

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

ORGAAN VOOR DE MEDEDEELINGEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

UITGAVE VAN HET INSTITUUT VOOR ECONOMISCHE GESCHRIFTEN

10^E JAARGANG

WOENSDAG 18 FEBRUARI 1925

No. 477

INHOUD.

HET EERSTE WETSONTWERP TOT REORGANISATIE DER SOCIALE VERZEKERING door <i>Mr. A. C. Josephus Jitta</i>	138
Wegonderhoud, Wegverbetering en Wegbelasting in het Eerste Verslag der Staatscommissie voor het Vervoer- vraagstuk door <i>Mr. Dr. R. H. Baron de Vos van Steenwijk</i>	139
De verlaging van de Salarissen der Rijksambtenaren II (Slot) door <i>Mr. Dr. J. H. van Zanten</i>	141
Een gevaarlijk Ontwerp II (Slot) door <i>Dr. C. Gerretson</i>	144
Het Twente-Rijnkanaal	146
BUITENLANDSCHE MEDEWERKING:	
De Fransch-Duitsche onderhandelingen over een Handelsverdrag door <i>Prof. Bertrand Noguro</i>	147
AANTEKENINGEN:	
De Kamer van Koophandel te Maastricht en de Nederlandsche Spoorwegen over de kolenvrachten	149
STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN	153—160
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.

17 FEBRUARI 1925.

Ook deze week was de geldmarkt weder zeer ruini. Geldgevers waren echter ondanks het grootte aanbod, blijkbaar niet geneigd tot elken prijs af te doen. De prolongatierente bleef daardoor aanvankelijk 2 $\frac{3}{4}$ pCt. noteeren en particulier disconto werd na 2 $\frac{1}{2}$ pCt. ook weder voor 2 $\frac{5}{16}$ pCt. verhandeld. Later werd het aanbod echter te dringend, zoodat de discontorente tot 2 $\frac{3}{8}$ à 2 $\frac{1}{16}$ pCt. inzakte en de prolongatie-noteering op 2 pCt. kwam.

* * *

De Minister van Financiën heeft de inschrijving opengesteld op schatkistpapier op 23 Februari a.s. Aangeboden worden de gebruikelijke coupures en vervaltijden tot een totaal bedrag van slechts f 25 miljoen.

* * *

Op den weekstaat van De Nederlandsche Bank ver- toont de post binnenlandsche wissels een daling van f 4,9 miljoen, die voor het grootste deel voor rekening komt van de Hoofdbank.

Het tegoed van het Rijk, hetwelk de vorige week-

staat had aan te wijzen, heeft in de afgelopen week plaats gemaakt voor een debetsaldo ten bedrage van f 5,7 miljoen. De zilvervoorraad der Bank vermeer- derde met f 1,8 miljoen. De teruggang van f 6,8 mil- lioen, dien de diverse rekeningen op de actiefzijde der balans te zien geeft, correspondeert voor een deel met de gelijktijdige stijging van den post papier op het buitenland, welke van f 120,1 miljoen tot f 123,5 mil- lioen opliep.

De biljettencirculatie daalde met f 4,5 miljoen. De rekeningcourant-saldi van anderen blijken met f 13 miljoen te zijn toegenomen. Het dekkingspercentage bedraagt nagenoeg 55.

* * *

De wisselmarkt was de afgelopen berichtsweek vrij levendig. Londen was het aanbod der vorige week te boven gekomen en schommelde nauwelijks $\frac{3}{4}$ cent. Dollars waren weder gezocht, zoodat de koers lang- zaam tot ongeveer 2,49 kon stijgen, waarmede de samenhangende wissels gelijken tred hielden. Het was echter hoofdzakelijk de sterk inzakkende koers van Fransche francs, die een groote levendigheid veroor- zaakte. Vooral in het laatst der week nam de daling weder verontrustende afmetingen aan. Tot Donder- dag kon de koers zich nog omstreeks 13,30 handha- ven. Vrijdag werd echter voor 12,10 afgedaan en Za- terdag werd voor 12,85 verhandeld. Ook Belgische francs werden nog weder meegetrokken. In den laat- sten tijd is het verband belangrijk losser geworden, maar deze scherpe daling ging toch niet zonder in- vloed voorbij. Gisteren trad onder sterke schomme- lingen eenig herstel in, waarvan België gebruik maak- te om het geleden verlies nagenoeg in te halen, Parijs bleef echter nog sterk terug. De marge kromp daar- door van 65 op 45 cent.

LONDEN, 14 FEBRUARI 1925.

In het begin der week was geld zeer schaarsch en werd een klein bedrag bij de Bank of England opge- nomen; daarna ontspande zich de toestand eenigszins, doch niet in die mate, dat een krachtige vraag naar wissels ontstond. Op de discontomarkt kwamen aldus niet veel zaken tot stand; driemaandswissels werden op 3 $\frac{3}{4}$ pCt. genoteerd en iets daaronder genomen. Het aangeboden bedrag schatkistpapier kon tegen een iets lager disconto aan de vorige maal plaatsing vinden.

12-mnds. prima bankaccept noteerde 3 $\frac{11}{16}$ pCt.; 3- mnds. idem 3 $\frac{3}{4}$ —3 $\frac{13}{16}$ pCt.; 4-mnds. idem 3 $\frac{3}{4}$ — $\frac{7}{8}$ pCt.; 6-mnds. idem 3 $\frac{15}{16}$ —4 pCt.

HET EERSTE WETSONTWERP TOT REORGANISATIE DER SOCIALE VERZEKERING.

Bij Koninklijke hoedschap van 5 Februari 1925 bereikte de Tweede Kamer — eenige dagen vóór zij haar laatste zittingsperiode vóór de a.s. algemeene verkiezingen zou ingaan — het ontwerp eener Ziekte- en Ongevallenwet, dat beoogt den eersten stap te zijn op den weg tot reorganisatie en voltooiing van het gebouw onzer sociale verzekering. Reeds was, zooals in den laatsten tijd gebruikelijk is, 8 maanden te voren een voorontwerp — waaraan men vol goede verwachtingen den naam van voorontwerp van een Ziekte- en Ongevallenwet 1925 had gegeven — openbaar gemaakt, op het tijdstip, waarop het advies van de vertegenwoordigers van de ter zake belanghebbende patroons en arbeiders en de beste deskundigen op dit gebied door middel van den Hoogen Raad van Arbeid, waarin zij zitting hebben, daaromtrent was gevraagd.

Van hoe groot belang de Regeering deze reorganisatie acht, moge blijken uit de omstandigheid, dat de Minister-president in 1922 heeft verklaard, dat hij den heer Aalberse slechts op dien grond heeft kunnen bewegen het ambt van Minister van Arbeid te blijven bekleeden, dat hij op die wijze althans een gedeelte van deze herziening tot stand zou kunnen brengen. En hoezeer de Minister van Arbeid er naar gestreefd heeft met de wenschen der belanghebbenden en der deskundigen rekening te houden, blijkt wel hieruit, dat hij niet alleen de vergadering van den Hoogen Raad van Arbeid, waarin het desbetreffende advies is vastgesteld, heeft voorgezeten, zooals hij trouwens geregeld pleegt te doen, doch dat hij zelfs het voorzitterschap heeft bekleed van de uit niet minder dan 25 leden bestaande bijzondere commissie, welke den Raad betreffende de meest gewenschte grondslagen der reorganisatie van voorlichting heeft gediend.

Aan de voltooiing van het gebouw onzer sociale verzekering is door allerlei omstandigheden zoo langzaam gearbeid, dat, nog vóór de Ziekte- en Ongevallenwet in werking is getreden en de werkloosheidsverzekering zelfs maar wettelijk is geregeld, tot een ingrijpende verbouwing moet worden overgegaan.

De eerste vraag, die daarbij rees, was, of men ter vereenvoudiging de ongevallenverzekering met de ziekteverzekering zou samenvoegen, dan wel met de invaliditeitsverzekering. Neemt men in aanmerking, dat de invaliditeitsverzekering beoogt te voorzien in de derving van inkomsten ten gevolge van *duurzame* ongeschiktheid om te werken en de ziekteverzekering in de derving van inkomsten ten gevolge van een *tijdelijke* ongeschiktheid om te werken, terwijl de ervaring geleerd heeft, dat de gevolgen van 95 pCt. der ongevallen minder dan 6 weken plegen te duren, dan ligt het voor de hand, dat de Regeering op het voetspoor van den Hoogen Raad van Arbeid de oplossing heeft gezocht in de samenvoeging zooveel mogelijk van ziekte- en ongevallenverzekering. En degenen, die klagen, dat zulks ten gevolge zal hebben, dat onze gave en goed werkende Ongevallenwet zal worden bedorven, mogen bedenken, dat het bij een reorganisatie niet altijd mogelijk is, al het bestaande, zelfs al bewijst het goede diensten, onaangetast te laten.

Ik moet in mijn bestek enkele punten slechts terloops aanroeren, omdat ik ze van ondergeschikt belang acht, al plegen deze punten somtijds meer dan mij wenschelijk schijnt, op den voorgrond te worden gebracht. Het zijn de vragen, of de premie van de ziekteverzekering geheel of gedeeltelijk door de werkgevers moet worden betaald en of de uitkeering in geval van ziekte 70 dan wel 80 pCt. van het normale loon moet zijn. Ik bepaal mij dienaangaande in de eerste plaats tot de opmerking, dat het alleszins gewenscht is in de huidige omstandigheden de lasten, welke op het bedrijfsleven worden gelegd, niet zwaarder te maken dan noodzakelijk is, al moge men daar-

bij tevens in aanmerking nemen, dat onze wetgevende machine zoo langzaam pleegt te malen, dat men geen groote optimist behoeft te zijn, om aan te nemen, dat industrie en handel de malaise te boven zullen zijn gekomen, alcer de financieele lasten, welke uit de invoering van de wettelijke ziekteverzekering voortvloeien, inderdaad op de schouders der burgerij zullen worden gelegd.

Principieel is er stellig meer vóór dan tegen te zeggen, dat de arbeiders meebetalen aan de premien der sociale verzekering. En de socialisten, die zich meestal haasten de wenschelijkheid te betoogen, dat deze premien nagenoeg geheel door de werkgevers worden betaald, moeten maar eens de verstandige woorden ter harte nemen onlangs door een van hun woordvoerders neergeschreven: dat het gewenscht is, dat de arbeidersklasse die kosten meedraagt, „al was „dat alleen maar om haar plaats in het beheer der „verzekeringen op te eischen en omdat zij dezen eisch „voor de openbare meening niet zou kunnen verdedigen, als zij niet bereid zou zijn, zelf een deel der „kosten te dragen.”¹⁾

Dat deze punten van ondergeschikte beteekenis zijn, blijkt ten overvloede uit de overweging, dat het altijd mogelijk zal blijven dienaangaande voor bepaalde groepen door middel van een collectief contract een aanvullende regeling te treffen en dat een desbetreffende wetswijziging technisch altijd zeer gemakkelijk tot stand te brengen zal zijn. Degenen, die in dit opzicht van „alles of niets” spreken, moeten zich het spreekwoord van een half ei of een leegen dop nog maar eens in hun herinnering terug roepen.

Het gewichtigste punt bij de herziening is ongetwijfeld: de kwestie der organisatie. De ervaring gedurende 25 jaar is dienaangaande de beste leermeesteres.

De Ongevallenwet was in den vorm, waarin zij aanvankelijk door de Tweede Kamer is aangenomen doch door de Eerste Kamer werd verworpen, naar Duitsch model geheel en al opgetrokken op de basis van een uitvoering, uitsluitend door van overheidswege ingestelde organen. De wijziging, die onder den invloed van de verwerping door de Eerste Kamer, in het ontwerp werd aangebracht, opende de mogelijkheid, dat de werkgevers het risico, dat uit hun bedrijf voortvloeide, zelf zouden dragen. Niettegenstaande deze wijziging met groot wantrouwen werd begroet, is gebleken, dat de bereikte resultaten aan de hoogst gespannen verwachtingen der voorstanders hebben voldaan.

De uitvoering der zee- en landbouwongevallenverzekering, waarbij onder den drang der omstandigheden een heel wat grootere mate van vrijheid aan het particulier initiatief werd gelaten — de uitvoering geschiedde feitelijk door verenigingen van werkgevers, al hadden de arbeiders in de toekenning der uitkeeringen een stem — heeft het vertrouwen in de door het particulier initiatief geschapen organen nog vergroot.

Zoo mocht het in 1921 aan twee vertrouwensmannen van werkgevers en werknemers — de heeren Posthuma en Kupers — gelukken een Proeve van een Ziekte- en Ongevallenwet te ontwerpen, waarin de van overheidswege ingestelde Raden van Arbeid, die nota bene de voornaamste reden van hun bestaan hadden moeten vinden in de uitvoering van de ziekteverzekering, geheel en al werden uitgeschakeld en de groote meerderheid van den Hoogen Raad van Arbeid bleek in datzelfde jaar aan deze Proeve de voorkeur te geven boven de Ziekte- en Ongevallenwet-Talma.

Had de Regeering in dat jaar doorgetast, dan had zij ruimschoots gelegenheid kunnen vinden een wettelijke regeling op dien grondslag nog vóór de verkiezingen van 1922 tot stand te brengen. Doch de Regeering aarzelde en liet het goede getij verlopen.

Ik geloof, dat de juistheid van de hoofdgedachte,

¹⁾ J. Oudegeest in de Socialistische Gids, 1925, blz. 188.

die ten aanzien van de organisatie der sociale verzekering in de Proeve was uitgewerkt en waardoor de Hooge Raad van Arbeid zich later in zijn advies betreffende de reorganisatie der sociale verzekering nog eens met grooten nadruk heeft uitgesproken: *dat de uitvoering der sociale verzekering zooveel mogelijk moet worden overgelaten, aan de organisaties der belanghebbende werkgevers en werknemers*, slechts door zeer weinigen betwist zal worden. Bij de uitvoering stuit men echter op een reeks van verschillende bezwaren.

Het is dan ook volkomen begrijpelijk, dat het stelsel van organisatie, dat in het ontwerp van de Ziekten- en Ongevallenwet is neergelegd, niemand *ten volle* zal bevredigen. Maar degenen, die in dit opzicht het volle pond verlangen, mogen bedenken, dat een ontwerp, waarin geheel en al aan hun wenschen zou worden voldaan, stellig een groote meerderheid bestaande uit degenen, die andere wenschen koesteren, tegenover zich zou vinden.

Wie zich hiervan goed rekenschap heeft gegeven, zal moeten erkennen, dat de oplossing, die het thans bij de Kamer aanhangige wetsontwerp geeft, *mits men bij de uitwerking en de toepassing de noodige voorzichtigheid in acht neemt*, misschien nog het beste middel is, om althans zooveel mogelijk aan zooveel verschillende verlangens tegemoet te komen. Met de gecursiveerde woorden bedoel ik, dat men er voor zal moeten waken, dat de betrekkelijk groote vrijheid, die de wet geeft om bedrijfsverenigingen op te richten, niet zal ontaarden in versnippering. Het aantal bedrijfsverenigingen zal desnoods eenige tientallen, doch zeker niet eenige honderdtallen mogen bedragen. De verklaring, welke dienaangaande in de memorie van toelichting wordt gegeven, dat het gecischte minimum loonbedrag voor een erkenning als bedrijfsvereniging onstreeks 25 miljoen gulden zal bedragen, is alleszins geruststellend.

Dat de Katholieke Kamerfractie bij dit wetsontwerp met haar Minister van Arbeid zal medegaan is aannemelijk. Blijkens de uitlatingen van de heeren Rutgers en Smeenk schijnen ook de Antirevolutionairen, nu de eenheidsrente voor de invaliditeitsverzekering voorloopig van het programma is geschrapt, zij het ook aarzelend en noode, de Regeering te zullen steunen. Bij de Christelijk-Historische Kamerfractie zal de Regeering echter, mag men de uitlatingen van den heer Snoeck Henkemans als maatstaf nemen, op onverbiddeijk verzet stuiten. Daartegenover staat, dat de Regeering stellig op de medewerking van de Vrijzinnig-Democraten zal kunnen rekenen, omdat het stelsel van het wetsontwerp voor een belangrijk deel overeenkomt met de wenschen, welke dienaangaande in het rapport dier partij betreffende de reorganisatie der sociale verzekering zijn uitgesproken. Dat de Sociaal-Democraten de verantwoordelijkheid voor een verwerping niet op zich zullen durven nemen, lijkt alleszins waarschijnlijk. De Regeering moet zich echter haasten, wanneer zij die stemmen noodig heeft, want, naarmate de tijd verloopt, schijnt de meening van den ten aanzien van deze materie terecht onder zijn partijgenooten een groot gezag genietenden heer Kupers zich hoe langer hoe meer van het stelsel van het wetsontwerp af te keeren. Ten slotte komt het mij voor, dat er geen enkele reden is om te verwachten, dat de Vrijheidsbond bij de behandeling van dit wetsontwerp tot de oppositie zal behooren, al plegen onder sommige groepen van die partij sociale maatregelen van dezen Minister niet met enthousiasme te worden begroet.

Heb ik mij van de verschillende standpunten en verhoudingen goed rekenschap gegeven, dan kan de sterkste partij der regeeringsmeerderheid, wanneer zij dat inderdaad wil, niet alleen de behandeling, in de Staten-Generaal van het ontwerp vóór Juni a.s. doorzetten, doch kan zij bij die behandeling tevens op een groote meerderheid ten gunste van het ont-

werp — niet alleen bestaande uit de beide sterkste groepen der rechterzijde — rekenen. De beslissing dienaangaande zal wel voor een groot deel berusten in handen van den bekwamen staatsman, die de leiding heeft der Katholieke Tweede Kamer-fractie. Hij zal moeten kiezen, of hij er de voorkeur aan geeft, voor de kiezers te verschijnen zonder nieuwe ziekte-wet of met een ten aanzien van een zoo gewichtig volksbelang uiteengevallen coalitie. Men kan er van op aan, dat hij zijn beslissing niet zal nemen, alvorens de omstandigheden en het vóór en tegen nauwkeurig te hebben gewikt en gewogen. De buitenstaander, die op die beslissing niet den minsten invloed kan oefenen, moet volstaan met het uitspreken van den wensch, dat het groote en algemeene volksbelang, dat met een doelmatige reorganisatie der sociale verzekering gemoeid is, niet aan de belangen van bepaalde politieke partijen en van hun combinatie zal worden opgeofferd.

A. C. JOSEPHUS JITTA.

9 Februari 1925.

WEGONDERHOUD; WEGVERBETERING EN WEGBELASTING IN HET EERSTE VERSLAG DER STAATSCOMMISSIE VOOR HET VERVOERVRAAGSTUK.

De Staatscommissie, ingesteld bij Koninklijk besluit van 12 Mei 1923, no. 40, 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 goederen, de z.g. Staatscommissie voor het vervoervraagstuk, heeft haar eerste verslag uitgebracht. De heer van Kretschmar van Veen heeft dit rapport behandeld voor zoover het betreft de spoorwegen en de autobussen. Hier zal het gedeelte besproken worden, dat op de wegen betrekking heeft.

De straat- en grintwegen, die in het laatst der vorige eeuw schijnbaar voor goed hun belang voor het doorgaande verkeer hadden verloren, zijn door de opkomst van de auto — en vooral van de vrachtauto — weer in het middenpunt van de belangstelling gekomen. Deze voertuigen stellen aan de beharding, de afmetingen en de richting der wegen veel hooger eischen dan de paardentractie en oefenen op de beharding een veel meer vernielenden invloed uit. Vele wegen verkeerden dan ook in een voor het moderne verkeer geheel onvoldoenden staat. Elier mag inderdaad van een noodtoestand worden gesproken, want bij de sterk gestegen prijzen van loonen en materialen zijn groote sommen noodig om de vereischte verbeteringen aan te brengen. Afgescheiden van de verhoogde onderhoudskosten, raamt de Staatscommissie de kosten van de noodzakelijke verbeteringen op 375 miljoen, maar het spreekt van zelf, dat deze raming slechts als *zeer globaal* is te beschouwen. Een en ander heeft dan ook aanleiding gegeven tot de vraag, of niet door een wegbelasting een bijdrage in de kosten van onderhoud en verbetering zou kunnen worden verkregen. Dit punt werd o.a. behandeld op de vergadering van de Vereeniging het Nederlandsche Wegencongres van 28 December 1921 en op het Congres van de Vereeniging van Nederlandsche Gemeenten op 28 Juni 1923. In de praeadviezen voor deze beide vergaderingen werd de vraag bevestigend beantwoord. Door eerstgenoemde vereeniging is voorts een half-officieele commissie ingesteld, welke het denkbeeld van weggeldheffing in een ontwerp van wet heeft neergelegd. Bij dit wetsontwerp wordt voorgesteld, dat een dergelijke heffing van het Rijk zou uitgaan. Uitsluitend motorrijtuigen zouden daaraan worden onderworpen; paardentractie en rijwielen zouden van de heffing worden uitgesloten. Voorgesteld wordt een voertuigenbelasting, die bij de aangifte tegen uitreiking van een belastingkaart moet worden voldaan. De

opbrengst van deze heffing wenscht de Commissie ten goede te doen komen uitsluitend aan de wegen voor doorgaand verkeer, daartoe bij een te voren door den Minister van Waterstaat op te maken wegenplan aan te wijzen. Ten einde te bevorderen, dat de opbrengst van de heffing daaraan ook inderdaad ten goede komt, zou de opbrengst gestort moeten worden in een wegfonds.

De Staatscommissie heeft zich in haar voorstel ten aanzien van het weggeld voor een groot deel bij het rapport der bovenbedoelde commissie aangesloten. Wat de grondslagen, het tarief en de inning van de belasting betreft, gaat de Staatscommissie nagenoeg geheel met dat rapport mede. Het denkbeeld van de Commissie betreffende de bestemming van de opbrengst der belasting en de instelling van een wegfonds wordt door de Staatscommissie met eenige wijzigingen nader uitgewerkt. De Staatscommissie wenscht n.l. in het leven te roepen een afzonderlijk centraal orgaan voor het Rijkswegbeheer, dat de beschikking zou moeten hebben over eigen geldmiddelen. Dit denkbeeld zou worden verwezenlijkt door de oprichting van een Rijkswegfonds, waaraan rechtspersoonlijkheid zou zijn toe te kennen en dat als een afzonderlijke tak van staatsdienst met een afzonderlijke boekhouding zou zijn te constitueren. Het fonds zou de bevoegdheid moeten hebben, behoudens machtiging telkens te verlenen door den wetgever, ten eigen name door den Staat onvoorwaardelijk gegarandeerde leningen te sluiten. Behalve de opbrengst der wegbelasting en na vijf jaren de opbrengst der thans bestaande rijwielpbelasting, zou in het fonds jaarlijks door het Rijk een bijdrage moeten worden gestort, voorloopig van 4 miljoen, ongeveer overeenkomende met het thans op de Staatsbegroting voor wegen uitgetrokken bedrag. Uit dit fonds zouden moeten worden bestreden de kosten van onderhoud en verbetering der Rijkswegen en zouden aan andere wegbeheerders subsidies voor onderhoud en verbetering moeten worden verstrekt.

