—	249,—	217,—
Gerst (48 lb. malting) ...	269,—	266,—	211,—
Haver (38 lb. white clipp.) ¹⁾	13,75 ⁴⁾	13,80 ⁴⁾	10,25
Lijnkoecken (Noord-Ameri- ka van La Plata-zaad) ¹⁾	14,50	14,60	14,35
Lijnzaad (La Plata) ³⁾	517,—	504,—	468,—

¹⁾ per 100 KG. ²⁾ per 2000 KG. ³⁾ per 1960 KG.
*No. 2 Hard/Red Winter Wheat. ⁴⁾ Canada No. 3.

AANVOEREN in tons van 1000 KG.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	18/24 Jan. 1925	Sedert 1 Jan. 1925	Overeenk. tijdvak 1924	18/24 Jan. 1925	Sedert 1 Jan. 1925	Overeenk. tijdvak 1924	1925	1924
Tarwe	8.660	31.794	26.873	—	—	—	31.794	26.873
Rogge	78	1.388	21.933	—	—	1.725	1.388	23.658
Boekweit	894	1.377	3.401	—	—	—	1.377	3.401
Maïs	19.210	67.664	57.668	2.700	7.590	6.123	75.254	63.791
Gerst	1.130	7.051	20.657	400	600	8.060	7.651	28.717
Haver	1.232	4.059	21.819	—	150	—	4.209	21.819
Lijnzaad	2.217	20.899	2.482	1.902	4.189	1.850	25.0·8	4.332
Lijnkoek	6.070	11.387	9.200	—	—	—	11.387	9.200
Tarwemeel	1.070	11.158	11.294	295	2.749	—	13.907	11.294
Andere meelsoorten	193	1.010	516	—	—	—	1.010	516

stemd. In Engeland verbeterde de vraag voor spoedig verwachtte Platamaïs, waardoor eenige ladingen werden opgenomen. Ook Antwerpen nam een lading op en de prijzen zijn daardoor aanmerkelijk gestegen. Argentinië laadde aanmerkelijk minder maïs af, doch de Donau treedt meer en meer als verscheper op den voorgrond. De prijzen voor den nieuwen oogst van La Platamaïs blijven stijgen. Speculanten in Engeland en in Antwerpen verkochten tot aanmerkelijk lagere prijzen dan Argentijnsche huizen verlangden, doch naar Duitschland kwamen nog tamelijk regelmatige zaken tot stand. Ook in Zuid-Afrika verkocht men maïs voor verscheper gedurende den a.s. zomer, doch nadat eenige partijen door Europa geaccepteerd waren, trokken de meeste verkoopers zich terug. In ons land is de vraag niet bijzonder groot geweest, aangezien de aanvoeren den laatste tijd zeer ruim waren. Er is nu evenwel weinig maïs naar Rotterdam onderweg, zoodat de prijzen goed gehandhaafd bleven. Er kwamen tamelijk veel zaken in Donau-maïs tot stand. De consumptie vroeg deze soort vrij geregeld, maar de eerste hand bleef regelmatig aan de markt. De Amerikaansche maïsmarkt was in tegenstelling met de markten van tarwe en rogge flauw gestemd, zoodat de prijzen ruim 6 d.c. terugliepen, n.l. van 1,37 $\frac{1}{2}$ tot 1,30 $\frac{1}{2}$. Dit heeft op den Europeeschen toestand evenwel weinig invloed uitgeoefend, aangezien deze prijzen toch nog veel te hoog zijn. Reden van den zwakken toestand van de Amerikaansche markt was een aanzienlijke vermeerdering der voorraden als gevolg van geringe vraag en ruime aanvoeren.

Ook de gerstmarkt bleef vast gestemd, doch de omzet was gering en op het laatst liepen de prijzen in Amerika iets terug. Ook wordt er nogal wat Donaugerst aangeboden in ladingen die aan de Engelsche kust zijn aangekomen.

De prijzen van haver liepen in Amerika eenigszins terug, doch in Argentinië zijn zij vrij stabiel. In Engeland waren de prijzen wat hooger, doch in de meeste andere markten was de vraag onvoldoende, zoodat de prijzen eerder iets afbrokkelden.