De omvang van dit artikel laat niet toe nader in te gaan op de tarieven, de objecten en de wijze van inning van de belasting, maar wel dient een beschouwing te worden gewijd aan het denkbeeld der Staatscommissie ten aanzien van de instelling van een afzonderlijk wegfonds en van de bestemming van de voorgestelde heffing ten bate van dat fonds. Op zich zelf is het denkbeeld, om een tak van staatsdienst buiten de algemeene Staatsfinanciën te houden niet nieuw. Behalve dat de z.g. Bedrijvenwet van 16 Februari 1912 Stbl. 85 de inkomsten en uitgaven van de nader aan te wijzen Staatsbedrijven buiten de Staatsbegroting houdt, zijn ook verschillende afzonderlijke fondsen bij de wet ingesteld, als b.v. het fonds voor de Kustverdediging, het fonds ter voltooiing van het vestingstelsel, het Bouwfonds voor de departementen van Binnenlandsche Zaken en Landbouw en van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen, het Leeningfonds 1914, het Zuiderzeefonds. Op dit gebied is echter een reactie merkbaar. Dit is ook begrijpelijk, omdat de invloed van de volksvertegenwoordiging door de instelling van Staatsbedrijven en afzonderlijke fondsen geringer wordt. Het overzicht van de uitgaven van den Staat wordt daardoor hoe langer hoe moeilijker. Weliswaar moet de begroting van deze afzonderlijke administratiën door den wetgever worden vastgesteld, maar de indiening van die begrotingen heeft op de meest willekeurige wijze plaats. Zoo wordt aan de bepaling van art. 2, lid 2, der Bedrijvenwet, dat de indiening van de begroting der Staatsbedrijven tegelijk met die der Staatsbegroting moet plaats hebben, vrijwel nooit voldaan. Voor sommige Staatsbedrijven heeft deze zelfs geruimen tijd later plaats. De indiening van de Bouwfonds-begroting, waarvoor geen tijdstip is bepaald, heeft veelal plaats, wanneer het dienstjaar, waarvoor zij moet dienen,

nagenoeg is verstreken. Wellicht mede onder den invloed daarvan is het voorstel tot het maken van den Rijksgewoondendienst tot Staatsbedrijf niet tot stand gekomen en wordt voorgesteld de aanwijzing van het Staatsboschbeheer tot Staatsbedrijf ongedaan te maken. Het is allerminst gewenscht een gewonen tak van staatsdienst als het wegenbeheer, die bezwaarlijk als commercieel bedrijf is te beschouwen, in een afzonderlijk fonds te concentreren. Op dezen weg voortgaande, zou men iederen tak van staatsdienst b.v. op het gebied van onderwijs, volksgezondheid, armenzorg, enz. buiten de Staatsbegroting kunnen houden.

Bestemmingsheffingen bestaan ten onzent tot dusver slechts in één geval; de verschillende heffingen ten bate van het leeningfonds zijn n.l. als zoodanig te beschouwen. De bedoeling van de afzonderlijke bestemming dezer heffingen heeft mede ten doel den duur dier heffingen te beperken tot zoolang zij voor de betaling van rente en aflossing van de crisisleeningen noodig zijn. Een dergelijk argument kan voor de onderhavige heffing echter geenszins worden aangevoerd. Zij is een soort retributie en bij geen van de bestaande retributies ten behoeve van den Staat zijn bepalingen ten aanzien van de bestemming gemaakt.

Blijkbaar is de bedoeling, die bij dit onderdeel van het rapport der Staatscommissie heeft voorgezet, te verzekeren, dat de opbrengst van het weggeld ook inderdaad aan het onderhoud en de verbetering van de wegen ten goede komt. Deze bedoeling wordt hierdoor echter geenszins verwezenlijkt. Hoe zal men verzekeren, dat de subsidies, die aan andere wegbeheerders worden uitgekeerd, aangewend zullen worden ten dienste van verbeteringswerken aan wegen, die zonder deze niet zouden worden verricht? Zouden die werken anders onder den drang der noodzakelijkheid niet evenzeer tot stand komen en uit de algemeene geldmiddelen worden bestreden? Zoo ja, dan zou het subsidie uit het wegfonds medebrengen, dat uit de algemeene middelen dier lichamen zooveel minder voor wegenverbetering behoeft te worden besteed. Indien een wegbeheerder de uitvoering van het werk van subsidie afhankelijk maakt, zal dan de verwezenlijking daarvan niet eveneens kunnen worden verzekerd door een subsidie onder de noodige voorwaarden zonder instelling van een wegfonds? Ten aanzien van de Rijkswegen — de Staatscommissie wenscht daaronder meer wegen te brengen dan thans het geval is — bestaat nog een ander bezwaar. De bijdrage van het Rijk aan het fonds zal volgens het voorstel der Staatscommissie voor de eerstvolgende vijf jaar worden gefixeerd op 4 miljoen. De bedoeling is, dat dan op hoofdstuk IX der Staatsbegroting geen uitgaven meer voor de wegen worden uitgetrokken en het onderhoud en de verbetering van de Rijkswegen in die jaren moet zien toe te komen met de inkomsten van het fonds, waarvoor dan ook leningen kunnen worden aangegaan. Is hierdoor de geheele instelling niet eerder een rem voor de oplossing van het wegenprobleem? Gesteld, dat in die jaren door ruimer vloeien van de Rijksmiddelen het mogelijk zou zijn meer dan 4 miljoen voor de wegen te besteden, dan zal dit door de bovenbedoelde bepaling worden tegengehouden. Door de inrichting van het fonds bestaat voorts de mogelijkheid, dat de opbrengst van het weggeld een eventuele ruimer beschikbaarstelling van Rijksmiddelen niet noodig maakt, zoodat de opbrengst van het weggeld indirect ten bate van de algemeene middelen komt. Gesteld ook, dat de baten van het fonds onvoldoende zijn voor de toenemende kosten der wegen, is het dan een gewenschte toestand, dat de voorziening daarin wordt afgewezen op grond van de beperkte middelen van het fonds? Zou men het aan den anderen kant gewenscht achten, dat ingeval de inkomsten van het fonds onevenredig groot zijn, andere wellicht dringende Staatsuitgaven achterwege moeten blijven, omdat aan de Rijksbijdrage van het fonds niet mag

worden geraakt? Doch ook, wanneer men de bovenstaande bezwaren niet zou willen onderschrijven, omdat men ten onrechte blijft hechten aan dit middel om de bestemming van de opbrengst van het weggeld te verzekeren, moet men dan nog niet rekening houden met de mogelijkheid, dat de wetgever afwijkingen kan toestaan? Men denke hierbij aan het voornemen van Minister De Geer enkele jaren geleden om het surplus van het leeningfonds te bestemmen voor de dekking van het tekort op den gewonen dienst der Staatsbegroting en aan diens voorstel om de bijdrage uit de Rijksmiddelen aan het Zuiderzeefonds te halveeren. Waartoe, zoo moet ten slotte geconcludeerd worden, moet deze ingewikkelde administratie in elkaar worden gezet? Is de eenige reden van psychologischen aard n.l. om de weggebruikers gunstig voor deze heffing te stemmen?

Uit het bovenstaande betoog moet intusschen niet worden opgemaakt, dat daarvan de bedoeling zou zijn het weggeld in te voeren en het wegvraagstuk te laten zooals het is. De geheele kwestie van het weggeld heeft haar oorsprong gevonden in de diepgevoelde behoefte, dat het onderhoud en de verbetering van de wegen veel krachtiger moet worden aangegvat, dan tot dusverre geschied is. Dit is het punt, dat op den voorgrond moet staan. Het initiatief daartoe moet uitgaan van de provincie of van het Rijk en de kosten moeten uit de algemeene geldmiddelen van provincie of Rijk worden bestreden. Zijn de bestaande geldmiddelen daartoe onvoldoende, — zooals inderdaad het geval is — dan is de heffing van een weggeld onontbeerlijk. De weggebruikers, i.e. de houders van motorrijtuigen, zullen zich dan daarbij moeten neerleggen, omdat — en hierin is ten slotte toch de rechtsgrond van de heffing gelegen — vooral zij van de verbetering van de wegen profiteren en door hun toedoen de stijging der kosten is veroorzaakt.

Daarom behoort vóór de regeling van het weggeld, doch in ieder geval tegelijk daarmee, desnoods in hetzelfde wetsontwerp, een plan te worden gemaakt voor de verbetering van de wegen. Door Minister Lely is in 1915 een daartoe strekkend wetsontwerp ten aanzien van de Rijkswegen ingediend, doch later door zijn opvolger ingetrokken. Wordt dan, ten einde de uitvoering van dat plan mogelijk te maken, een voorstel tot heffing van een weggeld ingediend volgens de grondslagen en het tarief van het voorstel der Staatscommissie, dan kan ieder houder van een motorrijtuig bij de betaling daarvan de voldoening hebben, dat alleen door die heffing de verwezenlijking van dat plan mogelijk is gemaakt. Men blijft dan bespaard voor de instelling van een afzonderlijke administratie, die, indien zij ten aanzien van andere takken van staatsdienst navolging vond, tot een bedenkelijke ontwrichting van de Staatsfinanciën zou leiden.

Ten slotte zij nog vermeld, dat de Staatscommissie de instelling van een Wegenraad voorstelt, waarin vertegenwoordigers uit kringen van handel, nijverheid, landbouw en belanghebbende vereenigingen zouden worden opgenomen, ten einde door den Minister over alle belangrijke aangelegenheden op dit gebied te worden gehoord. Het is de vraag, of er veel neiging zal bestaan om aan de tegenwoordig op allerlei gebied heerschende zucht tot invoering van raden toe te geven. Het aantal adviseerende colleges is meestal groot genoeg. Waar noodig, zal de Minister zijn adviseurs wel weten te vinden.

's-Gravenhage. R. H. DE VOS VAN STEENWIJK.

DE VERLAGING VAN DE SALARISSEN DER RIJKSAMBTENAREN.

II (Slot).

Wij zeiden in het vorige nummer, dat de beoordeeling der daar gegeven cijfers niet geheel zuiver was. Daarbij moet n.l. met tweeërlei rekening worden gehouden en wel 1e. met het feit, dat in de jaren

1920—22 een premievrij pensioen is genoten, waardoor voor 1920 de bedragen voor hen, die minder dan f 3000 genoten, met 8½ pCt. en voor de anderen met een naar het salarisbedrag van 8½ tot 5 afdalend percentage moeten worden verhoogd, zoodat de individuele ambtenaar feitelijk meer heeft genoten dan de regeling aangeeft. En 2e. met de moeilijke vraag, in hoeverre voor den individueelen ambtenaar aan het beneden de kosten van het leven blijven is tegemoetgekomen door promotie tot een hooger rang, door welk feit de verschillende rangen dan een andere beteekenis hebben gekregen dan vroeger, doordat zij voor ambtenaren zijn opengesteld, wier wenk vroeger niet van genoeg gewicht werd geacht voor den rang, zoodat b.v. een aantal commiezen van thans niet meer dezelfde zijn als die van vroeger. Bij de groote gemeenten is dat op groote schaal gebeurd, zooals blijken kan uit het volgende staatje over de secretarieën van Amsterdam en Rotterdam,¹⁾ dat een sterke opschuiving laat zien.

	Op 100 ambtenaren in totaal			
	Amsterdam		Rotterdam	
	31 Dec. 1916	31 Dec. 1923	1915	1924
Afdeelingsschefs . . .	6	5	6	5½
Hoofdcommiezen ..	1	8	2	5
Commiezen	6	15	8	14
Adjunct-commiezen.	29	25	20	27
Klerken	58	47	64	48½
	100	100	100	100

Er is reden om aan te nemen, dat het aldus ook op de departementen is gegaan, hoewel, doordat een statistiek der rijksambtenaren nog altijd ontbreekt, daaromtrent geen gegevens beschikbaar zijn. Dan is individueel de toestand minder ernstig. Maar dan blijft daarbij dan toch, dat zij, die zijn aangesteld na deze groote verschuivingen, in het nadeel blijven en den hooger rang volstrekt niet zoo gemakkelijk meer zullen bereiken.

Bij vergelijking der regels a met de regels b in onze tabel in het vorige nummer blijkt voorts duidelijk, dat de verhooging van 1920 niet alleen is gevonden door verhooging der salarisbedragen, maar ook door een snellere opklimming tot het maximum, vooral in de rangen tot en met commies en ook bij den referendaris; immers de toename van het in 15 jaar te ontvangen bedrag is grooter, soms veel grooter dan die van het maximum. Omgekeerd is de verlaging van 1925 in nagenoeg alle rangen niet alleen gezocht in verlaging der bedragen, maar tevens in verlangzaming der opklimming tot het maximum. Duidelijker ziet men dit laatste uit het volgende staatje, dat de percentsgewijze verlaging van den toestand volgens besluit 1920 op besluit 1925, dus zonder mederekening van al wat daartusschen lag met name de invoering en wederopheffing der 8½ pCt. pensioenkorting, voor de vier rubrieken aangeeft (aldus berekend, dat een daling van 82 op 55 pCt. boven vóór 1918 een daling vormt van 27 punten op 182 of 15 pCt.).

Percentages van daling van 1920 op 1925 voor

	Ongehuwden		Gehuwden m. 3 kind.	
	a. Periode v. 15 jaar	b. Maximum	a. Periode v. 15 jaar	b. Maximum
Schrijver	17	20	14	13
Klerk	19	20	16	12
Adjunct-commies ..	19	20	16	12
Commies	15	16	13	9
Hoofdcommies	17	20	14	11
Referendaris	14	16	9	9
Administrateur	9	13	4½	6
Secretaris-Generaal.	1	5½	1	5

De daling met inbegrip der periodieke verhoogingen over 15 jaar is dus over het algemeen sterker dan die van het maximum alleen.

¹⁾ Voor Rotterdam ontleend aan de belangwekkende brochure van den heer M. Rooy, Het loon en salarisvraagstuk, blz. 13, voor Amsterdam door ons zelf samengesteld.

Opmerkenwaardig is de degressie in de dalingspercentages, die zeker gemotiveerd zou zijn, als de stijging van 1920 evenzeer zuiver degressief was geweest. Wij hebben evenwel reeds aangetoond, dat dit niet het geval was, want dat de middenrangden het zwaarst waren getroffen.

Opvallend is mede de sterke daling, die nog veel krasser wordt, als men bedenkt, dat zij nog moet worden vermeerderd met het wegvallen van het premievrij pensioen en dus de betaling van een pensioenpremie van 8½ tot 5 pCt. Voor den individueelen ambtenaar staat het er echter niet zoo eng voor, omdat de overgangsbepalingen de individueele vermindering tot in totaal 18½ pCt. beperken, wat echter toch nog zeer veel is.

Deze sterke daling heeft dan ook ten gevolge gehad, dat, terwijl de daling der kosten van het levensonderhoud langzamerhand het nog altijd bestaande tekort ging goedmaken, thans de afstand tot het indexcijfer dier kosten weder grooter is geworden. Dit blijkt uit het volgende staattie, waarin het indexcijfer van elk salarisbedrag in pCt. van dat der kosten van het levensonderhoud is uitgedrukt, waarbij dus uitgegaan wordt van het feit, dat het salaris, als het aan de kosten aangepast was, = 100 zou zijn en is berekend, welk deel van die 100 het in werkelijkheid was.

a — Periode van 15 jaar b = Maximum		Salarisindex in % van den levenskostenindex					
		Ongehuwden			Gehuwden m. 3 kind.		
		1918	1920	1925	1918	1920	1925
Schrijver	a	74	82	86	75	89	96
	b	71	76	75	71	81	88
Klerk	a	77	86	87	77	92	98
	b	74	74	74	74	80	88
Adj.-commies	a	74	75	77	74	81	85
	b	76	72	72	76	77	85
Commies	a	69	71	76	69	77	83
	b	69	69	73	69	74	84
Hoofd-commies	a	70	76	78	70	81	88
	b	74	78	78	74	84	94
Referendaris	a	66	73	79	66	79	90
	b	73	72	75	73	77	88
Administrat.	a	66	66	75	66	71	85
	b	71	66	72	71	71	84
Secr.-Generaal	a	72	67	83	72	72	89
	b	76	68	81	76	73	86

Uit deze cijfers blijkt nogmaals duidelijk, hoezeer de ambtenaren altijd bij de kosten van het leven zijn achtergebleven en dat de belangrijke verhooging van 1920 hen feitelijk niets verder bracht; vandaar dat toen bovendien de maatregel werd genomen, dat de inhouding der pensioenkorting, als een soort toeslag, verviel. Voor een juistoordeel moet men dus voor de jaren 1920—1922 de cijfers met van 8½ tot 5 pCt. verhoogen. Doet men dit, dan ziet men, dat de tegemoetkoming, die de daling der levenskosten langzamerhand had gebracht, door de verlaging weer is teniet gedaan en van aanpassing aan die kosten nog steeds geen sprake is. Ook hier blijken de onregelmatigheden tusschen de verschillende rangen, het sterke verschil tusschen ongehuwden en gehuwden met 3 kinderen en dat tusschen de opklimming en het maximum alleen duidelijk.

Dit loopt nu alles over de departementen van algemeen bestuur. Het is de moeite waard na te gaan, hoe de loop van zaken voor andere diensttakken is geweest. Het zou ons echter veel te ver voeren om dat met evenveel bijzonderheden te doen als voor de departementen. Wij zijn dus genoodzaakt ons tot enkele diensttakken en de voornaamste functies daarbij als voorbeelden te beperken en ook niet anders te geven dan de maxima voor gehuwden zonder kinderen in de verschillende jaren, aan den belangstellenden lezer overlatende daaruit naar analogie met gelijksoortige

betrekkingen bij de departementen af te leiden, hoe het voor de ongehuwden en de gehuwden met kinderen en de mederekening der periodieke verhoogen zou zijn.¹⁾ Aangezien het onderwijspersoneel een geheel afzonderlijke plaats inneemt en slecht met de andere groepen is te vergelijken, voegen wij nog eenige gegevens op dit gebied aan de lijst toe, waarbij wij ook de onderscheidingen toepassen, voor de departementen hierboven aangenomen. Ziehier de lijst:

Diensten en betrekkingen	Maxima-salarissen				Stijging in pCt. sedert vóór 1918			Verhoging in pCt. van 1920 op 1925
	Vóór 1918	1918	1920	1925	1918	1920	1925	
<i>Dir. belastingen, enz.</i>								
Directeur	f 5200	f 6500	f 8000	f 7800	25	54	50	2½
Hoofdinspecteur	4600	6000	7000	6800	30	52	48	3
Inspecteur	4000	5600	6600	6400	40	65	60	3
Kommies le klasse...	1020	1900	2500	2300	51	98	82	8
Controleur	3400	4400	6000	5400	29	77	59	10
Adjunct-controleur...	1800	3000	4000	3400	67	122	89	15
<i>Waterstaat.</i>								
Hoofding. Dir. Gener.	6500	8000	9000	8500	23	38	31	5½
„ Direct. le kl.	6000	7200	8000	7600	20	33	27	5
Hoofdingenieur.....	5000	6000	7000	6500	20	40	30	7
Ingenieur le klasse..	4500	5400	6000	5400	20	33	20	10
Techn. ambten. le kl.	2600	3600	4500	4000	38	73	54	11
<i>Post, telegraaf, enz.</i>								
Direct. Postk. A'dam.	5500	7500	8000	7800	36	45	36	2½
Hoofdingenieur.....	5000	5400	7000	6100	8	40	30	7
Hoofdcommies	3800	4200	5400	5000	11	42	32	7
Commies titulair ...	2050	2800	3800	3400	36	85	66	11
Kantoorbediende le kl.	1550	2200	2700	2500	42	74	61	8
Brievenbest. te A'dam	950	1400	1800	1650	47	90	74	8
<i>Rijksmuseum.</i>								
Directeur.....	4000	5000	6000	5800	25	50	45	3
Wetensch. assistent..	1800	2500	3400	3000	39	89	67	12
Technisch „	1400	1800	3400	3000	29	143	114	12
<i>Arbeidsinspectie.</i>								
Directeur-Generaal ..	6000	8000	10000	9500	33	67	58	5
Hoofdinspecteur	5000	6500	8000	7200	30	60	45	10
Inspecteur	4000	6000	6000	5400	50	50	35	10
Controleur	1200	2000	3000	2600	67	150	117	14
<i>Meteorolog. Instituut</i>								
Directeur	3900	5400	6600	6400	38	69	64	3
Adjunct-directeur...	3000	4400	6000	5400	46	100	80	10
le Observator	1600	2500	3000	2600	56	87	62	13
Hoogleraar	6000	8000	9000	8500	33	50	42	5½
<i>Hooge Coll. v. Staat.</i>								
Lid Raad van State..	5000	7500	9000	8500	50	80	70	5½
„ Rekenkamer	4000	6000	7000	6500	50	75	62	7
<i>Rechterlijke macht.</i>								
Raadsheer Hooge Raad	5000	6500	9000	8500	30	80	70	5½
„ Hof A'dam.	4500	6000	8500	8000	33	89	78	6
Rechter Amsterdam..	3000	4500	7500	7000	50	150	133	7
Officier v. Just. A'dam	4000	6000	9500	9000	50	137	125	5
Griff. Arr. Rechth. „	3000	4000	6500	6000	33	117	100	8
Substit. Griffier „	1500	2500	3500	3000	67	133	100	14
Kantonrechter „	3000	4500	8000	7500	50	167	150	6
Ambt. Op. Min. „	1500	2500	3500	3000	67	133	100	14

Voor het onderwijzend personeel voegen wij hieraan toe voor het middelbaar onderwijs den leeraar aan een H.B.S. met 5-jarigen cursus met 26 lesuren zowel met meerekening van de periodieke verhoogen als het maximum alleen; voor het lager onderwijs den onderwijzer met en zonder hoofdacte ongehuwd en gehuwd met 3 kinderen en het hoofd van een groote school. Aangezien vóór 1919 de wedde van den leeraar geheel afhang van vak en aantal lesuren en die van den onderwijzer plaatselijk bij gementeraadsbesluit was geregeld, is het moeilijk vergelijkingen met vóór de duurte te maken; wij geven bij de laatste dus alleen de stijging van 1919 op 1920 en de daling van 1920 op 1925.

¹⁾ Ongehuwden missen de beide laatste periode-verhoogen (welke dit zijn, af te leiden uit de tabel voor de departementen); gehuwden met kinderen ontvangen 3 pCt. van het salaris voor elk kind tot een maximum van f 200.

	Bedrag				Stijging sedert vóór 1918 in pCt.			Daling in pCt. van 1920 op 1925
	Vóór 1918	1918	1920	1925	1918	1920	1925	
Leeraar a per. v. 21 j.	f	f	f	f	?	?	?	18
b maximum	3000	4500	5780	5600	50	93	87	3

	Ongehuwden		Gehuwden met 3 kinderen	
	Stijging van 1920 in pCt. van 1919	Daling van 1925 in pCt. van 1920	Stijging van 1920 in pCt. van 1919	Daling van 1925 in pCt. van 1920
Ond.wijzers zon-) a per. v. 24 j.	39	8	30	10
der hoofdacte) b maximum	39	12	29	9
Ond.wijzers met) a per. v. 24 j.	45	12	37	13
hoofdacte) b maximum	48	13	38	10
Hoofden van) a per. v. 24 j.	34	15	35	12
scholen) b maximum	34	16	41	12

De bovenstaande cijfers leiden naar onze meening tot de volgende conclusies.

In de eerste plaats is er, evenals bij de departementen, bijna nergens aanpassing noch in het verleden noch bij de nieuwe regeling, aan de kosten van het loven. Een uitzondering maken hierop enkele lagere rangen en voorts een aantal betrekkingen, die vóór den oorlog veel te laag werden bezoldigd en waarbij dus naast de verhooging wegens de duurte een normalisatie heeft plaats gehad; hieronder behoort ook de rechterlijke macht.¹⁾

Voorts is de toestand in zoover anders dan bij de departementen, dat bij de diensten veel meer dan daar een degressie valt te constateeren in de verhooging van 1920 bij het hooger worden van den rang, waardoor dan ook het percentage van verhooging in de hoogste rangen al zeer laag wordt; wij wijzen op de directeuren-generaal en de directeuren met hun treurig lage, belangrijk lagere percentages dan de administrateur en de secretaris-generaal bij de departementen.

Dat bij dergelijke diensten — dit in de derde plaats — in verband hiermee ook in de verlaging van 1925 een vrij regelmatige degressie is toegepast, is zeer begrijpelijk en nog niet meer dan een schuchtere poging om het begane onrecht goed te maken. Het is dan ook inderdaad te betreuren, dat de Tweede Kamer door verwerping der bekende wetsontwerpen voor de bij de wet geregelde functies hiertegen is opgekomen en de regeering heeft genoodzaakt voor deze aan de verlaging met 10 pCt. vast te houden. De theorie: allen gelijk omlaag is alleen gerechtvaardigd, als ook allen gelijk omhoog zijn gegaan. Bij de discussie tarte de heer Van den Tempel de regeering aan te toonen, dat in het particuliere bedrijf de hogere ambtenaren minder in salaris zijn verlaagd dan de lagere; maar laat de heer v. d. T. eens een bedrijf noemen, waar in 1920 de hogere ambtenaren minder zijn verhoogd dan de lagere; zelfs bij de Spoorwegen geschiedde dat niet.

Ook hier moet het door de volksvertegenwoordiging gewilde stelsel op den duur tot groot nadeel voor den staat leiden. Speciaal wijzen wij b.v. nog eens op het treffend onjuiste van het lage cijfer voor de hoogleraren. Men lette ook eens op de lage cijfers voor de ingenieurs van den waterstaat, die werken uitvoeren, welke millioenen kosten, en daarbij door praktische werkwijzen tonnen kunnen besparen; is het te verwonderen, als de besten hunner naar het buitenland trekken!

¹⁾ De cijfers voor 1925 voor de hooge colleges en de rechterlijke macht zijn die der sedert dien door de Tweede Kamer verworpen wetsontwerpen. Voor deze ambtenaren is dus vooralsnog de toestand ongunstiger dan wij aangaven; zij zijn immers nu nog steeds aan den regel der 10 pCt. korting onderworpen.

In de vierde plaats, wat het onderwijzend personeel betreft, staat de zaak, voor zoover vergelijkingen mogelijk zijn, met name wat de daling in 1925 betreft niet anders dan bij de andere groepen. Voor den ongetrouwden onderwijzer, die geen hoofdacte heeft, komt het maximum op f 2200 wel laag. Opmerkenwaardig is ook het grootte verschil tusschen de salarisvermindering der leeraren bij het middelbaar onderwijs wat betreft het maximum (nl. 3 pCt. sedert 1920) en de periodieke verhoogingen (18 pCt.).

Wij zouden hieraan nog enkele opmerkingen over het militaire personeel willen toevoegen. Er is geen reden om aan te nemen, dat men in het algemeen genomen een andere methode voor dit personeel heeft gevolgd dan voor het burgerlijke. Maar er zijn twee verschilpunten, waarop de aandacht moet vallen. Men heeft hun nl., uit overweging, dat zij nimmer weduwen- en wezenpensioenen van rijkswege hadden gehad (er was een speciaal onderling fonds voor), toen dit ingevoerd werd, 5 pCt. hiervoor gekort, toen de burgerlijke ambtenaren van elke premie werden vrijgesteld. En bovendien is een speciale regeling gemaakt voor hen, die kost en inwoning krijgen, met name het marinepersoneel; hier wordt nl. als vergoeding hiervoor een zeker percentage van het salaris gekort, dat voor ongetrouwden veel hooger is dan voor gehuwden, die nog aan den wal een gezin hebben te onderhouden. Dit nog grootere verschil voor ongetrouwden dan bij de burgerlijke ambtenaren is mede een reden van ontevredenheid bij de onderofficieren en minderen.

En in de vijfde plaats moet nogmaals de opmerking worden gemaakt, dat wij hier *regelingen* van salarissen hebben behandeld en niet individueele *werkelijk verdiende*. Voor de individuen kan dan ook de toestand anders zijn, hetzij gunstiger of ongunstiger dan hier is geschetst. Dit geldt in het bijzonder voor de kleine gemeenten en de nieuwe groep van ambtenaren-werklieden, waarvoor nog speciale bepalingen zijn gemaakt.

Ten slotte meenen wij wel tot deze algemeene conclusie gerechtigd te zijn, dat de verlaging der salarissen bij het rijk, gepaard gegaan met een hernieuwde heffing van een pensioenpremie, een te zwaren last op de ambtenaren legt in vergelijking met wat in het particulier bedrijf te constateeren valt, waar zeker ook belangrijke verlagingen hebben plaats gehad, maar waar in den hausse-tijd dan veel belangrijker verhoogingen waren toegekend, die niet altijd te laat kwamen en beneden het noodzakelijke bleven.

¹⁾ Wij willen evenwel deze beschouwingen niet eindigen zonder nog eenige woorden te hebben gewijd aan de motieven voor de verlagingen, die vooral twee in getal waren.

²⁾ Het eerste motief is, dat het rijk geen geld heeft voor een betere bezoldiging en zijn ambtenaren niet meer kan geven dan het heeft. Wij achten een dergelijk standpunt voor een openbaar lichaam niet goed houdbaar. Een eerste eisch is toch voor den staat, nu zijn taak steeds in omvang toeneemt en de uitoefening van die taak veelal diep in het leven van de geheele bevolking ingrijpt, te zorgen, dat die uitoefening geschiedt door ten volle daartoe berekende werkkrachten. De bezoldiging van dezen kan niet geregeld worden naar de beschikbare geldmiddelen, maar hangt af van de loonvorming in de vrije maatschappij, waaruit de beste krachten moeten worden getrokken. Zijn daarvoor de geldmiddelen niet beschikbaar, dan kan de staat die taak niet volbrengen; doet hij het toch, dan zal hij, zoodra de opleving komt en het aanbod van werkkrachten vermindert, met onbekwame krachten zitten en zijn taak niet meer naar behooren kunnen verrichten.

Tenzij het tweede motief voor de verlaging juist mocht blijken te zijn en zijn invloed zal doen gevoelen. Dit motief, dat wellicht het voornaamste is en veel te weinig op den voorgrond is gebracht, ligt in

het streven om in de salarisverlaging te leggen een dwang tot een soberder levenswijz en door een soberder levenswijz van een deel der bevolking, dat aldus een voorbeeld moet geven aan het andere deel, te komen tot een vermindering van de vraag naar een aantal levensbehoeften en daardoor tot prijsverlaging, dus tot vermindering der kosten van het leven, waardoor vanzelf de reële waarde van het salaris weer zal stijgen.

Het komt ons voor, dat deze kunstmatige wijze om tot prijsverlaging te komen uit economisch oogpunt ondeugdelijk zal blijken te zijn. Zeker, indien het voorbeeld van het rijk door alle andere openbare lichamen en door alle particuliere werkgevers werd gevolgd, zou dit wellicht eenigen invloed op de prijzen kunnen hebben. De lagere loonen zouden de productiekosten verlagen, doch alleen merkbaar bij waren, bij welke de loonen een eenigermate groot deel van die kosten vormen, en het is mogelijk, dat die verlaging van kosten niet aan den ondernemer als grootere winst ten goede zou komen, maar als gevolg van de verminderde vraag den prijs zou drukken. Een verminderde vraag is echter alleen mogelijk van artikelen, die geen eerste levensbehoeften vormen en dus niet moeten worden gekocht. Deze artikelen maken echter slechts een gering deel uit van het geheele budget en zullen dus ten slotte slechts weinig tot verlaging van den levensstandaard kunnen bijdragen. Sterker zou natuurlijk de invloed zijn, als alle loonen over de geheele wereld werden verlaagd, zoodat ook de kosten van grondstoffen, materialen, vrachten, enz. verminderden.

Maar treedt de staat geheel alleen op zonder enig verband met al die anderen, dan is de waarschijnlijkheid groot, dat hij niet anders doet dan groot leed brengen over zijn personeel, hetwelk geacht wordt dat voor het algemeen belang over te hebben, zonder het gewenschte resultaat. Immers het heeft allen schijn, dat wij over het diepste punt der depressie heen zijn en dat er dus van verdere verlagingen van loonen in het particulier bedrijf niet veel meer zal komen. De groote loonsverlagingen, die ook daar (bouwbedrijf, metaalindustrie, drukkerij, enz.) hebben plaats gehad, zijn voorbij en daarbij valt bovendien te bedenken, dat zij voor de betrokkenen veel gemakkelijker zijn te dragen geweest dan voor de ambtenaren die van thans, omdat — *in tegenstelling met den staat* — daar de loonen eerst sterker waren verhoogd dan de kosten van het leven en ondanks de verlaging bij het verminderen der kosten van het leven nog altijd boven de verhooging dier kosten zijn gebleven.

Wij meenen dan ook zeer positief, dat de staat te ver is gegaan en er niet af kan zoo spoedig mogelijk tot herstel van het gebeurde te komen. Hij zal dan goed doen tevens alle onregelmatigheden en onbillijkheden, wat de onderlinge verhouding der functies betreft, (wij wijzen vooral nog eens op de middengroepen en een aantal der allerhoogste betrekkingen) goed te maken. Wij hopen in het bovenstaande eenig materiaal ook hiervoor te hebben verschafte. VAN ZANTEN.

EEN GEVAARLIJK ONTWERP.

II (Slot).

In een vorig artikel vestigde ik de aandacht op de ernstige gevaren, welke de Rijkseenheid, in de toekomst, bedreigen, zoo het aanhangig ontwerp tot wijziging van het Regeeringsreglement ongewijzigd mocht worden aangenomen. Thans wil ik wijzen op de consequenties van de voorgestelde organisatie voor de interne ontwikkeling van Ned.-Indië.

20. De revolutionneering van Indië.

De eerste eisch, dien men aan elke staatsregeling stellen mag is wel deze: dat zij klopt met de realiteit.

In het algemeen gesproken staat men, bij het ontwerpen van een staatsregeling, voor twee mogelijkheden: of men heeft te maken met een gebied, dat bewoond wordt door één, homogeen, staatsvolk of natie;

of het staatsgebied wordt door verschillende heterogene volken of stammen bewoond.

In het eerste geval *kán* zulk een natie van het zelfde ras, de zelfde taal, de zelfde religie zijn; doch dit is geenszins noodzakelijk; de Belgische natie b.v. verkeert niet in dit geval; wat een of meer volken werkelijk tot staatsvolk, tot natie stempelt, is een wilsfeit; het door eene gemeenschappelijke geschiedenis gevormde saamhoorigheidsbewustzijn; le *désir d'etre ensemble*. Voor zulk eene natie is de eenheidsstaat de natuurlijke, haast zou men zeggen, de schier noodzakelijke staatsvorm.

In het tweede geval kan er, eveneens, tusschen de verschillende volken, die een gebied bewonen, eenheid van ras enz. zijn; doch de geschiedenis heeft ze'vevreemd, zoodat zij nimmer een gemeenschappelijk nationaal gevoel hebben kunnen ontwikkelen, d.w.z. geen natie geworden zijn. In zulke gebieden is de staatsvorming noodzakelijkerwijze, in plaats van een proces van binnen-uit, een daad van buiten-af: de staatkundige eenheid wordt, aan zulke volken, *opgelegd*.

In welk van beide gevallen verkeert nu Indië? Niemand zal ontkennen: in het tweede geval. De staatkundige eenheid van Ned.-Indië is *uitsluitend* het resultaat van den wil der Nederlandsche heerschers.

Het scheppen dezer staatkundige eenheid is de hoogste weldaad, die het Nederlandsch Gezag aan Indië heeft bewezen; met het wegvallen dezer eenheid zouden, op den duur, vrijwel alle andere zegeningen, die dit Gezag heeft gebracht, moeten verdwijnen.

De natuurlijke, en (moet het herhaald worden?), door alle politieke partijen ten onzent gereedelijk aanvaarde ontwikkeling van Indië moet leiden tot eene geleidelijke vervanging van de autocratie van den vreemdeling door de autonomie van den inboorling. Het vraagstuk, dat daardoor aan de orde komt is: hoe het best, in een toekomstig autonoom Indië, het behoud der door de Nederlandsche autocratie geschapen staatseenheid te verzekeren en te waarborgen.

Omtrent het antwoord op deze vraag bestaat geen verschil van meening: de beste waarborg ware de geboorte van een homogeen Indisch staatsvolk.

* * *

Doch hier beginnen de moeilijkheden. In hoeverre bestaat zulk een Indische natie reeds? En door welke staatkundige organisatie kan Nederland het best tot de verdere ontwikkeling van dit noodzakelijk substraat van zijn schepping, de Indische staatseenheid, bijdragen?

De eerste vraag is een *questio facti*, — waarop een prélabel antwoord vereischt wordt, wil eene juiste beantwoording der tweede vraag mogelijk zijn.

Bestaat er reeds een Indische natie? De meesten — met Treub — ontkennen het ten sterkste. Zij zien weinig meer dan een agglomeraat van allerlei volken en stammen. Sommigen daarentegen — met Van Vollenhoven — juichen over „het herboren Indonesische volk”.

Beide partijen hebben gelijk en ongelijk. — Zonder den minsten twijfel slaat Treub, wanneer men het oog slaat op de massa der Indische bevolkingen, den spijker op de kop. De verschillen van taal, van religie, van kunst, van historie tusschen de verschillende volkeren zijn niet minder groot, dan die tusschen verschillende Europeesche volken; en wat de veelgeprezen raseenheid betreft: Leiden leze eens het Gids-artikel van den heer Colenbrander over „Ras en Volk”, en leere hoe weinig raseenheid tot de vorming der nationaliteiten bijdraagt. Doch aan den anderen kant behoeft het nationaal sentiment geenszins tot de massa te zijn doorgedrongen, om, onder bepaalde omstandigheden, tot de geboorte eener natie de noodige stuwkracht te geven. En het is niet te ontkennen, dat er in Indië, vooral onder de ambtenaren een zekere, door ons onderwijs uit den eigenlijken volksbodem ontwortelde groep is, — het „denkende” deel,

om in de delicioze terminologie van het Rapport der Herzieningscommissie te spreken, — in welke een zeker „Indisch” nationaal gevoel leeft; een gevoel, dat voornamelijk zijn oorsprong vindt in de gemeenschappelijke tegenstelling met den Nederlandschen overheerscher, — evenals men zich, in de vreemde delingen-koloniën in het Verre Oosten, zelfs tijdens den wereldoorlog, in gemeenschappelijke tegenstelling met Japanners en Chineezers, voor alles Europeeër voelde, zonder dat men, als ik mij niet bedrieg, nog van eene Europeesche „natie” kan spreken.

De vraag hoè verbreid, en hoè sterk dat sentiment is, is een nuttelooze twistvraag: de hoofdzaak is: dat wij ons in Indië in een overgangstoestand bevinden niet ongelijk die in Rusland vóór den oorlog. *Het hangt nu behalve van buitenlandsche gebeurtenissen voornamelijk af van de binnenlandsche politieke organisatie, of de ontwikkeling van de verschillende Indische volken tot een Indische natie al dan niet geleidelijk en rustig zal kunnen voortgaan, en daarmee de voorwaarde voor de handhaving van Indië's staatskundige eenheid ook bij en na een geleidelijk zich terugtrekken van het Nederlandsch gezag, zal worden geschapen.*

* * *

Met deze stelling raken wij den kern van het staatskundig probleem, dat door het aanhangig wetsontwerp tot oplossing moet worden gebracht.

Nu kan men, bij deze oplossing, twee wegen volgen. Men kan, als 't ware, in de staatskundige organisatie of daaronder liggende werkelijkheid *vooruitloopen*, en de begeerde en noodzakelijke Indische nationaliteit als 't ware in de broeikas der staatsinstellingen trachten te „trekken”; men kan ook van meening zijn, dat die organisatie de werkelijke toestanden, zij het op den voet, moet *volgen*.

In het eerste geval neemt men allicht de wensch voor de werkelijkheid; in het tweede geval gaat men van een ernstig onderzoek naar de werkelijkheid uit, om daaruit af te leiden wat mogelijk is.

De Indische Commissie, aan welke 17 Dec. 1918 de herziening van het R. R. werd opgedragen, vond voor zulk een ernstig onderzoek naar de werkelijkheid niet den tijd. De vermaarde „polsslag des tijds” klopte in Indië nog sneller dan hier te lande. De Commissie nam dus de wensch voor de werkelijkheid. De heer Van Vollenhoven — die, naar hij ons in een recent *Gids*-artikel heeft aangetoond, in rustige oogenblikken volstrekt niet geheel blind is voor de werkelijkheid, — had, vermoedelijk in een „prophetisch uitschieten” ¹⁾, een lofzang geschreven op de Indonesische samenhoorigheid, die, door de Commissie (inderhaast met eenige schrijffouten) gecopieërd, als basis en uitgangspunt werd genomen voor haar voorstel: een op dit gefantaseerd eenheidsvolk gebaseerde fantastische eenheidsstaat. Dit Indische thema werd door de Commissie-Oppenheim *zonder één woord van kritiek op de beginselen*, technisch verbeterd, en dus, moet men aannemen, althans wat die beginselen betreft, goedgekeurd.

Het hoofdorgaan van die geprojecteerde eenheidsstaat is een centrale Volksraad. Zoodra men nu echter aan de samenstelling, van den Volksraad toekwam, verdween de schoone eendracht en begonnen de moeilijkheden. De heer Ritsema van Eck heeft verkapt, hoe het met de besprekingen over het kiesstelsel etc. is toegegaan. Geen wonder, men kan al evenmin een volksraad maken zonder volk, als hazenpeper zonder haas. De eenvoudigste eerlijkheid had gevorderd, — althans indien men zelf aan het bestaan van een Indisch volk geloofde, en eene werkelijke vertegenwoordiging wilde — het inlandsche element de meerderheid te geven.

Maar dat wilde men niet. De Commissie, die *zoogenaamd* de wil van Indië tot uiting bracht, maar in

werkelijkheid eene ambtenaren-commissie was, wilde wel —, en daarover was men 't eens, — „los van Holland”, d.w.z. los van de lastige, en inderdaad veel te lang gehandhaafde detailbemoeiing van het Plein. Maar ze begreep ook zeer goed, dat Nederland zijn feitelijke macht niet zou loslaten, om die aan eene ongecontroleerde ambtenaarsoligarchie te geven: en dus moest men wel een orgaan scheppen, dat zoowat Parlement kon spelen; mits het bij *spelen* bleef. Want de Indische ambtenaren denken in den grond der zaak juist zoals onze koning Willem I, van wien Groen van Prinsterer eens geestig opmerkte, dat hij een groot voorstander was der volkssoevereiniteit, mits de uitoefening daarvan in zijne handen gelegd werd. In den grond der zaak dacht de Indische bureaucratie er niet aan de teugels uit handen te geven; in schijn streefde men naar eene zoo goed mogelijke „vertegenwoordiging van het Indische volk”; in wezen trachtte men in de eerste plaats eene samenstelling te verzekeren, waarmee de autocratie kon „werken”. Deze dubbelzinnigheid is de oorzaak van de zonderlinge samenstelling van den Volksraad, die niemand voldoet, die niemand voldoen kan, om de eenvoudige reden, dat zij op geen enkel staatsrechtelijk beginsel berust, behalve dat van het meest beginsellooze opportunisme.

Zoo is men volstrekt vast geloopt, en dit ontwerp ziet er allerminst naar uit, dat het de zaken weer vlot zal brengen.

Want letterlijk niemand durft openhartig de *consequentie* onder de oogen te zien, van het eenmaal aanvaarde en ook in dit ontwerp gehandhaafde systeem. Deze consequentie is deze, dat, bij elke ongekunstelde regeling van het actief en passief kiesrecht voor den Volksraad, de meerderheid noodzakelijkerwijs in *zeer korten tijd* aan het inheemsche element moet komen. Tegenover zulk eene meerderheid zal de positie van het centrale Nederlandsche Gezag onhoudbaar worden, — en wel onhoudbaar op een oogeblik, dat de onderbouw der Indische autonomie nog niet voltooid *kan* zijn.