SUKKER.

NOTEERINGEN.

Data	Amsterdam Maart	Londen			New York 96 pCt. Centrifugals
		Tates Cubes No. 1	White Java's f.o.b. per Mei/Juni	Cuba's 96 pCt. c.l.f. Febr./Maart	
26 Jan. '25	f 19 $\frac{15}{16}$	Sh. 36/6	Sh. 18/-	Sh. 13/7 $\frac{1}{2}$	\$ cts. 4,52
19 „ '25	„ 20 $\frac{1}{8}$	37/-	18/-	14/-	4,59
26 Jan. '24	„ 32 $\frac{15}{16}$	62/9	25/6	26,6	6,65
26 Jan. '23	„ 23 $\frac{3}{8}$	53,9	19/9	16/6	5,09
4 Juli '14	„ 11 $\frac{13}{32}$	18/-	—	—	3,26

De verschillende suikermarkten waren kalm gestemd en getuigden over het algemeen van weinig animo.

In Amerika zwakten de prijzen voor Spot Centrifugals en voor vroege termijnsuiker in den loop der week af, terwijl de noteeringen voor de latere termijnmaanden daarentegen aantrokken, hetgeen uit ondervolgende cijfers blijkt:

	Sp. C.	Jan.	Mrt.	Mei	Juli
Slot voorafgaande week	4.59	2.95	2.84	2.96	3.09
Opening verslagweek	4.59	2.93	2.82	2.94	3.07
Slot verslagweek	4.52	2.77	2.91	3.05	3.16

De ontvangsten in de Atlantische havens der V. S. bedroegen 61.856 tons, de versmeltingen 48.000 tons (tegen 40.000 tons in 1924) en de voorraden 50.000 tons.

In prompte Cubasuiker kwamen belangrijke afdoeningen tot stand tot prijzen, fluctueerende tusschen 2,81, 2,87 $\frac{1}{2}$ en 2,75 d.c. c. & fr. New York, terwijl Engeland eveneens groote posten kocht tot sh. 14/9 en 14/4 $\frac{1}{2}$ voor prompte verschepering en tot 13/9 voor Februari/Maart-verschepering.

De Cuba-statistiek is als volgt:

	1925	1924	1923
	Tons	Tons	Tons
Weekontvangsten 17 Jan. '25 ..	151.763	107.831	91.420
Tot sedert 1 Dec. '24-17 Jan. '25 ..	286.144	292.391	308.932
Aantal werkende fabrieken	161	155	135
Weekexport 17 Jan. 1925	86.422	64.741	70.434
Totaal 1-17 Jan. '25	234.998	158.390	212.740
Totaal voorraad op 17 Jan. '25 ..	151.146	134.001	99.245

Het weder blijft gunstig.

De zichtbare voorraden volgens Czarnikow zijn:

	1924/25	1923/24	1922/23
	Tons	Tons	Tons
Duitschland 1 Dec. '24	874.000	744.000	772.000
Tsjechoslowakije 1 Jan. '25 ..	769.000	546.000	470.000
Frankrijk 1 Dec. '24	305.000	208.000	176.000
Nederland 1 Dec. '24	198.000	124.000	185.000
België 1 Nov. '24	62.000	51.000	51.000
Engeland 1 Jan. '25	172.000	164.000	312.000
Totaal (Europa) ..	2.380.000	1.837.000	1.966.000
V.S. Atlant. havens 21 Jan. '25 ..	50.000	35.000	55.000
Cuba alle havens 17 Jan. '25 ..	151.000	134.000	99.000
„ binnenl. 3 Jan. '25	143.000	93.000	150.000
Totaal ..	2.724.000	2.099.000	2.270.000

Op Java was de markt flauwer gestemd en kon de prijs van f 11 voor witte suiker uit den nieuwen oogst niet meer gehandhaafd blijven. De V. J. P. verkochten eenige partijen tot f 10 $\frac{1}{2}$, waartoe later ook Junilevering herverkocht werd. Daarna werd f 10 $\frac{1}{2}$ voor witte suiker en f 9 $\frac{1}{2}$ voor No. 16 en hooger geboden, doch nog niet geaccepteerd. Ook voor disponibele suiker was er alleen belangstelling tot gereduceerde prijzen; enkele afdoeningen vonden plaats tot f 13 $\frac{1}{2}$ a f 13 $\frac{1}{4}$.