En dan, wanneer de Volksraad zijn rol als vernietiger van het centrale gezag heeft vervuld, dan zal de fout van den opzet ook ten opzichte van Indië's nationale eenheid blijken.

Vertegenwoordigend lichaam in naam van het één en ondeelbare Indische volk zal het in werkelijkheid een instrument blijken van verdrukking en overheersching van Java over de volken der andere eilanden, (evengoed als het Britsche Parlement het nooit falend instrument van Ierland's verdrukking is geweest). De strijd in den Volksraad zal dan slechts het voorspel blijken van het vooral in een eilandenrijk zoo gemakkelijke uiteenvallen der staatskundige eenheid.

Het is dit laatste inzicht, dat de scherpheid verklaart, waarmede, van verschillende zijde, tegen de fictie van het *bestaan* van een Indisch volk, als *basis der staatsregeling* wordt opgekomen. Deze scherpheid wordt niet verklaard uit „de verbittering over de fictie van een *groeivende* Indische volksgemeenschap” ¹⁾. *Zulk* eene verbittering bestaat niet. Integendeel, ook voor ons is die *toekomstige* volksgemeenschap het *doel* der ontwikkeling, en de scherpheid tegen de fictie, dat deze volksgemeenschap alreede *bestaat*, en als basis voor de *tegenwoordige* staatsinrichting wordt genomen, vloeit uitsluitend voort uit de op de historische ervaring steunende overtuiging, dat door deze van boven opgelegde eenheid de rustige ontwikkeling der Indische volkeren tot eene Indische natie hopeloos en onherstelbaar staat te worden onderbroken. *Niet afkeer van, maar zorg voor de slechts* door een Indisch nationaal bewustzijn op den duur te handhaven Indische staatseenheid drijft tot verzet tegen eene staatskundige organisatie, die de tegenstellingen tusschen de Indische volkeren in een Centralen Volksraad even scherp zal doen botsen als

¹⁾ Vgl. Colenbrander in Pallas Leidensis, p. 257.

¹⁾ Vgl. „De aanslag op Leiden”, p. 8.

dit tusschen de Russische volkeren in de centrale Doema het geval is geweest... tot Rusland uiteenviel.

Men meene niet, dat deze vrees overdreven is. Onze eigen jongere geschiedenis levert een zeer ernstige waarschuwing, dat men hier niet met theorieën, maar met realiteiten te maken heeft. Ik bedoel de geschiedenis en het lot van het Vereenigd Koninkrijk tusschen 1815 en 1830.

Ook hier drie verschillende volkeren door vreemd geweld in één staatsverband gedwongen. Ook hier de fictie van een „Nederlandsch volk”, althans van een „groeijende Nederlandsch volksgemeenschap”. Ook hier, uit nood, de vervalsching van de volksvertegenwoordiging; de toekenning, aan den overheerscher, Holland, van een grooter aantal zetels, dan waarop het, op de basis van „volksvertegenwoordiging” recht had. Ook hier dezelfde als reeds in Indië zichtbare resultaten: latente verbittering bij de achtergestelde groepen; vervalsching van het partijwezen; steeds sterker op den voorgrond treden van de nationale tegenstelling. Voorts toevallige meerderheden, der Zuidelijken, gesteund door „juridische” Hollanders (Brabanders). Vervolgens onmogelijkheid, de hangende zaken af te doen. Bedreigingen met een staatsgreep. Toenemende besluiten-regeering. Volledige isolatie van de Regeering tegenover een, zoover niet omgekocht door ambt of gunst, in groote meerderheid vijandige Kamer. Tot eindelijk, om nietige aanleiding de bom barst: vernietiging van het Centraal Bestuur en uit elkaar vallen van 't Rijk.

Is het nuttig, is het wijs dat een volk de lessen zijner historie zóó opzettelijk in den wind slaat? Zij zijn, zou men geneigd zijn te zeggen, duur genoeg betaald!

* * *

Ik mag niet ontkennen, dat ik deze artikelen zeer ongaarne schrijf, omdat zij mij schijnen te brengen in het gezelschap van hen, die sedert eenige jaren den tegenwoordigen bewindzamen aan Koloniën met vaak zeer déloyalé critiek hebben overladen.

Tot dit gezelschap wensch ik echter allermintst gerekend te worden. De heer De Graaff heeft zijn ambt vervuld in eene uiterst moeilijke periode. Hij vond het vraagstuk in verkeerde richting gepraejudicieerd, en heeft bij de geheele voorbereiding van dit ontwerp gestaan voor de hopelooze taak een verknoede zaak zooveel mogelijk terecht te brengen. Daarenboven is hij in bijzondere mate gehandicapt geweest, door een deel der pers, die goed vond elk zijner, van de hare afwijkende, meeningen als bewijs van onbetrouwbaarheid en vijandschap tegen Indië aan de kaak te stellen. Zoo, tusschen twee vuren, en uit het Parlement, juist in deze materie, niet de spontane aanmoediging verkrijgend, om een geheel nieuwen weg op te gaan, kon hij wel niets méér doen, dan aan de politieke bob-slee, die op de helling van het pseudo-parlementarisme naar den afgrond der anarchie stond te worden losgelaten, zooveel mogelijk remmen aanbrengen. Dit werk is, zoover de Minister en zijne kundige ambtenaren konden gaan, met zorg en bekwaamheid verricht. Men lette maar eens op de voorzorgen, die genomen zijn, om, bij eene eventuele toepassing der non-coöperation politiek, aanbevolen in het Gedenboek der Indonesische Vereeniging, de geregelde vaart van het schip van staat te verzekeren. En het zal aan de Kamer staan, het aantal dier remmen — door het laten van de meerderheid in den Volksraad aan de Nederlanders; door het schrappen van het recht van initiatief; door het scheppen van het recht van ontbinding, enz. — te vermeerderen.

Doch het zal altijd blijven wat het, gegeven den aard van dit ontwerp, moet zijn: tegenspuurend meesukelen op een weg, waarvan men het einde niet durft zien; het zoeken van den veiligen „middenweg”, die een beginselloos conservatisme altoos gezocht, doch nimmer gevonden heeft; het reageeren tegen beginselen, waarvan men de consequentie niet aandurft. Wer-

kelijke verbetering is onmogelijk, tenzij men van beginsel verandert. Durft men dit niet, dan zal men eerst *dit* en vervolgens *elk ander* ontwerp, dat het ideaal der Herzieningscommissie meer nabij brengt, wel *moeten* aannemen, „omdat het niet anders kan”... tot het bittere eind.

Kan het niet anders? De vraag behoorde eigenlijk, bij de tegenwoordige politieke constellatie, niet eens behoeven gesteld te worden; — althans, indien de beginselen van het historische, antirevolutionnaire staatsrecht, dat niet alleen door Groen, maar, in zijn beste jaren (1830), ook door Thorbecke is geleerd, in beide volgelingen ook leven.

Hoezeer de zaak gepraejudicieerd zij, — er is, bij rustig overleg, zelfs thans, omnium consensu, nog ontzaglijk veel te redden. Dit schijnt ook de meening te zijn van de gezaghebbende stemmen, die, in „Standaard”, „Handelsblad”, „Nederlander” en „Vaderland” op het instellen eener Staatscommissie aandringen.

Zal de Minister zich tegen dit denkbeeld verzetten? Het komt mij niet waarschijnlijk voor. Zoo begrijpelijk het is, dat hij zich, in de gegeven omstandigheden, tegenover Indië verplicht acht, de verantwoordelijkheid aan de Staten-Generaal te laten, — zoo onbegrijpelijk zou het zijn, indien hij *voor zich* op de behandeling veel prijs stelde.

De Minister De Graaff heeft, tegenover de geschiedenis, in zake de staatsregeling van Indië, een veel beteren titel, dan ooit dit ontwerp, wet geworden, zijn zal: hij zal met eere bekend blijven als de schepper en inrichter der Provinciën, — de noodzakelijke grondslag van elke niet-revolutionnaire opbouw van de Indische staatsorganisatie. Vreest men voor ontstemming in Indië? Men herinnere zich de oppositie tegen de instelling der Provinciën, „in naam van Indië” door den heer Carpentier Alting eenige jaren geleden gevoerd. „Indië”, zoo heette het, „zou het negeeren van zijn wil niet dulden”. Het wetsontwerp is aangenomen, en van Indië's wil is niets meer vernomen. Integendeel is iedereen content.

Moge de meerderheid der Kamer, — die partijen in 't bijzonder, die zich naar Groen en Thorbecke noemen, — dan hare verantwoordelijkheid tegenover Indië, maar niet minder tegenover zichzelf begrijpen! — Want een aanvaarden van dit ontwerp ware — het mag niet worden verheeld, — een zoo openlijke abdicatie van de beginselen, uit welke zij heeten te leven, dat zij, — het lot der conservatieven na 1848 is een waarschuwend voorbeeld — voor de partijen, die zich daaraan schuldig maken, zal blijken neer te komen op eene abdicatie van den zedelijken invloed, die zij, *qua* beginselpartijen, in den lande bezitten, en daarmee, op den duur, op een abdicatie van de politieke macht.

C. GERRETSON.

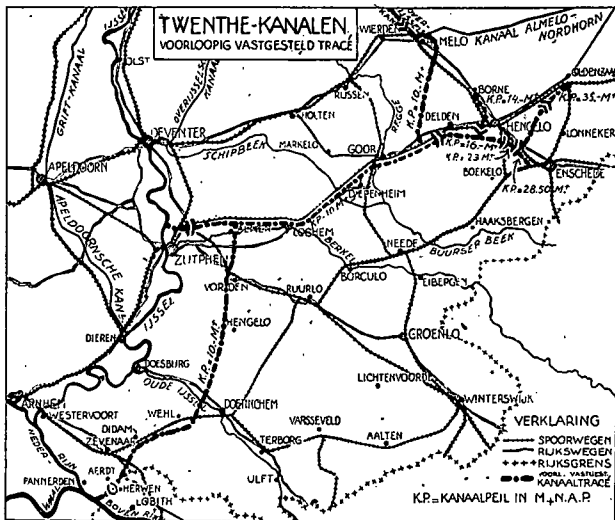
HET TWENTE-RIJNKANAAL.

Den 4en November 1919 werd de wet, waarbij de aanleg van dit kanaal¹⁾ werd bepaald, aangenomen.

Sindsdien wordt aan de voorbereiding der uitvoering gewerkt. Het vorig jaar was hiertoe f 50.000 op de begroeting gebracht. Voor 1925 meende de Minister van Waterstaat echter met het luttele bedrag van f 15.000 te kunnen volstaan, mede dienende voor „het gereedmaken der bescheiden, noodig voor de eerste ter-visie-legging, als bedoeld bij art. 6 der onteigeningwet.”

De Commissie tot bevordering van den aanleg van het Twente-Rijnkanaal heeft dezer dagen de mededeeling ontvangen, dat de Minister hiertoe thans op-

¹⁾ Zie voor het tracé bijgaand kaartje. Het kanaal en zijn zijtakken worden aangelegd voor schepen van 600 ton. Het eerste pand strekt zich uit van bij den Boven-Rijn tot Almelo en even bewesten Delden, d.i. over plm. 80 K.M. Tusschen Delden en Enschedé zijn 3 sluizen met in totaal 18.50 M. verval. Een sluis in den zijtak naar Oldenzaal brengt het hoogste punt dan op 35 M. ± N. A. P., dus nog 6.50 M. hooger.



dracht heeft gegeven. Aan de eerste der door haar, nadat het uitvoeringstempo op 4 Nov. ll. in de Tweede Kamer nog eens besproken was, geformuleerde wenschen, is hiermede voldaan.

Van eenige geneigdheid, evengenoemd bedrag van f 15.000 tot — waartoe op grond der betere financiële perspectieven toch wel vrijheid zou kunnen worden gevonden — b.v. f 100.000 te verhoogen of — waar het vooral om gaat — een definitieve toezegging te doen omtrent het jaar, waarin de eerste spade in den grond zal worden gestoken — de twee andere desiderata der Commissie — bleek echter nog niets.

Toch wijst de Regeering het verwijt af, dat de aanleg van het kanaal haar niet genoeg ter harte zou gaan.

Zij heeft echter, nadat de door belanghebbenden bijeen té brengen f 6.500.000 reeds spoedig na aanneming der wet waren toegezegd, en ondanks de malaise vrijwel geheel toegezegd bleven, er geen bezwaar in gezien, in het midden van het vorig jaar alles weder op losse schroeven te zetten door het redigeeren van een door belanghebbenden te tekenen definitief contract, dat geenerlei waarborg biedt voor een spoedige tenuitvoerlegging van de wet, en waartegen velen, die een bijdrage toezegden, mitsdien bezwaar hebben.

Het valt té begrijpen, dat men in Twente wijst op de geheel andere wijze, waarop de uitvoering van de ruim twee en een half jaar later aangenomen wet tot aanleg van de kanalen Maasbracht—Born en Born—Maastricht ter hand wordt genomen, kanalen, waarvoor bovendien van belanghebbenden geenerlei bijdrage is gevraagd.

Voor den aanleg van het Twente-Rijnkanaal kunnen immers evenzeer verschillende aan het algemeen belang ontleende overwegingen worden aangevoerd, daar Twente tot dusverre practisch geheel verstoken bleef van een waterweg.

Allereerst zullen — om slechts een paar punten aan te stippen — bestaande industrieën van het kanaal profiteren. De K. v. K. voor Twente wijst erop, dat de steenkolaanvoer voor dit belangrijke industrie-district, na het totstankomen van het kanaal, te water zal kunnen geschieden.

Ook de ruwe katoen, tot dusverre vooral via Bremen ingevoerd, zal — waar het zich laat aanzien, dat de verschepping voortaan over Rotterdam en Amsterdam zal kunnen plaatsvinden — evenzeer voor vervoer te water in aanmerking komen: Hetzelfde zal het geval zijn met het transport van voor de spoorwegen te zware werkstukken der metaalnijverheid, i.e. ketels, die thans met veel transportmoeilijkheden via het Almeloösch kanaal moeten worden geëxpedieerd. Vestiging in Twente wordt voorts verwacht van steenbakkerijen, waarvoor de grondstof in ruime mate aanwezig is, doch wier product geen spoorvrachten kan dragen. Ook de aanvoer van bouwmaterialen voor fabrieken en de huizen der zich sterk uitbreidende bevolking

zal langs den waterweg kunnen geschieden. Waar het district tevens nog sterk agrarisch is zal het kunstmestvervoer en dat van landbouwproducten tevens van den waterweg kunnen profiteren.

Op de vraag of „inderdaad de vervoerkosten langs den nieuwen weg een economische besparing beteekenen” zal hier niet uitvoerig worden ingegaan. In zijn Haagsch Maandblad-artikel van Juli 1924 noemt Mr. Patijn het kanaal niet onder de het spoorwegtekort vergrootende werken. Voorts zij er op gewezen, dat de belangrijke, hiervoor genoemde en door het kanaal mogelijk gemaakte nieuwe vervoeren niet aan den spoorweg worden onttrokken. Verder heeft Twente geen vervoer van zoo overheerschende relatieve beteekenis als in Limburg dat van steenkolen naar het Noorden; hetgeen naar schatting voor de helft naar den waterweg zal afvloeien. Daarbij teekenen zich naar het schijnt de verdere industrialiseeringsmogelijkheden hier duidelijker af dan in het Zuiden des lands.

Men heeft in Twente als een der oudste nijverheids-districten van Nederland, waar ondanks betrekkelijk ongunstige verkeerstoestanden handel en nijverheid een groote vlucht hebben genomen, ervaring omtrent den opbloei, die op verbetering der verkeersmogelijkheden volgt, een ervaring, die, naar hiervoor bleek, zich uit in het feit dat men bereid is in belangrijke mate tot de kosten van uitvoering der kanaalwerken bij te dragen.¹⁾

Het is dan ook te wenschen, dat de Minister tegemoet zal komen aan de redelijke verlangens der Twentenaren, het niet bij bovengenoemde voorloopige televisie-ligging zal laten en het volgend jaar een bedrag op de begrooting zal brengen, dat in staat zal stellen de uitvoering der werken eindelijk krachtig ter hand te nemen. Doet hij een toezegging in deze richting, dan schijnt het aan geen twijfel onderhevig, of de toezeggingen voor de volle, door belanghebbenden bijeen te brengen f 6.500.000 zullen spoedig contractueel zijn vastgelegd. W.

BUITENLANDSCHE MEDEWERKING.

DE FRANSCH-DUITSCHE ONDERHANDELINGEN OVER EEN HANDELSVERDRAG.

Prof. Bertrand Nogaro te Parijs schrijft ons:

In een vorig artikel²⁾ had ik reeds gelegenheid, het algemeene kader aan te geven, waarbinnen de Fransch-Duitsche economische onderhandelingen zouden plaats vinden. Frankrijk staat nog onder het in 1892 tot stand gekomen douaneregime, dat een algemeen of maximum-tarief en een minimum-tarief instelde; welk laatste als grondslag voor onderhandelingen moest dienen. Dit régime is door latere wetten eenigszins gewijzigd: in het bijzonder door die van 1916, welke het mogelijk heeft gemaakt een intermediair tarief tusschen het maximum en het minimum vast te stellen en door de wet van 1919, welke, overeenkomstig de opvatting der Fransche wetgevende en uitvoerende macht, de algemeene toekenning van meestbegunstiging uitsluit. Wat het tarief aangaat, dit heeft nu reeds een vijftiental jaren geleden, in 1910, het voorwerp uitgemaakt eener algemeene herziening en sindsdien zijn er slechts geringe wijzigingen in aangebracht, behalve dan de algemeene verhoogeningen, tot stand gekomen door de toepassing van coëfficiënten, die geen andere uitwerking hebben gehad dan de oude rechten evenredig aan de prijsstijging der goederen te verhoogen.

Dit régime nu is niet zeer gunstig voor handelspolitieke onderhandelingen. Al hebben de Fransche onderhandelaars ook de bevoegdheid tusschentarieven uit te werken, de onmogelijkheid, waarin zij zich bevinden algemeene meestbegunstiging te verleen.

[1] Door de gemeenten Almelo, Delden, Enschede, Lonneker, Goor, Hengelo en Oldenzaal werd f 2.030.500, door aldaar gevestigde particulieren en firma's rond f 1.743.000 toegezegd.

[2] [Zie pag. 1007 in het No. van 12 Nov. 1924. — Red.]

legt hun natuurlijk moeilijkheden in den weg om de algemeene toepassing dezer clause van de tegenpartij te verkrijgen. Anderzijds begrijpt men gemakkelijk, dat een minimum tarief, waarvan de grondslagen zeer lang geleden zijn gelegd, ook een gebrekkig instrument bij onderhandelingen is: in tal van gevallen verzekert het aan de Fransche industrie geen met de huidige situatie overeenkomende bescherming en bijgevolg kan het niet in zeer ruime mate toegekend worden.

Bij deze algemeene omstandigheden hebben zich die, uit het Verdrag van Versailles voortvloeiende, gevoegd. De artt. 264 v. van dit Verdrag hadden Frankrijk in het tijdelijk genot (voor een periode van één jaar tot achttien maanden uiteenlopend) van de Deutsche vooroorlogsche tarieven gesteld. Zij verzekerden Frankrijk bovendien eenzijdige meestbegünstiging, zoowel wat invoerverboden als invoerrechten betrefte. Ten slotte schiep het Verdrag van Versailles een speciaal régime voor Elzas Lotharingen, dat, thans buiten de Deutsche tolgrenzen gelegen, gedurende vijf jaren voor een deel zijner producten het recht van vrijen invoer op Duitsch gebied zou behouden.

Al deze bepalingen waren bestemd, den 10den Januari jl. buiten werking te treden, tenzij de Volkenbond tusschenbeide kwam, een interventie, waarom echter door het Fransche Gouvernement niet is verzocht.

* * *

Dit waren de omstandigheden, waaronder de Fransch-Deutsche onderhandelingen op 2 October jl. werden geopend.

De Fransche Minister van Handel zette eerst de desiderata van Frankrijk uiteen. De eerste eisch was afschaffing van het stelsel van contingenten en invoerverboden, waardoor Deutschland er sinds den oorlog in geslaagd was, den invoer uit Frankrijk, ondanks de meestbegünstigingsclausule, te belemmeren. Hierop volgden, naar hun beteekenis gerangschikt, de uiteenzettingen met betrekking tot Elzas-Lotharingen, waarvoor de Fransche regering gedurende een zekeren tijd en voor zekere categorieën van goederen handhaving wenschte van de geprivilegieerde positie op de Deutsche markt. De Fransche minister onderstreepte vervolgens de moeilijkheid, gelegen in het vestigen van nieuwe economische betrekkingen tusschen de beide landen na de groote crisis, waardoor zij zoo juist heen waren gegaan, terwijl bovendien de omstandigheden, waaronder hun productie en handel plaats vinden, zich aanzienlijk hebben gewijzigd. Ook stelde hij voor, dadelijk tot een voorloopige overeenstemming te komen en trachtte hij een juist evenwicht tusschen de wederzijds te verleenen voordeelen te scheppen.

Het hoofd der Deutsche delegatie wees er zijnerzijds op, dat Deutschland niet van plan was het daarvoor den oorlog gevolgde beschermende stelsel te wijzigen, maar dat het de algemeene toepassing van de meestbegünstigingsclausule wenschte. Deze laatste eisch was voldoende, om nog eens uitdrukkelijk de fundamentele moeilijkheden bij deze onderhandelingen te onderstrepen, omdat Frankrijk sedert den oorlog aan geen enkel land algemeene meestbegünstiging heeft toegestaan.

Opgemerkt dient voorts te worden, dat het buiten het officieele raam der onderhandelingen over een handelsverdrag wel niet anders kon, dan dat de vertegenwoordigers van Frankrijk en Deutschland geroepen werden overeenkomsten van anderen aard onder het oog te zien, min of meer directe kartelafspraken tusschen de industrieelen uit beide landen inhoudende. Vergeten moet n.l. niet worden, dat het wederhechten van Lotharingen aan het Fransche grondgebied het vraagstuk van de betrekkingen tusschen de Fransche metaalnijverheid in Lotharingen en de Deutsche industrie deed rijzen. De Fransche industrieelen

vroegen verlaging van invoerrechten, terwijl de Deutsche regering zich voorstelde, niet alleen betaling der invoerrechten in goud te eischen, doch de bestaande rechten met 50 pCt. te verhoogen. De Deutsche deskundigen weigerden dus aan het verzoek der Fransche ijzerindustrie te voldoen, doch formuleerden voorstellen tot directe samenwerking: zij deden allereerst de vorming van een internationaal kartel aan de hand, ten einde de Europeesche ijzerproductie aan de consumtiebehoefden aan te passen en tusschen de industrieelen der belanghebbende landen een overeenkomst inzake de verdeeling hunner uitvoeren tot stand te brengen. De Fransche ijzerindustrie stond niet vijandig tegenover een dergelijk plan, doch zijn verwezenlijking eischte vrij delicate internationale besprekingen, welke in ieder geval niet direct konden worden gevoerd.