Hier te lande fluctueerden de prijzen op de termijnmarkt nagenoeg niets en waren de noteeringen ongeveer

voor Maart f 20, Mei f 20¼, Augustus f 20¼, Augustus f 20¼ en December f 19¼, waartoe, vooral voor Mei en Augustus, goede kooplust bestond. De omzet bedroeg deze week ongeveer 2500 tons.

KATOEN.

Marktbericht van de Heeren Sir Jacob Behrens & Sons, Manchester, d.d. 21 Januari 1925.

De Amerikaansche katoenmarkt blijft vast en prijzen tonen slechts weinig verandering. De ontvangsten in Amerikaansche havens zijn belangrijk en bedragen circa een kwart miljoen balen over een tijdperk van twee weken gedurende de laatste maand. In Liverpool werden verleden week totaal 32.000 balen verkocht. Egyptische katoenprijzen waren tot Maandag vast, doch op Dinsdag steeg F.G.F. Sakel Spot tot 30.35 tegen 29.00 verleden Dinsdag. Deze stijging wordt toegeschreven aan „settling day” in Alexandrië; terwijl hedenmorgen Liverpoolfutures wat flauwer zijn.

Amerikaansche garens zijn wat williger en de productie wordt niet geheel afgenomen, zoodat men dan ook wel van meening is, dat een uitbreiding van de productieinkrimping noodzakelijk is, tenzij de toestand beter wordt. Zoowel Ring- als Mule cops worden slecht gevraagd en er gaat weinig om. De exporthandel is beperkt en hier en daar worden slechts enkele partijtjes Mulegarens voor de ververijen verlangd. Naar getwijnde garens bestaat meer belangstelling en de vraag hiernaar is voor binnenlandsch gebruik vrij goed, hoewel de omzet deze week wel iets verminderd is. Verkoopen van Egyptische garens zijn slechts gering en er schijnt een bepaalde stagnatie in zaken te zijn. Uitgezonderd enkele partijen in fijne medio garens voor het Oosten, gaat er weinig om en over het algemeen is de handel beperkt. Koopers zijn nog steeds huiverig om op basis van tegenwoordige katoenprijzen zaken te doen.

Deze week heeft de doekmarkt ons wat teleurgesteld. Vooral de vraag van de Oostersche markten is wat verminderd, doch desniettemaan blijvend prijzen over het algemeen vast en is het moeilijk te zeggen, waaraan de huidige slapte te wijten is. Het kan zijn, dat koopers zich afzijdig houden omdat zij veronderstellen, daardoor de prijzen te kunnen drukken, dan wel uit spijt, dat zij er niet in geslaagd zijn tegen hun prijzen te koop, ondanks den geringen omzet, die sedert weken door Manchester gemeld werd. Deze slechte zaken beginnen langzamerhand veel op een sprookje te lijken, daar, zoals wij reeds meermalen schreven, fabrikanten door geregelde kleine orders in staat zijn geweest hun positie te verbeteren en over het algemeen thans voldoende werk hebben.

14 Jan. 21 Jan. Oost. koersen. 13 Jan. 20 Jan.

Liverpoolnoteeringen. T.T. op Indië 1/5 7/8 1/5 3/4
F.G.F. Sakellaridis 29,00 30,35 T.T. op Hongkong 2/4 2/3 7/8
G.F. No. 1 Oomra 9,95 9,80 T.T. op Shanghai 3,2 3/1 3/4

Noteering voor Loco-Katoen.
(Middling Uplands.)

	23 Jan. 1925	16 Jan. 1925	9 Jan. 1925	23 Jan. 1924	23 Jan. 1923
New York voor Middling ...	23,45 c	24,— c	24,14 c	34,— c	28,75 c
New Orleans voor Middling	23,25 c	23,65 c	23,80 c	34,— c	28,38 c
Liverpool voor Middling ...	12,87 d	13,08 d	13,03 d	18,95 d	16,12 d*)

*) Voor fully middling ouden Standaard.

Ontvangsten in- en uitvoeren van Amerikaansche havens.
(In duizendtallen balen).

	1 Aug. '24 tot 16 Jan. '25	Overeenkomstige periode	
		1923-'24	1922-'23
Ontvangsten Gulf-Havens.	6787	5250	4363
„ Atlant. Havens			
Uitvoer naar Gr. Brittannië	1652	1319	973
„ „ 't Vasteland etc.	2569	1996	1805
„ „ Japan	536	400	324

Voorraden.

(In duizendtallen balen).

	16 Jan. '25	Overeenkomstig tijdstip	
		1924	1923
Amerik. havens	1654	933	951
Binnenland	1438	988	1256
New York	205	175	72
New Orleans	442	230	220
Liverpool	567	460	474

KOFFIE.

Het artikel bleef ook in de afgelopen week in een slependen toestand verkeeren. Aan de termijnmarkten was er in de prijzen slechts zeer weinig beweging en de omzetten waren beperkt. Aan onze markt liepen alleen voor de dichtstbijzijnde maanden de prijzen een weinig op, hetgeen hoofdzakelijk het gevolg was van iets meer vraag naar ordinaire Santos, de kwaliteit, waaruit de leveringen in de laatste maanden hoofdzakelijk hadden bestaan. De noteeringen waren aan de ochtend-call te:

	Rotterdam (Santos-contract) basis Good				Amsterd. (Gemengd contract) basis Santos Good			
	Mrt.	Mei	Sept.	Dec.	Mrt.	Mei	Sept.	Dec.
27 Jan. 62	59¼	56¼	54¼	59	56 7/8	53 3/8	51 5/8	
20 „ 61 1/8	58 7/8	56 3/8	54 1/8	58 3/8	56 3/8	53 7/8	51 1/4	
13 „ 61 5/8	60 3/8	58 1/4	56 5/8	59 3/4	57 7/8	55 3/4	53 1/4	
6 „ 60 1/8	59	56 7/8	55	59 1/4	57 3/8	55 1/8	53	

De slot-noteeringen te New York van het aldaar geldende gemengd contract (basis Rio No. 7) waren:

	Mrt.	Mei	Sept.	Dec.
26 Jan.	\$ 20,61	\$ 19,35	\$ 17,58	\$ 17,08
19 „	„ 20,74	„ 19,55	„ 17,85	„ 17,40
12 „	„ 21,45	„ 20,38	„ 18,74	„ 18,25
5 „	„ 20,77	„ 19,78	„ 18,20	„ 17,60

De officieele noteeringen voor loco bleven onveranderd 75 ct. voor Superior Santos en 64 ct. voor Robusta, doch de afzet was nog beperkt. Voor dezen nog steeds onbevredigende gang van zaken waren verschillende oorzaken. De aangekondigde verhooging van het uitvoerrecht van Santos, waarover reeds in het vorig bericht is gesproken, en die middelerwijl is ingegaan, had in de laatste weken een groot aanbod van Brazilië ten gevolge gehad. De Brazilianen hadden verwacht, dat de koffiehandel deze posten, die voor onmiddellijke verschepping gereed lagen, gretig zou opnemen, om zich op die wijze voor zijn voorraad nog te voorzien van eene aanvulling, waarvan de prijs slechts bezwaard werd met het oude uitvoertarief. Toen echter bleek, dat deze verwachting niet verwezenlijkt werd en er, naar geschat wordt, slechts 1/3 gedeelte van dit aanbod door den handel werd opgenomen, is een ander deel door verschillende exporteurs te Santos naar Europa en Amerika geconsigneerd en bleef de rest vrij zwaar op de markt drukken. Het gevolg van een en ander is, dat de prijzen, die Brazilië op het oogenblik voor prompte aflading vraagt, in plaats van hooger, in verschillende gevallen eer iets lager zijn dan kort geleden, zoodat de in het vorig bericht uitgesproken mogelijkheid, dat Brazilië de verhooging van het uitvoerrecht voor 'eigen rekening zou moeten nemen, werkelijkheid schijnt te worden.