De Deutsche ijzerindustrieelen stelden toen voor, tot een voorloopigen modus vivendi te komen en van hun Fransche collega's een vast ijzercontingent te koopen, dat zijzelf aan de Deutsche verwerkende industrie zouden afzetten. Overigens vroegen zij voor de producten dezer industrie een gunstig invoerregime in Frankrijk. Het kostte den Franschen industrieelen geen moeite de ongemakken, welke dit dubbele voorstel voor hen inhield, te bespeuren en na deze eerste besprekingen werden de onderhandelingen begin December opgeschort.

* * *

Daarna zijn de onderhandelingen naar men weet, hervat, doch zonder tot dusverre te komen tot oplossing der moeilijkheden, voortvloeiende uit de tegengestelde gezichtspunten en in het bijzonder uit het onderscheid, dat de Deutsche onderhandelaars willen maken tusschen de regelingen, geldende voor de Lotharingsche producten en die uit het Saargebied.

Daar de onderhandelingen niet voor den 10den Januari afgesloten konden worden, is van Fransche zijde een poging gedaan, tot een voorloopige overeenkomst te komen, welke slechts betrekking zou hebben op een beperkt aantal artikelen, waarbij de buitenlandsche handel van beide landen in het bijzonder belang heeft. Den 12den December jl. overhandigde de Minister van Handel een ontwerp aan de vertegenwoordigers van het Deutsche rijk. Dit voorstel bracht voor een zeker aantal Fransche producten meestbegünstiging bij invoer in Deutschland mede, terwijl wederkeerig een zeker aantal Deutsche goederen in Frankrijk van het thans van kracht zijnde minimum-tarief zou profiteren, of, in zekere gevallen, van een intermediair tarief, waarover men van gedachten zou wisselen. Eenige dagen daarna formuleerde het Hoofd der Deutsche delegatie, gelijk bekend, tegenvoorstellen, welke bedoelden te komen tot een overeenkomst van veel wijder strekking en van de Fransche Regeering zekere toezeggingen voor het definitieve tractaat wilden verkrijgen. Voorts streefden deze tegenvoorstellen ernaar, op indirecte wijze meestbegünstiging te verkrijgen, welke Frankrijk thans niet kan verleenen wegens de hierboven aangegeven redenen.

Evenwel zijn einde Januari nieuwe Fransche voorstellen gedaan. De Fransche Regeering handhaafde haar voorstel, om tot 1 Januari a.s. op een zeker aantal belangrijke Deutsche producten het huidige Fransche minimum-tarief toe te passen, het te laten gelden voor bepaalde contingenten van andere producten en ten slotte voor een derde categorie goederen, waarvoor het huidige minimum-tarief geen voldoende bescherming biedt, een intermediair tarief vast te stellen. De Fransche Regeering wees ook op de noodzaak, waarin zij zich bevindt, geen overeenkomst te sluiten dan na verhooging dezer tarieven, doch zij heeft de Deutsche delegatie voorgesteld, de noodige verhoogingen met haar te onderzoeken en aan het Parlement te vragen, aan de aldus na deze besprekingen vastgestelde verhoogingen zijn sanctie te verleenen.

Deze methode is wel zeer duidelijk in tegenspraak met de sinds 1892 door de Fransche Regeering aangehangen principes. Zij zou erin bestaan in een overeenkomst, zij het ook van korten duur, een deel van het tarief van invoerrechten te consolideeren, terwijl krachtens het beginsel der handelspolitieke autonomie, sedert 1892 van kracht, het Fransche Parlement zijn uiteindelijke zeggenschap over dit tarief behoudt. Hoe dit ook zij, opgemerkt dient te worden, dat de Fransche Kamer steeds de vrijheid zou behouden om, indien zij het tarief geheel of gedeeltelijk in den smeltkroes doet, een nieuw vast te stellen, dat ten tijde van het sluiten van het definitieve handelsverdrag in overweging zou worden genomen.

Buiten de goederen, waarvoor Frankrijk aan Duitschland het minimum-tarief zou toestaan, zou derhalve een zeker aantal artikelen worden onderworpen aan intermediaire rechten, doch dit tusschentarief zou in vele gevallen gelijk zijn aan en somtijds lager dan dat, vastgesteld in vroegere verdragen.

De Fransche Regeering heeft voorts geen algemeene meestbegünstiging geëischt. Zij heeft zich beperkt, behandeling op voet der meest begünstigde natie te vragen, in een mate, overeenkomend met de concessies, welke zij harezijds doet door de toekenning van het minimum of van een voordeelig tarief.

Deze voorstellen zijn gevolgd door nieuwe aanvragen om verduidelijking door het hoofd der Duitsche delegatie en deze verduidelijkingen zijn einde Januari door de Fransche Regeering verstrekt, die op haar beurt aan de Duitsche vertegenwoordigers gevraagd heeft, haar nauwkeurig hun voorstellen te doen kennen. Het Fransche antwoord heeft er overigens op gewezen, dat het geenszins in de bedoeling van de Fransche Regeering ligt, een „vriendschappelijke opschorting” der besprekingen voor te stellen, totdat het nieuwe tarief door het Parlement zou zijn aangenomen. Een herzieningsontwerp is weliswaar bij het bureau van de Kamer ingediend, doch dit ontwerp is den Duitschen gedelegeerden bekend en heeft reeds als grondslag voor de plaats gehad hebbende discussies gediend.

De besprekingen zijn op het oogenblik nog steeds in een onbeslist stadium, waarin de Duitsche delegatie voor het toekomstige, definitieve tractaat toezeggingen tracht te verkrijgen, welke gelijkwaardig zijn met de door Duitschland te verleenen meestbegünstiging. Het schijnt echter weinig waarschijnlijk, dat beide delegaties niet tot overeenstemming zullen komen.

BERTRAND NOGARO.

AANTEKENINGEN.

De Kamer van Koophandel te Maastricht en de Nederlandsche Spoorwegen over de kolenvrachten. — Door de Kamer van Koophandel te Maastricht werd d.d. 18 November 1924 het volgende schrijven, waarvan zij de Directie der Spoorwegen een afschrift deed toekomen, aan den Minister van Waterstaat gezonden.

De Kamer van Koophandel voor het District Maastricht en Omstreken heeft de eer de aandacht van Uwe Excellentie te vragen voor de door de Nederlandsche Spoorweg-Maatschappijen gevoerde vrachtenpolitiek, aangezien deze o. i. hierbij in het geheel niet, althans onvoldoende rekening houden met het algemeen belang en dit op in het ook loopende wijze achterstellen bij het eigen belang der Maatschappijen, met name het verkrijgen van een sluitend budget.

Wij zijn ons bewust hiermede te raken aan een eenigszins teere kwestie, waar zeer zeker een sluitend budget der spoorwegmaatschappijen in zekeren zin kan geacht worden te zijn een algemeen belang, in zoverre de maatschappijen hierdoor in de gelegenheid moeten komen de exploitatie van het spoorwegnet aan de hoogste eischen te doen beantwoorden en in de toekomst de buitensporig hoge tarieven, welke zwaar drukken op handel en nijverheid, te verlagen.

Dit streven naar een sluitend budget behoort echter niet plaats te hebben met middelen, welke door hunne uitwerking het algemeen belang meer schaden, dan zij dit door het sluitend maken van het budget bevorderen, welk gunstig

resultaat in onderstaand geval ook nog aan twijfel onderhevig is.

Met name vragen wij Uwe aandacht voor het feit, dat de spoorweg-maatschappijen door hunne tarievenpolitiek eenzijdig voor de buitenlandsche kolenproducenten door speciaal lage tarieven, een verbitterde concurrentie met onze eigen Nederlandsche mijnen op de binnenlandsche markt mogelijk maken, terwijl zij anderzijds de tarieven van het Nederlandsche Mijndistrict naar de bestaande kolenoverlaadrichting te Maastricht zoowel absoluut als in verhouding tot de tarieven naar Noord-Nederland buitengewoon hoog stellen zoodanig, dat de Nederlandsche Mijnen niet met voordeel van het toch in zich veel goedkoopere watervervoer naar het Noorden, voor zoover thans reeds mogelijk, kunnen gebruik maken.

Het noodzakelijk gevolg hiervan is, dat de Nederlandsche spoorwegen over de groote trajecten de kolen of met verlies vervoeren of over de kleine trajecten veel te duur vervoeren, hetwelk in het eerste geval de belastingbetaler mag aanvullen, terwijl in het andere geval het door den Staat in de mijnen gestoken kapitaal (f 80.000.000,—) willens en wetens in zijn rentabiliteit belemmerd wordt. Hetzelfde geldt natuurlijk eveneens voor het kapitaal, gestoken in de particuliere mijnen. Eenige hieronder staande cijfers mogen dienen ter adstructie van bovenstaand betoog:

Vrachtprijzen per 10 ton (inclusief stationskosten en exclusief rangeerloonen) volgens speciaal tarief 3.

Van onderstaande naar nevenstaande stations	Maas-tricht Boschpoort	Amsterdam	Rotterdam	Gro-ningen
Kerkrade	K.M.	K.M.	K.M.	K.M.
(Laura)	33 f 20,50	223 f 42,50	210 f 41,50	f 49,50
Heerlen	24 „ 17,50	214 „ 41,50	201 „ 41,50	„ 48,50
Terwinstelen	28 „ 18,50	218 „ 42,50	205 „ 41,50	„ —,—
Nuth	31 „ 19,50	207 „ 41,50	194 „ 40,50	„ 48,50
Simpelveld	24 „ 17,50	239 „ 43,50	226 „ 42,50	„ 50,50

Bovendien mag het als bekend verondersteld worden, dat de Staatsmijnen een speciaal tarief genieten bijv. naar Rotterdam van pl.m. f 25,— per 10 ton.

Waar de vrachtenpolitiek der spoorwegen er thans reeds bewustelijk op gericht is, het watervervoer uit te schakelen, hebben wij steeds met bijzondere belangstelling gevolgd de houding, welke de spoorwegmaatschappijen zouden innemen tegenover de Limburgsche kanaalplannen. En niet ten onrechte, want hetzelfde streven om, 't kost wat 't kost, vervoer te willen behouden, hetwelk economischer langs den waterweg kan geschieden, komt tot uiting in de actie, welke door de spoorwegmaatschappijen openlijk en verdekt tegen deze plannen gevoerd wordt.

Wij aarzelen niet, deze actie te noemen in strijd met het algemeen belang, waar hier immers de geheele ontwikkeling eener landstreek en een groot belang voor onze havensteden aan het spoorwegbelang wordt opgeofferd. Voorts achten wij ze kortzichtig, waar immers het eigenbelang der spoorwegen door de te verwachten industrialisering van het Zuiden meer gebaat zal zijn, dan door het te verliezen aandeel in het kolenvervoer geschaad. Kortzichtig ook, waar zoowel de toekomstige waterweg, als de spoorwegen in handen zijn van den Staat, als zijnde de bezitter van de meerderheid der aandeelen der spoorwegmaatschappijen. Wat zoo met de eene hand zou worden opgebouwd, wordt met de andere wederom afgebroken.

Wij gelooven niet, dat ergens nog de meening gehuldigd wordt, dat de spoorwegen in hun opkomst hadden moeten zijn tegengewerkt om aan diligence en trekschuit het voortbestaan mogelijk te maken. De redeneering, welke wij echter aantreffen op pagina 7 van het verslag der Nederlandsche Spoorwegen over 1923, waar stemming gemaakt wordt tegen de uitvoering van bovengenoemde kanaalplannen, heeft hiermede veel overeenstemming.

Wij verzoeken derhalve Uwe Excellentie met aandrang gebruik te maken van de aan den Staat als grootste aandeelhouder toekomende rechten en maatregelen te treffen, waardoor de spoorwegmaatschappijen reeds thans, en vooral in de toekomst, wanneer de waterweg door geheel Limburg zal zijn tot stand gekomen, *verplicht* zullen worden bij het vaststellen hunner tarieven een economisch juister standpunt in te nemen dan datgene, wat hun uitsluitend door het vermeend dadelijk eigenbelang wordt ingegeven. Het bestaansrecht der nieuwe waterwegen immers mag niet afhankelijk gemaakt worden van een eenzijdige en ontoelaatbare, — immers verlies gevende, — vrachtenpolitiek der spoorwegen.

Hierop heeft de Directie der Spoorwegen d.d. 26 November 1924 het onderstaande geantwoord:

Wij zijn Uwe Kamer zeer erkentelijk voor de toezending van een afschrift van het schrijven, door Haar onder dagteekening van 18 November 1924 gericht tot den Minister van Waterstaat. Zij heeft ons daardoor de gelegenheid geopend, en wij maken daarvan gaarne gebruik, zelve eene poging te doen om verschillend misverstand, dat blijkens den inhoud van dat schrijven ten aanzien van ons beleid bij Haar bestaat, weg te nemen en door beter inzicht te vervangen.

In de eerste plaats zouden wij dan bij Uwe Kamer willen wegnemen de meening, dat het verkrijgen van een sluitend budget een eigen belang der spoorwegmaatschappijen is. Niets is minder juist. Zoowel de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen als de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij hebben in 1920 met den Staat der Nederlanden eene overeenkomst gesloten, welke o.m. inhoudt, dat de Staat telken jare zal betalen, hetgeen blijkens de winst- en verliesrekening der Maatschappij vereischt wordt om 5 pCt. op de oude, zich niet in handen van den Staat bevindende, aandeelen te kunnen uitkeeren.

De beide Maatschappijen hebben dus bij eene sluitende rekening van haar gemeenschappelijk bedrijf geen belang, wel de Staat, die hetgeen dat bedrijf te weinig heeft opgeleverd om alle kosten en lasten te dekken, moet aanzuiveren. Hieruit volgt, dat een politiek, die er op gericht is de tekorten van het spoorwegbedrijf te doen verdwijnen, — en wij erkennen volmondig, dat ook onze tariefpolitiek in de laatste jaren dat doel steeds voor oogen heeft gestaan — het staatsbelang (d.i. naar onze wijze van zien niet slechts „in zekeren zin”, maar in den meest volstrekten zin het algemeen belang) beoogt te dienen. In deze zienswijze staan wij niet alleen. De Regeering deelt haar blijkens haan, herhaaldelijk ons te kennen gegeven, wensch, dat wij al het mogelijke zouden doen om de spoorwegtekorten te doen verdwijnen.

Uwe Kamer dwaalt, zouden wij verder willen opmerken, als Zij meent, dat wij door onze tariefpolitiek voor de buitenlandsche kolenproducenten eene verbitterde concurrentie met onze eigen Nederlandsche mijnen op de binnenlandsche markt mogelijk maken. Het is niet onze tariefpolitiek, die dat doet, en wij zullen dus de vraag laten rusten, of een vervoersonderneming blaam verdient, indien zij door hare tarieven concurrentie of zelfs verbitterde concurrentie mogelijk maakt. Zeker zal de Nederlandsche gebruiker van steenkolen er niet over klagen, dat op de binnenlandsche markt Nederlandsche, Duitsche, Engelsche en Belgische kolen concurreren. Intusschen, als gezegd, die concurrentie kan men niet aan de Nederlandsche Spoorwegen danken of verwijten. Het is voornamelijk langs den waterweg, dat de buitenlandsche kolen ons vaderland binnenkomen, en willen wij daarvan meer naar den spoorweg trekken dan de kleine hoeveelheid, die om bijzondere redenen per spoorweg vervoerd moet worden, dan dienen wij lagere dan onze normale steenkolentarieven (klasse c) ter beschikking te stellen. Dat doen wij dan ook door middel van ons speciaal tarief 12 en enkele bijzondere regelingen. Voor het vervoer van de producten der Limburgsche mijnen geldt evenzeer een tarief (ons speciaal tarief 3), dat lager is dan klasse c. De prijzen van dit tarief zijn opgebouwd volgens het beginsel, dat aan alle Nederlandsche spoorweggoederentarieven — en waarlijk niet alleen aan de Nederlandsche! — ten grondslag ligt, n.l. dat het vervoer van goederen verhoudingsgewijs over een grooteren afstand minder kost dan over een kleineren.

De vracht is dus voor korte afstanden naar verhouding hooger dan voor lange en op aandrang van de Nederlandsche mijnen zelve zijn wij met de verlaging voor groote afstanden in speciaal tarief 3 zoover gegaan, als toelaatbaar werd geacht. De conclusie, die Uwe Kamer uit de voor verschillende afstanden verschillende hoogte van genoemd tarief trekt, dat de Nederlandsche spoorwegen de kolen óf over de groote trajecten met verlies óf over de kleine trajecten veel te duur vervoeren, (in Uw schrijven staat dit iets anders, maar de bedoeling zal wel zijn, zooals wij het weergaven) houdt dus geen steek. Integendeel, het prijsverschil heeft juist ten doel zoowel op groote als op kleine afstanden een behoorlijke vergoeding voor den bewezen dienst te ontvangen. Soortgelijke overwegingen deden ons het door Uwe Kamer, niet geheel juist, vermelde speciaal tarief naar Rotterdam in het leven roepen. Dat is een tarief, dat alleen van toepassing is op extra-treinen van een bepaalde minimum-belasting en die ten minste gedurende een maand dagelijks, behalve des Zondags, loopen. Voor den spoorweg is dat de goedkoopste wijze van vervoer, omdat onderweg met de tot dien trein behoorende wagens niet gerangeerd hoeft te worden. De geheele trein kan het, naar Neder-

landsche begrippen, lange traject afleggen, zonder eenige wijziging in zijn samenstelling.

Nu is het natuurlijk mogelijk, dat de vallende schalen, waarnaar onze goederentarieven opgesteld zijn, hier en daar onjuistheden vertoonen, uitgesloten als het nu eenmaal is om met onaanvechtbare nauwkeurigheid voor elken afstand de kosten van vervoer te bepalen, doch dit is zeker, dat wij tot dusver bij het vaststellen van onze goederentarieven het eenig economisch juiste standpunt ingenomen hebben en dat het aan het slot van Uw schrijven aan den Minister gedaan verzoek, dat wij ons voortaan op een economisch juist standpunt zullen stellen, niet voor inwilliging vatbaar kan zijn.

En nu het standpunt, dat wij innemen tegenover den aanleg van nieuwe kanalen. Uwe Kamer is daarover al buitengewoon slecht ingelicht en indien Zij inderdaad, zooals Zij schrijft, steeds met bijzondere belangstelling de houding gevolgd heeft, welke de spoorwegmaatschappijen tegenover de Limburgsche kanaalplannen zouden innemen, dan moet Zij weten, dat door ons nimmer „openlijk” of „verdekt” eenige actie tegen die plannen is gevoerd.

Ons standpunt, niet in het bijzonder tegenover de Limburgsche kanaalplannen, doch tegenover elken aanleg van nieuwe kanalen, is het volgende:

Wij begrijpen zeer wel, dat handel en industrie in de streek, die door een nieuw kanaal aan het groote Nederlandsche net van waterwegen zal worden aangesloten, den aanleg van dat kanaal gaarne zien. Zij kunnen er slechts profijt van hebben, indien naast den spoorweg een concurrerend vervoermiddel komt, doch de gemeenschap moet daarvoor groote offers brengen. Zij mag eerst, den aanleg van den waterweg bekostigen, moet dan jaarlijks voor onderhoud en bediening zorgen en zal ten slotte het verlies, dat de spoorwegen door het nieuwe vervoer te water lijden, moeten dragen, hetzij in den vorm van hoogere spoorwegtarieven dan anders geheven zouden behoeven te worden, hetzij door bijbetaling van het tekort op het spoorwegbedrijf. Men heeft zich daarvan vroeger in Nederland nooit rekenschap gegeven. Men nam — en Uwe Kamer neemt nog — als axioma aan, dat vervoer langs den waterweg het meest economisch is, en men bekommerde zich niet om het nadeel, dat men den spoorwegen, particulieren ondernemingen, toebreacht.

Wij vragen: moet dat zoo voortgaan?

Moet men ook thans in tijden van tegenspoed, van hooge belastingen, hooge spoorwegtarieven en schaarschte van kapitaal, nu de spoorwegen een staatsbelang geworden zijn, groote bedragen uitgeven voor nieuwe waterwegen, nieuwe lasten voor onderhoud en bediening op zich nemen en het spoorwegbedrijf schaden, zonder vooraf te hebben nagegaan, dat dit economisch verantwoord is?

Voor ons zelve hebben wij die vraag reeds meer dan een jaar geleden ontkennend beantwoord en als logisch gevolg daarvan er de aandacht van de Regeering op gevestigd, dat de rekening van het spoorwegbedrijf niet zal kunnen sluiten, als de Staat voortgaat nieuwe kanalen te graven en, voegden wij daarbij, nieuwe spoorwegen, waarvan de rentabiliteit niet vaststaat, aan te leggen. Wij vroegen daarom dien aanleg nader te overwegen, doch de Regeering achtte dat niet noodig.

Wij zeggen niet en hebben nergens uitgesproken (ook niet op bladzijde 7 van ons jaarverslag over 1923), dat elke aanleg van nieuwe kanalen niet economisch is. Wel twijfelen wij. Voor ons staat bijv. reeds vast, dat het bovenbesproken extratrein-tarief voor vervoer van steenkolen uit Zuid-Limburg naar Rotterdam en Amsterdam goedkoper is, dan ooit dat vervoer via een kolenoverlaadinrichting aan de Maas of een Zuid-Limburgsch kanaal zal kunnen kosten, mede in aanmerking genomen het overladen en de waardevermindering, die de steenkolen, althans de meeste soorten, door de overlading ondergaan. En het gaat ten slotte, als men de zaak van economisch standpunt beziet, niet slechts om de kosten, die de mijnproducent moet dragen, doch evengoed om die, welke de Staat besteedt om het watervervoer mogelijk te maken.

Wij kunnen niet aannemen, dat Uwe Kamer, die ons eigenbelang en kortzichtigheid verwijt en voor het meest economische vervoer meent op te komen, zal zeggen: de Zuid-Limburgsche kanalen zijn in elk geval een Limburgsch belang (voor onze havensteden zijn zij, indien de watervracht niet lager kan zijn dan de spoorwegvracht, van geen belang; voor de havens is het dan onverschillig, of het vervoer naar en van Limburg per water of per spoorweg geschiedt) en dus moeten zij gebouwd worden. Mocht Zij dat niettemin doen, dan wijzen wij erop, dat die kanalen in belangrijke mate den invoer van Belgische kolen in Nederland zullen vergemakkelijken en dat zij dus, indien zij,

zoals wij vreezen, zullen blijken niet van groote betekenis te zijn voor den afvoer van de producten der Nederlandsche mijnen, slechts de concurrentie op de binnenlandsche markt zullen verzwaren. Ook de Limburgsche mijnindustrie zal dus door een onpartijdig onderzoek van de, van den aanleg der kanalen te verwachten, voor- en na-deelen gebaat zijn.

Mocht Uwe Kamer daartoe het initiatief nemen, dan kan Zij bij voorbaat verzekerd zijn van onze bereidwilligheid tot het verstrekken van de inlichtingen en de gegevens, waarover wij de beschikking hebben.

Ten slotte een verzoek.

Mocht Uwe Kamer den besproken brief aan den Minister van Waterstaat in een dagblad of op eenige andere wijze publiceren of publiek gemaakt hebben, dan zullen wij het op prijs stellen, indien Zij met dit schrijven hetzelfde doet.

Den 17en Januari repliceerde de Kamer als volgt:

Onze Kamer heeft met belangstelling kennis genomen van Uw schrijven d.d. 26 November, blijkens deszelfs aanhef aan onze Kamer verzonden naar aanleiding van ons schrijven van 18 November 1924, gericht tot den Minister van Waterstaat, waarvan aan Uwe Directie afschrift werd toegezonden.

Sinds de verzending van ons schrijven op 18 November l.l. zijn verschillende publicaties van uiteenlopende zijde over hetzelfde onderwerp, verschenen, welke publicaties parallel loopen met ons schrijven, en waaruit blijkt, dat het inzicht onzer Kamer in deze aangelegenheid wel niet zoo ver mis geweest is, als U in Uw wederwoord tracht aan te toonen.

Of het verkrijgen van een sluitend spoorwegbudget al of niet een eigenbelang der spoorwegmaatschappijen gebleven is, of met het oog op de tusschen de Maatschappijen en den Staat bestaande overeenkomsten uitsluitend staatsbelang geworden is, zooals U van meening zijt, — is een vraag, die weinig ter zake doet. Het gaat immers niet tegen het op zichzelf ongetwijfeld zeer loffelijk streven Uwer Directie een sluitend budget te verkrijgen, maar tegen enkele hiertoe aangewende middelen. Wanneer deze middelen, namelijk de in sommige gevallen gevoerde tarievenpolitiek, de uitwerking hebben, die wij ons ervan voorstellen, dan is ook het staatsbelang er niet mee dieniend, zelfs al zouden zij leiden tot verlaging van het tekort. Immers wat de finantiën aangaat, zijn Staat en Spoorwegen één, maar dat neemt niet weg, dat de finantiën van den Staat een zeer samengestelde rekening vormen, waarvan de debetpost der Spoorwegen slechts een onderdeel — hoewel helaas een belangrijk onderdeel in vorige jaren — uitmaakt. En nu is het zeer goed mogelijk, dat het doen verdwijnen van het tekort op de Spoorwegbegroting wanneer dit geschiedt zonder nauwkeurige toetsing der middelen, juist ten gevolge heeft in het leven roepen van een nadeelig saldo op een ander hoofd, bijv. dat der Staatsmijnen, of de vermindering der directe rijksinkomsten uit de belastingen, welke immers voort moeten komen uit de opbrengst der algemeene welvaart, welker bevordering niet altijd samen hoeft te gaan met de zorg van een sluitend spoorwegbudget.

Het doel van ons schrijven was juist aan te toonen, dat de Staat, die te zorgen heeft en voor spoorwegen en voor waterwegen, te letten heeft op een zoo economisch mogelijke exploitatie van beide, hetwelk niet verkregen wordt door het budget van het eene bedrijf met alle middelen sluitend te maken, zonder op de verdere gevolgen acht te geven.

Het kan wellicht het recht Uwer Directie zijn met alle kracht en middelen de belangen der Maatschappijen voor te staan, maar het is de plicht der Regeering hierbij op Uwe gestie toe te zien.

Daarom ook wendden wij ons in deze tot den Minister van Waterstaat en niet tot Uwe Directie, omdat wij van meening waren en zijn, dat een finantieel belang der Spoorwegen, ook bij de tegenwoordige verhouding, nog niet altijd een belang der Rijkshuishouding in haar geheel behoeft te zijn. In dien zin bestaat er ook thans nog een finantieel eigenbelang der Spoorwegen, afgezien van het belang der leiding bij een sluitend budget (tantièmes, enz.).

Op enkele punten Uwer repliek willen wij nog nader met enkele woorden ingaan.

Wat betreft de bevordering van den import van buitenlandsche kolën door speciaal lage spoorwegtarieven, nemen wij gaarne nota van Uwe erkentenis, dat U door speciaal lage tarieven, lager dan de normale steenkolentarieven, den waterwegen concurrentie aandoet. Wat U hiermede ten opzichte van andere waterwegen erkent, is juist hetgeen wij voor den Limburgschen waterweg vreezen. Wat de Spoorwegen immers in gebreke blijven aan te toonen en wat zij ook niet kunnen aantoonen, is, dat hunne tarieven gebaseerd zijn op een juiste kostprijsberekening. Waar het

niet mogelijk schijnt te zijn, deze op te stellen (zie ook het artikel van Jr. Plate in Ec.-Stat. Ber. van 17 December jl.), handhaven wij ons standpunt, dat de verhouding der geldende tarieven voor kolënvervoer over groote en kleine afstanden economisch niet juist is, zoolang U ons althans het tegendeel niet met cijfers aantoonde. Wij zouden de vraag willen stellen, of U, waar U schrijft met de verlaging der tarieven over groote afstanden in speciaal tarief 3 zoover gegaan te zijn, als toelaatbaar werd geacht, zulks ook gedaan hebt voor kleine afstanden?

Waar U schrijft, dat onze Kamer omtrent het standpunt door U ingenomen tegenover de Limburgsche kanaalplannen buitengewoon slecht is ingelicht, hebben wij ons eerst afgevraagd, of U wellicht omtrent Uw eigen standpunt niet goed was ingelicht. Al verder lezende, zagen wij echter, dat U aan de Regeering hebt geadviseerd, den aanleg van het kanaal Maastricht—Maasbracht nader te overwegen. Wij willen over het door ons gebezigde woord „actie” niet vallen, zoo U dit ter kenschetsing van Uwe bemoeiingen in dezen niet juist voorkomt, doch dat U zoowel openlijk (bijv. in uw jaarverslag 1923) als verdekt (door publicaties, onder Uw invloed tot stand gekomen, „Haagsch Maandblad Juli 1924”) tegen de Limburgsche kanaalplannen stelling genomen hebt, is een vaststaand feit.

U schrijft voorts, dat de aanleg van het kanaal economisch niet verantwoord is en dat de rentabiliteit van het kanaal niet is nagegaan. Wij verwijzen U hiervoor onder meer naar het rapport der Commissie in zake den kanalen-aanleg in Zuid-Limburg, uitgebracht door de Mij. van Nijverheid en door Professor Bruins in de jaarvergadering van 1924 verdedigd, voorts naar de berekening van Jr. Plate in een artikel in Ec.-Stat. Ber., hierboven reeds vermeld.

Uwe meening, dat de gemeenschap voor den aanleg van verkeersmiddelen — en dit geldt niet alleen voor waterwegen — groote offers moet brengen, is juist, het is echter beter deze offers te brengen voor productieve werken dan voor werkloozenondersteuning, zooals in de laatste jaren plaats had.

Waterwegen aanleggen, waar die noodig zijn om te komen tot een intensieve exploitatie van de rijkdommen van een landstreek, is een economische noodzakelijkheid. Gaan daardoor de inkomsten van de spoorwegen werkelijk achteruit, wat nog lang niet vaststaat, dan huldige men toch niet de valsche stelling, dat alle heil voor de gemeenschap slechts kan komen van de spoorwegen. Of deze inkomsten op den duur zullen achteruitgaan, is nog zeer betwistbaar, want er zullen zich nieuwe industrieën ontwikkelen, welke toch ook de spoorwegen nooit geheel kunnen missen; nieuwe en rijkere bronnen van inkomsten zullen daarenboven ontstaan voor den Staat in den vorm van meerdere belastingen, grootere opbrengsten van posteries, telegrafie, telefonie, mijnrecht enz.

Uwe conclusie, dat het extratrein-tarief van Zuid-Limburg naar Rotterdam en Amsterdam altijd goedkooper zal zijn dan watervervoer, is niet meer dan een onbewezen bewering, terwijl U verzuimt hierbij rekening te houden met het feit, dat van de Limburgsche kolën, per spoor bijv. naar Amsterdam verzonden, een zeer belangrijke hoeveelheid (zie uw jaarverslag staat 33) aldaar voor verdere vrachtiging in schip wordt geladen. Deze kosten behooren als extra kosten bij het spoorwegvervoer geteld te worden.

Dat het laterale kanaal misschien den invoer van Belgische kolën in Nederland zal bevorderen, is o.i. geen bezwaar voor de Nederlandsche mijnindustrie, waar Nederlandsche en Belgische kolën alsdan, wat de transportkosten aangaat, ongeveer op gelijke lijn zullen staan, hetgeen niet het geval is bij den invoer van Duitse kolën aan extra lage spoorwegtarieven. De internationale kolënmarkt wordt immers beheerscht door de vrachtenpolitiek en noopt in hare perspectieven tot voorzichtigheid. Die markt houdt geen rekening nòch met Uw budget — waarvan de Limburgsche levensbelangen overigens niet afhankelijk gesteld willen worden — nòch met nationale kleur. Alle kolën zijn zwart en worden verhandeld naar prijs en kwaliteit. De kwaliteit der Nederlandsche kolën is goed, de prijs mag echter niet afhankelijk blijven van het monopolie Uwer Maatschappij.

U dwaalt voorts, wanneer U aan het slot van Uw schrijven aanneemt, dat onze havensteden geen ander belang bij den aanleg van het kanaal zouden hebben dan het kolëntransport. De afvoer van het Luikerland immers zal nooit per spoor naar Rotterdam en andere havens plaats hebben, doch wel na de totstandkoming der kanalen ten deele langs den waterweg. Overigens zijn ook andere belangen dan die der havensteden in het spel. Wij noemen bijvoorbeeld de kolënvoorziening van Brabant, welke volgens een in ons bezit zijnd schrijven der Kamer van Koophandel te Tilburg

in hooge mate beïnvloed wordt door de vrachtprijzen.

Wij vertrouwen voorts, dat Uwe Directie ons ten goede zal duiden, wanneer wij bij de beoordeeling van zoo ver strekkende belangen als de onderhavige, ons niet blind staren op de kolen alleen, doch ook acht geven op andere bestaande industrieën, zoomede op hetgeen zich moet ontwikkelen naar het voorbeeld van andere deelen der wereld in een streek, waar de natuur groote rijkdommen schonk; welke moeten gedijen, indien de natuurlijke groei niet tegenhouden wordt, doordat aan die streek de noodzakelijke verkeersmiddelen niet gegeven worden.

Dat onze Kamer het initiatief zou nemen tot het instellen van een nieuw onderzoek, kan van ons, die overtuigd zijn — onder meer op grond van het nauwkeurig onderzoek als bovenbedoeld — van de economische voordeelen van het kanaal, niet verwacht worden. Wij koesteren geen vrees voor den uitslag van zulk een onderzoek, doch achten het nutteloos en schadelijk. Schadelijk, omdat hierdoor vertraging zou komen in de uitvoering van het werk, hetwelk door zijn samenhang met de werken der Maaskanalijatie ten spoedigste moet worden aangevangen. Wanneer Uwe Directie zelf zulk een onderzoek gewenscht acht, dan heeft zij daartoe den geschikten tijd laten voorbijgaan.

Wij vragen ons af, welke de reden mag zijn, dat andere waterwegen in Nederland nooit tegenwerking der Spoorwegen ondervonden, terwijl zulks wel het geval is nu de geïprojecteerde waterweg toevallig in Limburg zal komen te liggen. Het zal U bekend zijn, dat aan Limburg eene eereschuld te betalen is, ook door de Spoorwegen, die Limburg al te lang in zijn isolement gelaten hebben.

De brief onzer Kamer d.d. 18 November is door ons toegezonden aan H.H. Ledén der 1ste en 2de Kamer der Staten-Generaal en enkele Kamers van Koophandel.

Mocht U alsnog overgaan tot publicatie van Uw antwoord, dan verzoeken wij U met deze repliek hetzelfde te doen.

Op dit schrijven dienden de Spoorwegen dd. 30 Januari van onderstaande dupliek:

Uw schrijven van 17 dezer no. 4721 noopt ons tot een wederwoord. Niet omdat wij andermaal willen trachten Uwe Kamer tot andere inzichten te brengen, maar omdat wij verschillende, in dat schrijven voorkomende, uitlatingen niet onweersproken mogen laten.

In ons schrijven van 26 November jl. hebben wij in de eerste plaats willen aantonen, dat eene sluitende spoorwegrekening niet, gelijk Uwe Kamer beweerd had, een eigenbelang der spoorwegmaatschappijen, doch een staatsbelang is. Wij hebben niet betoogd, dat dit staatsbelang het eenige of het hoogste is, en erkennen ten volle, dat het taak der Regeering is de verschillende belangen, indien zij tegenstrijdig blijken te zijn, tegen elkaar af te wegen. De desbetreffende beschouwingen in Uwen reeds vermelden brief gaan dus langs ons heen en wij zouden dit punt geheel onaangeroerd kunnen laten, ware het niet, dat Uwe Kamer thans te verstaan geeft, dat het geldelijk belang van de leiding der spoorwegen eene sluitende rekening vordert. Ook dit is niet juist. Ons persoonlijk belang bij eene kloppende rekening van het spoorwegbedrijf is slechts dat van de voldoening, die ieder ondervindt, die een doel bereikt, waarnaar hij eenige jaren lang met alle krachten gestreefd heeft.

Ons schrijven van 26 November jl. beoogde in de tweede plaats Uwe Kamer eenigen kijk te geven op de beginselen, waarop onze steenkolentarieven berusten. De verklaring, welke wij daarbij gaven van het prijsverschil bij vervoer over groote en over kleine afstanden, aanvaardt Uwe Kamer blijkbaar niet. Wij zullen daarin hebben te berusten, doch wij mogen niet nalaten uiting te geven aan ons leedwezen, dat Uwe Kamer Hare meening, „dat de verhouding der geldende tarieven voor kolenvervoer over groote en kleine afstanden economisch niet juist is”, op geenerlei wijze motiveert. Indien het juist is — en Uwe Kamer neemt dit aan —, dat de spoorwegen niet kunnen aantonen, dat hunne tarieven gebaseerd zijn op een juiste kostprijsberekening en dat het niet eenmaal mogelijk is deze op te stellen (Ir. Plate zegt dat in zijn door Uwe Kamer aangehaald artikel niet, hij verklaart slechts, dat het hem niet gelukt is), dan zou het zeer belangwekkend zijn te hooren, waar, op het oordeel van Uwe Kamer steunt.

Ons schrijven van 26 November jl. had in de derde plaats ten doel Uwe Kamer ons standpunt ten opzichte van den aanleg van nieuwe waterwegen uiteen te zetten en ving dit onderdeel aan met uit te spreken, dat wij nimmer „openlijk” of „verdekt” eenige actie tegen de Limburgsche kanaalplannen gevoerd hebben. Wij hebben daarbij de door Uwe Kamer bedoelde alinea van ons Jaarverslag 1923 niet uit het oog

verloren. In die alinea voeren wij naar onze zienswijze geen actie en nemen wij geen stelling tegen de Limburgsche kanaalplannen. Uwe Kamer herleze de alinea, welke wij ten Hare gemakke hieronder afschrijven¹⁾. Hoe alsdan ook Hare conclusie moge luiden, in elk geval zal die alinea alles zijn, dat Zij kan aanvoeren tot bewijs van hetgeen Zij in lichtvaardig oordeel „een vaststaand feit” heeft genoemd. Openlijk hebben wij ons, behalve in ons Jaarverslag over 1923, nergens over de Limburgsche kanaalplannen uitgelaten en over dat onderwerp verschenen publicaties „Haagsch Maandblad Juli 1924” zijn niet onder onzen invloed tot stand gekomen.

Ook herlezing van onzen brief van 26 November jl. zij Uwe Kamer aanbevolen. Zij moet dan tot de slotsom komen, dat wij niet geschreven hebben, dat de aanleg van „het” kanaal economisch niet verantwoord is — wij spraken slechts twijfel uit —, dat Uwe Kamer ons ten onrechte de stelling, dat alle heil voor de gemeenschap slechts kan komen van de spoorwegen, in de schoenen schuift — wij waarschuwdn slechts tegen het, zonder onderzoek, aannemen, dat vervoer langs den waterweg het meest economisch is — en dat wij niet hebben aangenomen, dat onze havensteden geen ander belang bij den aanleg van „het” kanaal zouden hebben dan het kolentransport — wij merkten op, dat de Zuid-Limburgsche kanalen voor onze havensteden van geen belang zijn, indien de watervracht niet lager kan zijn dan de spoorwegvracht.

Zeker hebben wij wel beweerd, dat de rentabiliteit van aan te leggen kanalen — en dus ook die van „het” kanaal — nooit vooraf is nagegaan. De onjuistheid dier bewering kan niet worden aangetoond met een beroep op het later verschenen artikel van Ir. Plate. Ook de verwijzing naar het rapport der Commissie van de Maatschappij van Nijverheid faalt. Herlezing van dat stuk, voor Uwe Kamer blijkbaar mede noodzakelijk, zal Haar moeten doen vaststellen, dat daarin geen rentabiliteitsberekening voorkomt.

Wat Uwe Kamer bedoelt met de zinsnede „waar Nederlandsche en Belgische kolen alsdan, wat de transportkosten aangaat, ongeveer op gelijke lijn zullen staan, hetgeen „niet het geval is bij den invoer van Deutsche kolen aan „extra lage spoorwegtarieven” is ons niet duidelijk. Wij begrijpen niet, hoe de invoer van Deutsche kolen, zelfs als deze het gevolg was van extra lage spoorwegtarieven, invloed kan hebben op de al of niet gelijkheid van de transportkosten van Nederlandsche en van Belgische kolen.

Hetgeen Uwe Kamer onze tegenwerking noemt, gaat niet in het bijzonder tegen de ontworpen Limburgsche waterwegen. Uwe Kamer kan dat zien uit het aangehaalde stuk van ons Jaarverslag over 1923. Dat echter onze twijfel, juist aan de rentabiliteit van de Limburgsche kanalen, door het schrijven van Uwe Kamer niet verminderd is, mogen wij Haar niet verzwijgen. Een waterweg, die „toevallig” in Limburg zal liggen, waarvoor Uwe Kamer de concurrentie van de spoorwegen vreest en waarvoor een beroep gedaan wordt op eene eereschuld, welke bestaan wij, voor zoover de spoorwegen de debiteur moeten zijn, beslist ontkennen en waarover wij ons overigens geen oordeel aanmatigen, moet economisch al zeer slecht te verdedigen zijn.

Uwe Kamer kan er van verzekerd zijn, dat wij, bij publicatie van ons schrijven van 26 November jl. en deze dupliek, Uwe missive aan den Minister van Waterstaat d.d. 18 November jl. en Uwe repliek aan ons mede aan de openbaarheid prijs zullen geven.

¹⁾ „Ons streven blijft daarom vooral gericht op beperking „van uitgaven en indien wij daarbij, evenals tot dusver, uit „allerlei rangen van het personeel steun mogen ondervinden, zal het ongetwijfeld gelukken het doel, de sluitende „rekening, te bereiken. Indien echter van staatswege voort- „gegaan wordt met het aanleggen van nieuwe waterwegen „en het uitbreiden van het spoorwegnet met spoorwegen, „waarvan de exploitatie verlies, in elk geval geen winst zal „afwerpen, dan zal op den duur eene sluitende rekening van „het spoorwegbedrijf niet of slechts ten koste van hoge „tarieven voor hen, die van spoorwegvervoer gebruik moeten maken, mogelijk zijn. Wij hebben, met het oog op de „plannen voor den aanleg van scheepvaartwegen in Zuid- „Limburg en naar Twente en den bouw van spoorwegen „van Gouda over Boskoop naar Alphen en van Schaesberg „over Kerkrade naar Simpelveld, het onzen plicht geacht, „de Regeering daarop te wijzen. Zonder succes, met uitvoering der aanhangige plannen wordt voortgegaan. Ongetwijfeld zal 's lands belang dat vorderen, doch men beklage zich „dan later niet over de slechte uitkomsten van de Nederlandsche Spoorwegen en de hoogte hunner tarieven, waar- „mede toch ook groote landsbelangen gemoeid zijn.”

STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN.

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

GELDKOERSEN.

BANKDISCONTO'S.

Ned. Disc. Wissels. 4 15 Jan. '25	Zwits. Nat. Bk. 4 16 Juli '23
Bk. Bel. Binn. Eff. 4 15 Jan. '25	N. Bk. v. Denem. 7 17 Jan. '24
Vrsch. in R.C. 5 15 Jan. '25	Zweedsche Rbk 5 11 Nov. '23
Javasche Bank ... 4 20 Oct. '24	Bank v. Noorw. 6 26 Nov. '23
Bank van Engeland 4 5 Juli '23	Bk. v. Tsjecho-
Duitsche Rijksbk. 10 29 Dec. '23	slowakijë. ... 6 27 Mei '24
Bank v. Frankrijk 7 11 Dec. '24	N. Bk. v. O'rijk. 13 6 Nov. '24
Belgische Nat. Bnk. 5 12 Jan. '23	N. Bk. v. Hong. 12 18 Sept. '24
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 6

OPEN MARKT.