Een andere factor, die belemmerend op de zaken werkt, is de onzekerheid, die nog altijd heerscht omtrent den toestand van Brazilië op politiek gebied. Wel is waar lekt aangaande den opstand aldaar slechts hoogst zelden officieel iets uit en worden door de Regeering zelfs van tijd tot tijd geruuststellende mededeelingen verspreid, doch particuliere berichten melden nog dezer dagen, dat het in sommige districten nog steeds volstrekt niet rustig is. Integendeel zou zelfs een zeer belangrijk deel der bevolking van de verschillende Staten, o.m. van Sao Paulo, waaronder velen uit de kringen van de planters en van den handel, de zaak der revolutionairen, die zich hoofdzakelijk richt tegen den President en de om hem heen geschaarde regeeringspersonen en ambtenaren, zijn toegedaan. En al is nu, in het algemeen gesproken, een opstand niet licht een baisse-motief voor een exportartikel van het betreffende land, zoo is in dit geval de vraag, wat de wisselkoers in Brazilië eventueel doen zou, overheerschend, en op die vraag is natuurlijk vooraf geen antwoord te geven.

Ten slotte maken de zeer hooge prijzen, waarop het artikel voor de goede kwaliteiten is aangeland, velen min of meer angstig. Bij een stand van 62 ct. voor Santos-good per Maart op de termijnmarkt, dat is van 63 1/2 ct. voor Superior (waarop natuurlijk zoo mogelijk alleen de slecht-smakende koffies geleverd worden) vraagt Brazilië voor in smaak en brand goed beschreven Superior op prompte aflading 126/- à 127/- per cwt., wat uitkomt op ongeveer 77 à 77 1/2 ct. per 1/2 K.G. alhier op ceel geleverd. En van de goedboouige gewassen Centraal-Amerikaansche koffies op spoedige aflading, zooals Salvador, Guatemala, Columbia enz., zijn de prijzen voor de gewone gangbare kwaliteiten gestegen tot ongeveer 87 à 90 ct., hier op ceel uitkomende. Het verschil tusschen de waarde van goede koffie op aflading en die van Santos op de termijnmarkt is op het oogenblik dus wel buitengewoon groot, en voor een

beteren gang van zaken ware een kleinere afstand tusschen termijn en effectief zeker zeer gewenscht.

Rotterdam, 27 Januari 1925.

THEE.

Na den val der prijzen in de vorige week kon de thee-markt te Londen zich in de afgelopen week weder herstellen en waren prijzen niet alleen vast, doch verbeterden zij met $\frac{1}{4}$ tot 1 d. per lb. Bovendien konden verschillende opgehouden partijen van de vorige veiling tot goede prijzen afdoening vinden.

Voor de e.v. Amsterdamsche veiling op 29 dezer wordt dan ook een vast verloop tegemoet gezien, zij het ook, dat de prijzen ten gevolge van den teruggang in Londen lager zullen zijn dan die der vorige veiling. Het schijnt, dat — zooals trouwens verwacht wordt — het onderzoek van de regeeringscommissie omtrent de hooge theeprijzen vrijwel geen ander resultaat zal hebben dan dat de commissie zal moeten mededeelen, dat de hooge prijzen eenvoudig een gevolg zijn van het feit, dat de wereldproductie van thee achter is gebleven bij de toename van het wereldverbruik.

Amsterdam, 26 Januari.

RUBBER.

De rubbermarkt was gedurende de afgelopen week voortdurend aan fluctuaties onderhevig. In den aanvang vielen de prijzen snel, doch het slot bracht de noteringen weder bijna op het beginniveau terug.