Data	Amsterdam		Londen Part. disconto (3 mnd.)	Berlijn Part. disc.	New York	
	Part. disconto	Prolongatie			Part. disc. (3 mnd.)	Call-money ¹⁾
14 Febr. '25	2 1/8	2	3 3/4	—	3 1/4	4-4 1/4
9-14 F. '25	2 1/8-3/16	2-2 1/4	3 1/2-1 3/8	—	3 1/4	3 1/2-4 1/4
2-7 " '25	2 3/8-3/4	2 1/4-3/4	3 1/2	—	3 1/4	3-4 1/4
26-31 J. '25	2 3/8-3/4	2 1/4-3/4	3 1/2-1 3/8	—	3 1/4	3 1/2-4 1/4
11-16 F. '24	4 1/8-5	5 1/2-3 1/2	3 1/2-1 1/8	—	—	4 1/4-5 1/4
12-17 F. '23	3 1/4-3/8	2 1/2-3 1/2	2 1/2	—	—	4-6 1/4
20-24 Jli '14	3 1/4-3/16	2 1/2-3 1/4	2 1/2-3/4	2 1/8-1/2	—	1 1/2-2 1/4

1) Koers v. 13 Febr. en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York ^{**}	Londen ^{*)}	Berlijn ^{*)}	Parijs ^{*)}	Brussel ^{*)}	Batavia ¹⁾
10 Febr. 1925	2.48 1/4	11.88 3/8	59.10	13.31 1/2	12.68 1/2	99 1/4
11 " 1925	2.48 9/16	11.87 1/2	59.15	13.32 1/2	12.69	99 1/4
12 " 1925	2.48 1/16	11.87 1/2	59.14	13.32	12.67 1/2	99 1/4
13 " 1925	2.48 5/8	11.87 3/8	59.15	13.22 1/2	12.62 1/2	99 1/4
14 " 1925	—	11.87 1/2	59.22 1/2	12.94	12.47	99 1/4
16 " 1925	2.48 15/16	11.87 1/2	59.25	13.01	12.56	99 1/4
Laagste d.w. ¹⁾	2.48 1/8	11.86 1/2	59.05	12.86 1/2	12.43	99
Hoogste d.w. ¹⁾	2.49 1/16	11.88 1/2	59.30	13.36	12.72	99 1/4
9 Febr. 1925	2.46 5/8	11.85 1/2	59.13 1/2	13.32 1/2	12.67 1/2	99 1/4
2 " 1925	2.48 1/16	11.90	59.05	13.43	12.83 1/2	99 9/16
Muntpariteit	2.48	12.10	59.26	48.—	48.—	100

*) Noteering te Amsterdam. **) Noteering te Rotterdam.
1) Particuliere opgave.

Data	Zwitserland ^{*)}	Weenen ^{*)}	Praag ¹⁾	Boekarest ¹⁾	Milaan ^{**}	Madrid ^{**}
10 Febr. 1925	47.90	0.0035	7.33	1.28	10.29	35.29
11 " 1925	47.92 1/2	0.0035 1/2	7.33	1.28	10.29	35.22 1/2
12 " 1925	47.90	0.0035	7.33	1.28	10.30	35.28 1/2
13 " 1925	47.90	0.0035 1/2	7.35	1.28	10.27	35.40
14 " 1925	47.92 1/2	0.0035 1/2	7.37 1/2	1.28	—	—
16 " 1925	47.92 1/2	0.0035 1/2	7.36	1.28	10.23 1/2	35.35
Laagste d.w. ¹⁾	47.82 1/2	0.0034 1/2	7.31	1.25	10.19	35.15
Hoogste d.w. ¹⁾	47.97 1/2	0.0035 1/2	7.39	1.35	10.27	35.45
9 Febr. 1925	47.90	0.0035 1/2	7.33	1.28	10.28	35.40
2 " 1925	47.92 1/2	0.0035	7.37 1/2	1.28	10.34	35.52
Muntpariteit	48.—	50.41	50.41	48.—	48.—	48.—

*) Noteering te Amsterdam. **) Noteering te Rotterdam.
1) Particuliere opgave.

Data	Stockholm ^{*)}	Kopenhagen ^{*)}	Oslo ^{*)}	Hel-sing-fors ¹⁾	Buenos-Aires ¹⁾	Montreal ¹⁾
10 Febr. 1925	66.90	44.15	37.95	6.25	99 1/4	2.48
11 " 1925	67.—	44.20	37.95	6.25	99	2.48
12 " 1925	66.95	44.25	37.95	6.25	98 1/4	2.48 1/4
13 " 1925	67.—	44.30	38.—	6.25	98	2.48 1/4
14 " 1925	67.05	44.35	38.—	6.26	98 3/4	2.48 1/8
16 " 1925	67.07 1/2	44.35	38.—	6.25	98 3/4	2.48 1/2
Laagste d.w. ¹⁾	66.80	44.05	37.75	6.22 1/2	97 3/4	2.47 1/2
Hoogste d.w. ¹⁾	67.10	44.40	38.05	6.29	99 1/2	2.49
9 Febr. 1925	66.95	44.12 1/2	37.95	6.25	99 1/8	2.48
2 " 1925	66.90	44.32 1/2	38.05	6.25	99 1/4	2.47 1/8
Muntpariteit	66.67	66.67	66.67	48.—	105	2.48

*) Noteering te Amsterdam. **) Noteering 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.)
10 Febr. 1925	4,77 1/4	5,36	23,80	40,26
11 " 1925	4,78 1/8	5,36	23,80	40,25
12 " 1925	—	—	—	—
13 " 1925	4,77 1/2	5,26	23,80	40,21
14 " 1925	4,77 1/2	5,16	23,80	40,18
16 " 1925	4,77 1/2	5,26	23,80	40,17
3 Febr. 1925	4,78 3/4	5,41	23,80	40,29
Muntpariteit ..	4,8667	19,30	23,81 1/4	40 3/16

KOERSEN VAN DE VOLGENDE PLAATSEN OP LONDEN

Plaatsen en Londen	Noteerings-eenheden	31 Jan. 1925 ¹⁾	7 Febr. 1925	9/14 Febr. '25 Laagste	14 Febr. 1925 Hoogste
Alexandrië ..	Piast. p. £	97 15/32	97 15/32	97 9/16	97 15/32
*Bangkok ..	Sh. p. tical	1/10 1/16	1/10 1/16	1/10 1/16	1/10 1/16
B. Aires ¹⁾ ..	d. p. \$	45 27/32	45 11/16	44 7/8	45 11/16
Calcutta ..	Sh. p. rup.	1/5 31/32	1/6	1/5 19/16	1/6 1/16
Constantin. .	Piast. p. £	907 1/2	910	905	915
Hongkong ..	Sh. p. \$	2/4 1/16	2/3 11/16	2/3 7/8	2/4 1/8
Lissabon ¹⁾ ..	d. per Mil.	2 13/32	2 13/32	2 3/8	2 7/16
Mexico	d. per \$	26 3/4	26 3/4	25	27
Montevideo ..	d. per \$	48 7/8	48 1/8	47 3/4	48 1/2
Montreal ..	\$ per £	4.79 3/4	4.78 5/8	4.77 1/4	4.79 7/8
R.d.Janeiro ¹⁾	d. per Mil.	5 13/16	5 11/16	5 19/32	5 25/32
Shanghai ..	Sh. p. tael	3/2 1/16	3/2	3 1/4	3 1/2
Singapore ..	id. p. \$	2/4 3/32	2/4 5/32	2/4 1/32	2/4 3/16
Valparaiso ²⁾	peso p. £	43.95	43.10	43.00	44.10
Yokohama ..	Sh. p. yen	1/7 7/32	1/7 7/32	1/7 7/16	1/7 7/8

* Koersen der voorafgaande dagen. ¹⁾ Telegrafisch transfert. ²⁾ 90 dg. ³⁾ Nominaal. ⁴⁾ In de no's van 21 Jan.—11 Febr. moet in deze kolom i. p. v. 1924 gelezen worden 1925.

ZILVERPRIJS¹⁾

	Londen	N.York ²⁾		Londen
9 Febr. 1925 ..	32 1/4	68 1/2	9 Febr. 1925 ..	87/4
10 " 1925 ..	32 1/8	68 3/8	10 " 1925 ..	87/2
11 " 1925 ..	32 1/4	68 1/2	11 " 1925 ..	86/10
12 " 1925 ..	32 1/8	—	12 " 1925 ..	86/8
13 " 1925 ..	32 9/16	68 3/8	13 " 1925 ..	86/8
14 " 1925 ..	32 1/4	68 3/8	14 " 1925 ..	—
16 Febr. 1924 ..	33 7/8	64 7/8	15 Febr. 1924 ..	96/0
20 Juli 1914 ..	24 15/16	54 1/8	20 Juli 1914 ..	84/10

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

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

De Minister van Financiën maakt bekend:

Vorderingen	9 Februari 1925	16 Februari 1925
Saldo bij Nederl. Bank ..	f 2.236.109,98	f —
Saldo bij betaalmeesters ..	" 5.230.314,63	" 6.596.544,37
Voorschot op ult. Jan. 1925		
aan de gemeenten op voor haar door Rijk te heffen gem. ink.bel. en opcenten op Rijksink.bel.	" 75.914.262,36	" 74.130.993,09
Voorsch. aan de koloniën	" 8.717.674,36	" 9.436.512,92
Voorsch. a. h. buitenland	" 215.923.305,23	" 216.241.212,55
Daggeldleeningen tegen onderp. v. schatk.papier	" —	" —

Vervlichtingen.		
Voorsch. door de Ned. Bank	f —	f 7.659.674,12
Schatkistbilj. in omloop ¹⁾	" 183.476.000,—	" 183.252.000,—
Schatkistprom. in omloop	" 95.210.000,—	" 95.180.000,—
Waarv. direct bij Ned. Bk.	" —	" —
Zilverbons (met inbegrip v. de bedragen bij de betaalmeesters in kas)	" 21.038.616,—	" 20.791.734,50
Door den Postch.- en Giro-dienst in 's Rijks Schatkist gestort	" 36.719.217,—	" 31.492.144,65

¹⁾ Waarvan f 3.056.000 vervallen op of na 1 April 1927.

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

De Minister van Koloniën maakt bekend:

	7 Februari 1925	14 Februari 1925
Voorschot uit 's Rijks kas aan N.-I.	f 389.000,—	f 469.000,—
Ind. Schatk.prom. in oml.	" 70.000.000,—	" 70.000.000,—
Voorsch. Jav. Bk. aan N.-I.	" 5.436.000,—	" 5.133.000,—
Muntbiljetten in omloop.	" 37.277.000,—	" 36.963.000,—
Ten voordeele v. N.-I. geboekt beleggingsgeld v. h. N.-I. muntfonds....	" 4.683.000,—	" 4.749.000,—
Totaal	f 117.785.000,—	f 117.314.000,—

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 16 Februari 1925.

		Activa.	
Binnenl. Wis- sels, Prom., enz. in disc.	Hfdbk. f. 40.751.653,71 Bijbnk. " 23.120.432,37 Ag. sch. " 40.519.714,54	f	104.391.800,62
Papier o. h. Buitenl. in disconto			—
Idem eigen portef.	f 123.470.686,—		
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel.			123.470.686,—
Beleeningen	Hfdbk. f 68.581.119,96 incl. vrsch. Bijbnk. " 10.482.855,85 in rek.-crt. Ag. sch. " 72.984.534,34 op onderp. f 152.048.510,15		
Op Effecten.	f 149.771.910,15		
Op Goederen en Spec.	2.276.600,—		152.048.510,15
Voorschotten a. h. Rijk			5.672.941,26
Munt en Muntmateriaal			
Munt, Goud	f 56.284.065,—		
Muntmat., Goud	448.227.258,19		
	f 504.511.323,19		
Munt, Zilver, enz.	19.284.698,76		
Muntmat., Zilver			523.796.021,95
Effecten			
Belegging Res. fonds. f	5.653.311,17		
id. van 1/4 v. h. kapit.	3.999.926,63		9.653.237,80
Gebouwen en Meub. der Bank			5.212.500,—
Diverse rekeningen			85.868.927,75
		f	1.010.114.625,53

		Passiva.	
Kapitaal	f	20.000.000,—	
Reservefonds		5.655.237,53	
Bijzondere reserve		8.235.000,—	
Bankbiljetten in omloop		892.178.020,—	
Bankassignatiën in omloop		2.244.023,24	
Rek.-Cour. f Het Rijk			
saldo's: Anderen	62.828.983,91		62.828.983,91
Diverse rekeningen			18.973.360,85
		f	1.010.114.625,53

Beschikbaar metaalsaldo f 331.948.754,04
 Op de basis van 1/2 metaaldekking 140.498.548,61
 Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is. 1.659.743.770,—
 Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opsch. schulden	Beschikb. metaalsaldo	Dek-kings-perc.
16 Febr. '25	504.511	19.285	892.178	65.073	331.949	55
9 " '25	504.511	17.441	902.701	55.387	329.937	54
2 " '25	504.501	15.755	921.731	51.937	325.124	53
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
18 Febr. '24	581.478	11.109	996.615	28.098	387.295	58
25 Juli '14	162.114	8.228	310.437	6.198	43.521 ¹⁾	54

Data	Totaal bedrag disconto's	Hiervan Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenland	Diverse rekeningen ²⁾
16 Febr. 1925	104.392	—	152.049	123.471	85.869
9 " 1925	109.294	—	151.433	120.130	92.689
2 " 1925	112.907	—	160.790	123.178	93.650
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
18 Febr. 1924	240.536	57.000	147.125	21.725	44.727
25 Juli 1914	67.947	14.300	61.686	20.188	509

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

SURINAAMSCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opsch. schulden	Discont.	Div. rekeningen ¹⁾
10 Jan. 1925...	1.060	1.592	969	1.048	576 ¹⁾
3 " 1925...	1.060	1.742	847	1.059	552
27 Dec. 1924...	1.067	1.511	882	1.065	641
20 " 1924...	1.065	1.518	877	1.067	631
13 " 1924...	1.063	1.543	881	1.059	531
12 Jan. 1924...	1.165	1.602	867	1.118	405
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 opsch. schulden	Beschikb. metaalsaldo
7 Feb. 1925	186.000		280.500	75.000	114.900
31 Jan. 1925	185.750		276.500	90.500	112.350
24 " 1925	186.250		276.000	99.000	111.250
17 Jan. 1925	133.670	51.400	280.922	99.859	109.651
10 " 1925	133.596	52.256	283.955	91.661	111.495
3 " 1925	133.500	52.319	280.871	87.831	112.556
27 Dec. 1924	133.647	52.810	276.780	99.868	111.902
9 Feb. 1924	149.628	63.918	264.029	77.798	146.029
10 Feb. 1923	158.585	58.923	263.818	101.542	144.254
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842 ²⁾

Data	Dis-conto's	Wissels, buiten N.-Ind. betaalb.	Beleeningen	Diverse rekeningen ¹⁾	Dek-kings-percentage
7 Feb. 1925		118.260		***	52
31 Jan. 1925		128.970		***	51
24 " 1925		130.820		***	50
17 Jan. 1925	30.357	16.803	75.630	83.966	49
10 " 1925	30.318	16.819	76.762	76.524	49
3 " 1925	30.969	16.335	76.330	68.947	50
27 Dec. 1924	32.406	16.433	73.809	76.948	50
9 Feb. 1924	35.286	19.137	78.700	20.176	62
10 Feb. 1923	35.725	32.613	73.396	24.151	59
25 Juli 1914	7.259	6.395	47.934	2.228	44

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

BANK VAN ENGELAND.

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

Data	Metaal	Circulatie	Currency Notes		
			Bedrag	Goudd.	Gov. Sec.
11 Febr. 1925	128.577	124.848	283.013	27.000	233.699
4 " 1925	128.573	125.465	282.879	27.000	234.139
28 Jan. 1925	128.570	124.456	281.240	27.000	231.935
21 " 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
13 Febr. 1924	128.083	125.199	278.789	27.000	234.071
22 Juli 1914	40.164	29.317	—	—	—

Data	Gov. Sec.	Other Sec.	Public Depos.	Other Depos.	Reserve	Dek-kings-perc. 1)
11 Febr. '25	45.820	73.460	9.569	115.081	23.479	18 1/8
4 " '25	67.503	73.688	11.049	134.913	22.858	15 1/8
28 Jan. '25	50.038	73.991	22.550	107.271	23.863	18 1/8
21 " '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
13 Febr. '24	44.849	69.431	14.467	104.355	22.634	19,05
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 buitenland	Zilver	Te goed in het buitenland	Bult. gew. voorsch. a. d. Staat	Schatkistbiljetten ¹⁾	Wissels
12 Feb. '25	5.546	1.864	305	573	21.900	4.916	4.807
5 " '25	5.546	1.864	305	573	21.900	4.905	6.301
29 Jan. '25	5.546	1.864	305	574	21.200	4.892	5.906
22 " '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
14 Feb. '24	5.541	1.864	297	574	22.900	4.619	3.575
23 Juli '14	4.104	—	639	—	—	—	1.541

Data	Waarvan op het buitenl.	Uitgestelde Wissels	Beleeningen	Circulatie	Rekg. Courant Particulieren	Staat
12 Feb. '25	23	8	3.072	40.778	1.878	-10
5 " '25	20	8	2.938	40.859	2.006	9
29 Jan. '25	19	8	2.950	40.516	1.966	46
22 " '25	19	8	3.012	40.602	1.957	16
15 " '25	21	8	3.012	40.797	1.978	15
14 Feb. '24	25	13	2.441	38.933	2.077	38
23 Juli '14	24	—	718	5.911	943	400

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

DUITSCHER RIJKSBANK.

Voornaamste posten in miljoenen Reichsmark.

Data	Goud	Daarvan bij buit. banken 1)	Deviezen als goud-dekking geldende	Andere wissels en cheques	Beleeningen
7 Febr. 1925	844,8	198,7	281,6	1.646,8	47,1
31 Jan. 1925	834,2	198,7	278,1	1.770,7	81,7
23 " 1925	813,1	198,7	271,0	1.607,7	7,4
15 " 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 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effecten	Diverse Activa ²⁾	Circulatie	Rekg.-Crf.	Diverse Passiva	Schuld aan Rentenbank
7 Febr. 1925	109,9	1.627,5	1.839,5	818,7	1.533,2	326,1
31 Jan. 1925	110,1	1.506,6	1.901,3	746,8	1.534,4	347,6
23 " 1925	110,0	1.747,6	1.550,0	990,2	1.612,6	378,4
15 " 1925	109,8	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 Juli 1914	330,8 ³⁾	200,4	1.890,9	944,-	40,0	—

1) Onbelast. 2) W.o. schatk. papier. 3) W.o. Rentenbankscheine: 7 Febr., 31, 23, 15, 7 Jan., 31 Dec. resp. 261,7; 186,4; 377; 328,2; 258,8; 145,1 mill.

BANQUE NATIONALE DE BELGIQUE.

Voornaamste posten in miljoenen francs.

Data	Metaal incl. buit. tent. saldi	Beleeningen van tegoed in h. buitl.	Beleeningen van prom. d. provinciën	Binnenlandsche wissels	Beleeningen	Voorschot aan den Staat	Circulatie	Rekg.-Crf. Particulieren
12 Febr. '25	377	85	480	1.348	328	5.200	7.630	169
5 " '25	377	85	480	1.441	389	5.200	7.641	213
29 Jan. '25	377	85	480	1.545	332	5.200	7.648	258
22 " '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
14 Febr. '24	364	85	480	1.289	366	5.300	7.553	215

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

FEDERAL RESERVE BANKS.

Voornaamste posten in miljoenen 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
28 Jan. '25	2.939,4	1.784,3	143,2	273,7	307,8
21 " '25	2.944,7	1.795,3	138,7	202,8	306,2
14 " '25	2.953,0	1.790,0	138,7	261,8	323,9
7 " '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
30 Jan. '24	3.143,2	2.178,1	119,8	522,3	271,8

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)
28 Jan. '25	394,1	1.684,3	2.265,2	112,2	74,4	78,0
21 " '25	423,5	1.698,6	2.216,1	112,2	75,2	78,8
14 " '25	486,9	1.738,0	2.330,3	112,2	72,5	76,0
7 " '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
30 Jan. '24	120,8	2.022,5	1.991,1	110,0	78,3	81,3

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 miljoenen dollars.

Data	Aantal banken	Disconto's en beleen.	Beleggingen	Reserve bij de F. R. banks	Totaal deposito's	Waarvan time deposits
21 Jan. '25	736	13.087	5.548	1.602	18.147	4.869
14 " '25	736	13.123	5.557	1.720	18.344	4.853
7 " '25	736	13.106	5.555	1.702	18.289	4.849
31 Dec. '24	737	13.068	5.531	1.680	18.269	4.849
24 " '24	738	13.023	5.578	1.709	18.028	4.814
23 Jan. '24	761	11.857	4.498	1.435	15.486	4.137

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

EFFECTENBEURZEN.

Amsterdam, 16 Februari 1925.

Naar het schijnt heeft de indiening der Britsche nota inzake de schuld van Frankrijk aan Engeland in Frankrijk eenige onrust gewekt, getuige de ongeanimeerde houding van de beurs te Parijs en de stijging der buitenlandse wisselkoersen aldaar. Voorts verluide, dat er verschil van meening was ontstaan tusschen den president van de Banque de France en den Minister van Financiën aangaande de overschrijding van de grens van Fr. 41 milliard voor de bankbiljettencirculatie. De president van de centrale instelling verzet zich met kracht tegen een dergelijke overschrijding. Hij vreest den ongunstigen psychologischen invloed, zoowel op het Fransche publiek als op het buitenland. Inmiddels is een démenti omtrent de hier vermelde oneenigheid verschenen; ter beurse heeft men hieraan echter geen onverdeeld geloof geslagen, met het gevolg, dat de tendens zich niet aanmerkelijk heeft kunnen verbeteren. Aan den anderen kant is er wel eenige verlichting ontstaan door de kans, dat het „bordereau de coupons" zal worden afgeschaft en vervangen door een anderen fiscaal maatregel, welke niet zulk een gevoel van wrevel te voorschijn zal roepen.

Te Londen is de beurs ook nog stil gebleven. De markt voor beleggingswaarden heeft een gunstig verloop gehad, eendeels in verband met amortisatie-aankopen van de conversieleming door de regeering in de open markt, anderdeels als gevolg van het feit, dat de financieele maatregelen van de schatkist — voornamelijk de onlangs doorgevoerde converteering van de 5¼ pCt. schatkistbiljetten — een belangrijke besparing op het budget te voorschijn hebben gebracht. Overigens bleven de meeste beursafdeelingen uiterst kalm en eerder ongeanimeerd. De voornaamste reden hiervoor moet worden gevonden in de omstandigheid, dat er op de industriele markt allerlei arbeidersmoelijkheden dreigen. Zoowel de spoorwegarbeiders als de mijnwerkers bereiden zich voor op acties tot loonsverhooging en verkorting van arbeidstijd.