De slotnoteringen luiden:

			einde voorafgaande week
Crêpe	Januari 98	ct.	98 $\frac{1}{2}$ ct.
"	Jan./Maart 98 $\frac{1}{2}$	"	98 $\frac{1}{2}$ "
"	April/Juni 97	"	95 $\frac{1}{2}$ "

26 Januari 1925.

COPRA.

De markt was deze week aanvankelijk vast gestemd; Engelsche fabrieken kochten regelmatig. Het slot was flauwer. De Hollandsche fabrieken toonden zeer weinig belangstelling.

De noteringen zijn:

Nederl.-Ind. f.m.s. stoomend	f	35 $\frac{5}{8}$
"	Januari afl.	"	35 $\frac{1}{2}$
"	Februari	"	35 $\frac{1}{8}$
"	Maart	"	35 $\frac{1}{4}$
"	April	"	35.—

26 Januari 1925.

METALEN.

Loco-Noteringen te Londen:

Data	Koper Stand- daard	Koper Electro- lytisch	Tin	Lood	Zink
26 Jan. 1925..	65.12/6	70.5/-	263.7/6	39.17/6	37.5/-
19 " 1925..	66.-/-	71.-/-	259.10/-	41.17/6	37.17/6
13 " 1925..	66.15/-	71.15/-	266.17/6	43.10/-	38.15/-
5 " 1925..	68.-/-	71.15/-	277.12/6	43.5/-	38.10/-
28 Jan. 1924..	62.5/-	68.5/-	249.-/-	32.-/-	35.5/-
20 Juli 1914..	61.-/-		145.15/-	19.-/-	21.10/-

VERKEERSWEZEN.

VRACHTENMARKT.

De kolenvrachtenmarkt van Amerika vertoont nog geen verandering en de vrachten staan op hetzelfde peil. Naar West-Italië werd afgesloten tegen \$ 3,30 per Februari, terwijl naar Zuid-Amerika (Lower Plate) \$ 3,50 per Februari betaald werd.

Ofschoon de vrachtenmarkt voor graan het grootste gedeelte der week ongeanimeerd was, leefde deze tegen het einde eenigszins op en bleken er meer ladingen beschikbaar te zijn. Er bestond echter bijna uitsluitend vraag naar de Middellandsche Zee, buiten een weinig tonnage, dat naar U. K. gezocht werd. Van Philadelphia werd een spotprompte boot van 35.000 qtrs. met cancelling 31 Januari afgesloten naar Genua direct tegen een bijzonder goede vracht, n.l. 19 $\frac{1}{2}$ cents. Verder werd van de Range o.m. afgesloten naar Avonmouth tegen 3/9 per qtr. Februari, en naar de Middellandsche Zee (niet ten Oosten van West-Italië) tegen 16 $\frac{1}{2}$ à 17 $\frac{1}{2}$ cents per 100 lbs. naar gelang van grootte per Februari en Februari/Maart; naar de Zwarte Zee 4 $\frac{1}{4}$ per qtr. met vrije lossing en havenkosten per begin Februari.

Van de Golf werd een boot van middelbare grootte afgesloten naar de Middellandsche Zee op basis van 4/9 per

qtr. met de optie Adriatische Zee tegen 5/- per Februari, doch is de markt van die richting zeer ongeanimeerd.

Voor stukgoed werden booten afgesloten van de Zuidelijke Atlantische Zeehavens naar U. K./Continent op „lumpsum” basis naar gelang van grootte en kubiek. Voor een boot van 3600 ton cargo werd \$ 18.000 betaald en voor een 3050 tonner \$ 15.000 per Februari, vrij van kosten in de laadhaven.

In suiker worden van West-Indië nog geregeld zaken gedaan doch de vraag is niet gepresseerd, hetgeen, in verband met de slapte op de andere Amerikaanse markten, de reeders verhindert de stijging van vrachtprijzen te forceeren. Van Cuba werd afgesloten tegen 23/- naar U. K./Continent met 5 Februari cancelling voor een boot van 7700 ton, terwijl voor geheel Februari een 6500 tonner met 21/6 betaald werd. Naar kleine tonnage is een zeer geringe vraag. Van San Domingo werd 24/- betaald voor een 3000 tonner per Februari.

Van de North Pacific werden gedeeltelijke ladingen geboekt tegen ongeveer 25/- naar U. K. havens. Voor lumber wordt nog tonnage gezocht naar Japan tegen \$ 11,50 per Februari en naar de Atlantische havens van de Vereenigde Staten tegen \$ 15 voor dezelfde positie.

Van de River Plate is de markt zeer flauw en er is zeer weinig vraag naar ruimte. Een groot aantal booten is reeds in ballast van daar naar de Oost vertrokken, terwijl nog een twaalfal booten is blijven liggen om te wachten op een hopelijke verbetering dezer markt. Verschillende afsluitingen werden gedaan naar de Adriatische Zee tegen 27/- per Januari/Februari.

De salpetermarkt bleef onveranderd. Een 7/7600 tonner werd afgesloten tegen 30/- Continent. 2/6 extra Scandinavië of Middellandsche Zee per 1/14 Februari. Naar U.S.A. werden geen ladingen afgesloten, doch kunnen er booten geplaatst worden per Februari en Maart tegen \$ 5,25 basisvracht.

Van de markten in het Oosten vonden wederom belangrijke afsluitingen plaats, ofschoon de vrachten in het algemeen onveranderd bleven. Van Saigon werd een boot per Februari/Maart afgesloten tegen 37/6 naar het Continent met de optie voor een gedeelte „bran” tegen 40/-. Een parcel van 2000 tons boonen werd afgesloten van Wladivostok en Dalny naar Rotterdam/Hamburg tegen 36/3.

Ofschoon de markt van Australia in het begin van de week flauw te noemen was, leefde zij tegen het einde der week weder op. Bevrachters hadden hoofdzakelijk interesse voor prompte booten. Van Zuid/Victoria/Sydney werd een basisvracht van 48/6 betaald voor Februari booten van handige grootte, terwijl 47/6 werd betaald voor Maart/April.

De rijstmarkt van Burmah was flauw en ofschoon er een groot aantal orders zijn wilden de bevrachters de reeders niet tegemoetkomen in hun vrachtiddeen. Per Februari werd tot 34/- betaald naar het Continent, terwijl voor Maart/April 33/- werd gedaan naar Havre/Hamburg range.

Indië was weer actief. Van Bombay/Karachi werd gesloten op d.w. tegen 28/- per Februari en 27/6 per Maart. terwijl van Karachi op „scale terms” werd afgesloten tot 23/6, Februari en 23/- Mei/Juni. De Madraskust was vertegenwoordigd door verscheidene afsluitingen van kernels naar Middellandsche Zee/U. K./Continent tegen 35/- per Februari/Maart, en 33/9 per Maart/April.

De markten van de Donau, Zwarte Zee en Middellandsche Zee zijn weinig veranderd. De Golf van Biscaye is nog steeds vast en werden de volgende afsluitingen gedaan: Vivero/Rotterdam 6/9, Dcido/Rotterdam 6/9, Bilbao/Rotterdam 6/6.

Ook in de kolenvrachtenmarkt van Engeland valt geen verandering te bespeuren.

26 Januari 1925.

RIJNVAART.

Week van 18 t/m. 24 Januari 1925.

De aanvoeren van zeezide bleven gering en de beschikbare scheepsruimte was ruimschoots voldoende.

In daghuur naar de Rijnstations werden enkele schepen gecharterd à 3 ct. per ton/dag.

De ertsvrachten bedroegen gemiddeld f 0,60 met $\frac{1}{4}$ lostijd; f 0,70 met $\frac{1}{2}$ lostijd.

De waterstand bleef vallend; zoowel naar den Boven- als naar den Benedenrijn werd op beperkten diepgang afgeleden.

In de verlading van kolen in de Ruhr kwam geen opleving en konden zich de vrachten moeilijk op het peil der vorige week handhaven.

Het sleeploon werd gemiddeld genoteerd volgens het 45 cts. tarief.