Te Berlijn heeft een neergaande tendens de overhand behouden. De financieele verwickelingen op allerlei gebied zijn zoodanig gegroeid, dat er een gevoel van groote onzekerheid, zoowel ten aanzien van personen als van ondernemingen, is ontstaan. De enkele symptomen van herstel, welke zich hiertusschen voordoen — zooals het bevredigende jaarverslag van de Berliner Handels Gesellschaft — zijn niet voldoende geweest, om de stemming te doen keeren. Uit het buitenland komt een druk uit twee richtingen. In de eerste plaats zijn het de buitenlandse credietgevers, welke, — voor zoover zij hun gelden op korten termijn hebben geplaatst — op den vervalldag er de voorkeur aan geven niet tot continuatie over te gaan. Hierdoor is ook een groote schaarschte op de geldmarkt ontstaan. Bovendien zijn het de buiten Duitsland verblijf houdende Duitse beleggers, die thans hun korten tijd geleden gekochte aandelen en andere fondsen aan de markt brengen. Behalve met deze factoren heeft de markt te Berlijn nog rekening te houden met interne aangelegenheden, zooals de zeer sterk belaste termijnmarkt. Men is er deze week reeds toe overgegaan posities, welke per ultimo Februari waren aangegaan, af te wikkelen of om te zetten in engagementen op langeren termijn. Op een regeling van den termijnhandel wordt dan ook bij voortdurend aangedrongen.

Te New York is de tendens voortdurend opgewekt gebleven, hoewel de grootste belangstelling ook thans weder voor spoorwegaandelen gereserveerd is gebleven. Het heeft bovendien een goeden indruk gemaakt, dat de maandstaat van de Steeltrust opnieuw een toeneming van het aantal onuitgevoerde orders te aanschouwen heeft gegeven. Men heeft hieruit de conclusie getrokken, dat vooral de bouw-nijverheid en de spoorwegen ook in de nanste toekomst zullen doorgaan hun bestellingen te plaatsen.

Ten onzent is de markt gedurende het grootste deel der berichtperiode zeer kalm gebleven. Alleen de beleggingsmarkt heeft voortdurend groote omzettingen te aanschouwen gegeven, voornamelijk onder den invloed van de ruim blijvende geldmarkt. Tegen het einde der berichtswEEK daalde de notering voor prolongatie zelfs tot onder 2 pCt. Onder deze omstandigheden wordt er minder aandacht aan de buitenlandse beleggingsfondsen besteed, hoewel ook hiervoor een vaste tendens overheerschend is gebleven. 6 pCt. Ned. Werk. Schuld: 103½, 103½; 4½ pCt. Ned. Werk. S. 1917: 907/16, 917/16, 912½/32; 7 pCt. Ned. Indië: 102½/16, 1020/16, 102½/16; 5 pCt. Mexico £100-100: 10¼, 103/16, 101/16; 5 pCt. Brazilië 1913 £20-100: 53½, 53¼; 8 pCt. Sao Paulo 1921: 97½, 98.

Wat de aandelenmarkt betreft, hebben op sommige dagen petroleum-aandelen in het centrum der belangstel-

ling gestaan. De berichten omtrent onderhandelingen ten aanzien van de schadeloosstelling voor de Roemeensche maatschappijen hebben voornamelijk invloed op aandelen Geconsolideerde uitgeoefend. Daarnaast heeft de gunstige toestand op de petroleummarkt in het algemeen stimulerend gewerkt, zoodat ook aandelen Koninklijke een rijzing hebben kunnen behalen. De hoogste koersen zijn hier echter niet behouden gebleven. Dordtsche Petroleum: 383, 389½, 387½; Geconsolideerde Petr. Cie.: 178%, 190, 187½; Koninklijke Ned. Petr. Mij.: 411¼, 417½, 415½, 412½.

De suikermarkt was vast, zooland in verband met de stabiele noteringen voor Cubasuiker als met de voortgezette verkoopen van de V.J.S.P., tot den prijs van f 11 per picol superieur. De voorkeur bestond echter voor aandelen Handelsvereniging „Amsterdam”, op geruchten, dat deze maatschappij gedurende 1924 een winst zou hebben gemaakt, welke het geheele aandeelkapitaal overtreft. Cultuur Mij. der Vorstenlanden: 158%, 160%, 160¼; Handels Verg. „Amsterdam”: 462½, 458¼, 454¼, 460¼; Java Cultuur Mij.: 349½, 343, 341½; Maron Cultuur Mij.: 295, 299½; Moorman & Co.: 332½, 337, 336; Ned. Ind. Suiker: 227, 230, 231; Sindanglaet: 465, 467, 469½; Suiker Cultuur Mij.: 232, 233%, 235; Tjepper: 635, 640; Tjoekir: 450, 458, 462; Watoetoelis Poppoh: 625, 630.

Tabaksaandelen waren stil en eerder aan den lagen kant. Men ziet de aanstaande eerste voorjaars-inschrijving met veel belangstelling tegemoet, doch gelooft ter beurze niet, dat de buitengewoon hooge prijzen van het vorig jaar ook thans weder behaald zullen worden. Arendsburg: 410, 407, 401, 404; Besoeki Tabak: 269½, 270, 273; Deli Batavia: 366, 359, 362; Deli Maatschappij: 389¼, 382¼, 383¼; Holland Deli: 290, 289¼, 286; Senembah: 392¼, 390, 386.

De rubbermarkt was doorgaans vast, zonder dat bepaalde aandelen sterk op den voorgrond zijn getreden. Een uitzondering dient te worden gemaakt voor aandelen Salatri Plantations, welke in vrij omvangrijke mate werden verhandeld en voor claims Rotterdam Tapanoeli, waarvoor eveneens goede vraag bestond. Indische Rubber Comp.: 243, 244, 247, Hessa Rubber: 182¼, 185, 188; Majangland: 350, 360, 363; Java Caoutchouc: 128½, 130, 131½; Ned. Ind. Rubber en Koffie: 223, 228½, 229; Oost-Java Rubber: 262, 255, 262; R'dam Tapanoeli: 14¼, 13¼ (ex claim), 13%; Serbadjadi: 212½, 215, 216.

Scheepvaartandelen bleven loom en, zooals in den laatste tijd regel is geworden, bijna zonder belangstelling. Java-China-Japan: 111, 110, 109¼; Kon. Ned. Stoomboot Mij.: 80½, 79½, 78½; „Maas” Stoomv. Mij.: 113, 112½, 111; Stoomv. Mij. Nederland: 162½, 161½; Mij. Zeevaart: 90½, 88½.

De afdeling voor binnenlandsche industriële ondernemingen heeft evenmin aanleiding tot bijzondere beschouwingen gegeven. Er viel hier eerder een neiging tot verkoopen op te merken, welke culmineerde in aandelen in kunstzijdefabrieken. Calvé-Delft: 99¼, 97¼; Du Croo & Brauns: 13½, 13¼, 14; Feyenoord: 123, 121¼, 122, 125; Hollandsche Kunstzijde Industrie: 162½, 158¼, 159¼, 157¼; Holl. Mij. t/h m. v. werk. in Gew. Beton: 127, 128, 130; Jurgens: 77½, 78½, 77, 77½; Mijnbouw. Werken: 72, 74¼; Ned. Kunstzijdefabriek: 360, 355, 350, 345; Ned. Scheepsbouw Mij.: 50½, 49, 47½; Philips Gloeilampen: 314¼, 315, 313; R'dam Droogdok Mij.: 179¼, 176¼, 171½; Verg. Touwfabrieken: 23¼, 24½.

Bankaandelen bleven practisch onveranderd. Amsterdamsche Bank: 137¼, 137¼, 136¼; Incasso Bank: 104¾, 105, 104¼; Ned. Handel Mij.: 126; Ned. Ind. Hand. Bank: 139½, 140½, 141½; R'damsche Bankvereniging: 74½, 74¼.

Aandelen in handelsondernemingen daarentegen waren lichtelijk aangeboden. Compania Mercantil Argentina: 19%, 18½, 17½; Int. Crediet en Handels Verg. Rotterdam: 194¾, 195, 196; Linde Teves: 91½, 88½; Ned. Wol Mij.: 142¼, 139, 139½.

De mijnafdeling heeft zeer grillige bewegingen doorgemaakt, doch per saldo is het koerspeil slechts weinig veranderd. Billiton 1ste Rubr.: 465, 475, 482; Redjang Lejong: 247½, 258, 252½, 257; Siloengkaug: 110, 113, 116, 112; Singkep: 216½, 214½, 212½; Ned. Surin. Goud: 39, 42½, 37½.

De Amerikaansche markt was iets lager, vooral voor industriële fondsen. American Car & Foundry: 199, 201½; American Smelting & Ref.: 104, 102¼, 100¼; Anaconda Copper: 193¾, 92, 90½; Studebaker: 1115, 1140, 1130; United States Steel: 126, 125, 123½, 116; Atchison Topeca: 118¼; Union Pacific: 150, 149¼; Southern Pacific: 104½, 104; Wabash Railway: 24¼, 23½, 23.

De geldmarkt was, als gezegd, ruim; prolongatie noteerde ten slotte 1½ pCt.

GOEDERENHANDEL.

GRANEN. 17 Februari 1925.

De hevige prijsdaling, vooral voor tarwe en rogge, waarvan in ons vorig weekbericht sprake was, is aanvankelijk ook deze week met onverminderde kracht voortgegaan. Het herstel, dat aan de termijnmarkten der uitvoerlanden op 7 Februari was ingetreden en zich den volgenden markttag nog kon handhaven, heeft niet het einde betekend van de op 28 Januari ingetreden periode van prijsdaling. De volgende dagen namelijk waren alle termijnmarkten weder zeer flauw, en met enkele groote sprongen daalden de prijzen te Chicago en Winnipeg voor oude tarwe 12 à 13 en te Chicago de voor den nieuwen oogst 4 à 5 dollarcent per 60 lbs. Alle vertrouwen in den tarweprijs scheen verdwenen te zijn, en evenals eenigen tijd geleden argumenten voor hoogere prijzen in Amerika steeds breed werden uitgemeten en factoren, die op eene verandering der toen zoo vaste stemming zouden kunnen wijzen, nauwelijks werden opgemerkt, traden nu onder de Amerikaansche berichten de meest pessimistische opvattingen het sterkst op den voorgrond, met als conclusie de waarschijnlijkheid, dat ook verder ruim voldoende tarwe in de wereld aanwezig zou blijken te zijn en dat verdere prijsdaling dus zeer goed mogelijk was. Deze verandering der opvattingen aan de Amerikaansche markt was wel zeer merkwaardig, vooral omdat den objectieven beoordeelaar in Europa eigenlijk niet duidelijk is, waar deze groote verandering haar oorzaak vindt. De behoeften der invoerlanden zijn niet verminderd, en ook is geen verandering gekomen in de oogstcijfers der uitvoerlanden. Zelfs gaat Rusland voort met zijn inkoop, die immers juist in zoo sterke mate hebben bijgedragen tot de laatste prijsstijgingen op het einde van Januari, en deze week werden voor Russische rekening in Canada niet minder dan 100.000 ton meel aangekocht. Ook kocht Rusland nog weder tarwemeel en Canada'sche tarwe in Engeland, doch in tegenstelling met kortgeleden maakten deze inkoop ditmaal niet den minsten indruk op de markt. Dit pleit wel voor de zeer flauwe stemming, die de markt kenmerkte, terwijl de groote fluctuaties in Amerika bewezen, hoe zenuwachtig en onzeker haar houding was. Terwijl in de voorafgaande week bij den dalenden prijs zich nu en dan wat meer vraag vertoonde van koopers, die een spoedig herstel verwachtten, werd deze week, toen de daling maar niet scheen te zullen ophouden, in de meeste invoerlanden weinig gekocht. Aan de Engelsche markt was de omzet gering, en het feit, dat Italië wat meer kooplust toonde, en ook Duitschland nog voor beperkte hoeveelheden geregeld in de markt bleef, woog tegen den geringen Engelschen kooplust niet op. Ook Frankrijk toonde voor tarwe wel weinig kooplust, gedeeltelijk omdat de markt daar in onzekerheid verkeerde over de maatregelen, die de regering daar denkt te nemen ter stabilisatie van den tarweprijs. Toen de plannen, welke de Fransche regering had, bekend werden, waren deze dan ook werkelijk van ernstigen aard. Zij bevatten voorschriften omtrent inventarisatie der voorraden in het geheele land en gaven zelfs de regering het recht om zoo noodig tarwe te requireeren. Het schijnt echter, dat het tot deze scherpe maatregelen niet zal komen. Reeds is er sprake van, het woord „requireeren” in ieder geval uit de voorschriften te verwijderen, omdat zooland handel als landbouw zich hiertegen ten sterkste verzetten. Ook België en Nederland toonden in die dagen der sterke prijsverlaging voor tarwe weinig kooplust. Met ingang van 13 Februari echter trad aan de termijnmarkten weder eene verbetering in. Ofschoon loco tarwe aan de Noord-Amerikaansche zee-kust eerst nog flauw bleef door onvoldoende vraag voor export, is op 13 en 14 Februari de stemming te Chicago en Winnipeg aanmerkelijk verbeterd, en als reactie op de flauwe dagen der vorige week zijn de prijzen vrij aanmerkelijk gestegen. Na eenige prijsdaling op den 16den sloot oude tarwe te Chicago 6 en te Winnipeg ruim 4 dollarcent per 60 lbs. lager dan een week tevoren. Voor tarwe van den volgenden oogst is te Chicago de prijs ten slotte 5½ (Juli) en 6 cent (September) gedaald.

Ook in Argentinië is de tarwemarkt wat bekomen van de bijzonder flauwe stemming van het begin der week, doch den 16den was ook daar de markt lager. Zij sloot 20 à 40 centavos per 100 KG. lager dan een week tevoren.

De wereldverscheppingen waren deze week weder zeer omvangrijk, en nog aanmerkelijk grooter dan in de vorige. Er werd namelijk weder veel meer tarwe uit Noord-Amerika afgeladen, zoodat ondanks eenige afname in de Argentijnsche en Australische verscheppingen het totaal toenam. Aanvoeren van tarwe bleven in Australië en Argentinië groot en ook verder zullen uit die landen nog om-

Noteringen.

Data	Chicago			Buenos Aires		
	Tarwe Mei	Maïs Mei	Haver Mei	Tarwe Febr.	Maïs Febr.	Lijnzaad Febr.
14 Feb. '25	186 $\frac{3}{8}$	128 $\frac{1}{8}$	54 $\frac{7}{8}$	17,25 ¹⁾	11,— ¹⁾	24,30 ¹⁾
7 „ '25	190 $\frac{7}{8}$	134 $\frac{3}{8}$	60 $\frac{7}{8}$	17,15	11,15	24,50
14 Feb. '24	110 $\frac{3}{8}$	80	48 $\frac{3}{8}$	10,40	10,15	20,—
14 Feb. '23	123 $\frac{3}{8}$	76 $\frac{3}{8}$	46 $\frac{7}{8}$	11,95 ¹⁾	9,45 ¹⁾	19,80 ¹⁾
14 Feb. '22	138 $\frac{3}{8}$	60 $\frac{3}{8}$	41 $\frac{3}{8}$	13,75 ²⁾	8,15 ²⁾	22,85 ²⁾
20 Juli '14	82	56 $\frac{3}{8}$	36 $\frac{3}{8}$	9,40	5,38	13,70

1) Per Maart. 2) Per April. 3) Per Mei.

Locoprijzen te Rotterdam/Amsterdam.

Soorten	16 Febr. 1925	9 Febr. 1925	18 Febr. 1924
Tarwe*	19,—	19,50	12,50
Rogge (No. 2 Western) ..	17,10	17,10	10,30
Maïs (La Plata)	245,—	249,—	233,—
Gerst (48 lb. malting) ...	270,—	272,—	222,—
Haver (38 lb. white clipp.) ¹⁾	13,75 ⁴⁾	14,— ⁴⁾	10,60
Lijnkoeken (Noord-Ameri- ka van La Plata-zaad) ¹⁾	13,85	14,10	14,60
Lijnzaad (La Plata)	514,—	530,—	445,—

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	
	8/14 Febr. 1925	Sedert 1 Jan. 1925	Overeenk. tijdvak 1924	8/14 Febr. 1925	Sedert 1 Jan. 1925	Overeenk. tijdvak 1924	1925	1924
Tarwe	6.872	89.804	76.950	3.050	3.050	635	92.854	77.585
Rogge	2.858	7.061	67.259	—	—	1.725	7.061	68.984
Boekweit	2.602	4.637	4.408	—	—	—	4.637	4.406
Maïs	25.048	122.098	83.368	1.965	16.787	11.813	138.885	95.181
Gerst	2.980	21.328	31.037	—	800	8.075	22.128	39.112
Haver	1.383	7.826	32.970	—	150	—	7.976	32.970
Lijnzaad	8.235	32.289	13.742	1.200	5.649	4.926	37.938	18.668
Lijnkoek	4.144	33.066	15.386	—	—	450	33.066	15.836
Tarwemeel	370	16.764	25.079	401	3.702	410	20.466	25.489
Andere meelsoorten	203	1.714	870	—	—	—	1.714	870

vangrijke afladingen kunnen worden verwacht. Dit is echter in dezen tijd van het jaar niets bijzonders, maar van meer invloed op de prijsdaling der vorige week is de nog altijd ruime omvang geweest van het aanbod aan de Noord-Amerikaansche markten. De vroegere Amerikaansche berichten over het geringe overschot, dat nog in het land aanwezig zou zijn, hadden reeds lang een afname van het aanbod doen verwachten, en juist de omstandigheid, dat dit niet het geval is, heeft sterk tot de prijsverlaging bijgedragen. Blijkbaar brengt de hooge tarweprijs de boeren ertoe, zooveel mogelijk van hun productie ter markt te brengen. Bij de vaste stemming in de uitvoerlanden is ook in Europa de kooplust wat toegenomen, en zoowel Duitsland als Nederland en België, alsook Engeland ontwikkelden de laatste dagen wat meer belangstelling, zoodat stoomende partijen evenals de in de havens aanwezige voorraan iets gemakkelijker plaatsing vonden.

Rogge heeft zich aan de termijnmarkten te Chicago op dezelfde wijze bewogen als tarwe. In het begin der week traden ook hiervoor nog-belangrijke prijsdalingen op, welke later door een flink herstel werden gevolgd. Na een flauwere markt op 16 Februari sloot de prijs nog ongeveer 6 $\frac{1}{2}$ dollarcent per 56 lbs. lager dan op den 9den.

Zaken in rogge bleven nog steeds zeer beperkt. Zowel in Duitsland als in Nederland bestaat geregeld wel eenige vraag, doch deze kan voldoende worden gedekt uit het aanbod van wederverkoopters, en uit nog in de havens aanwezige voorraden, terwijl de prijzen zich steeds beneden het Amerikaansche niveau blijven bewegen. Verschepingen van rogge uit Amerika waren ook deze week weder klein. De stand van de nieuwe wintertarwe in de Vereenigde Staten mag nu wel als gunstig worden beschreven en ondanks de vele klachten, die de laatste maanden gehoord werden over schade door het ongunstige winterweder, is volgens de laatste berichten het winterverlies niet grooter geweest dan normaal. In Europa is in den toestand weinig verandering ingetreden. Hongarije en Zuid-Slavië klagen nog over droogte, terwijl in Engeland de overdadige regenval tot klachten aanleiding geeft, en den veldarbeid bemoeilijkt. Voor voedergranen was de markt deze week zeer weinig levendig.

Maïs ontmoet onvoldoende vraag en was gedurende het grootste gedeelte der week flauw, vooral door de uitstekende vooruitzichten voor den nieuwen Argentijnschen oogst en de sterke prijsdaling aan de Argentijnsche termijnmarkten op de termijnen, die op dezen oogst zijn gebaseerd. De ondernemingslust voor maïs op latere posities was dan ook buitengewoon gering en werd nog verminderd door goedkoop aanbod uit Zuid-Afrika, dat een zeer goeden oogst heeft, waaruit flinke verschepingen kunnen worden verwacht. Ook voor spoedige maïs bestaat wegens het zachte weder en voldoende aanvoeren in de meeste landen weinig vraag, zoodat Platamaïs vooral in Engeland en ook Europeesche soorten vooral in Nederland slechts met belangrijke prijsopoffering plaatsing konden vinden. Van de

in Nederland aangekomen partijen Roemeensche en Bulgaarsche maïs moest een groot gedeelte in lichters worden gelost, terwijl ook voor enkele ladingen Platamaïs, die te Rotterdam in lossing zijn, onvoldoende vraag bestaat. De laatste dagen is echter de positie aan de maïsmarkt wel wat verbeterd. De kleine verschepingen uit Argentinië hadden weer bijna geheel plaats ten koste van de in de Argentijnsche havens aanwezige voorraden, en het aanbod van oude maïs is daar nu zeer klein. Bovendien herstelden zich voor nieuwe maïs aan de Argentijnsche termijnmarkten de prijzen weder eenigszins, zoodat het vertrouwen in den maïsprijs langzamerhand begon terug te keeren. Daarbij wordt in Roemenië en Bulgarije de maïsprijs flink op peil gehouden en men heeft zich in die landen sterk verzet tegen de prijsdaling, die in West-Europa plaats vond. Ook werd van den Balkan veel minder maïs afgeladen dan in de vorige week, en de laatste dagen wordt voor ladende Bulgaarsche en Roemeensche maïs reeds weder een premie boven in West-Europa aangekomen partijen betaald. Van Rusland kunnen nog flinke maïsverschepingen worden verwacht, doch het aanbod bleef tot nog toe klein. Eenige partijen, die op 16 Februari in Nederland werden aangeboden, werden daar gekocht tot aanzienlijk hooger prijs dan eenige dagen geleden werden betaald, terwijl ook voor ladende maïs uit Bulgarije en Roemenië een niet onaanzienlijke prijsverhoging valt te constateeren. In Engeland bleef de vraag voor maïs echter beperkt en ook België toont niet veel kooplust, evenmin als Duitsland, waar trouwens de prijs nooit tot het zeer lage niveau van de andere markten was gedaald.

Gerst is stil met zeer weinig vraag voor alle soorten, ofschoon in Amerika de markt bijna de geheele week een vasten grondtoon bleef bezitten en de later weder ingehaalde prijsdaling te Winnipeg lang niet den omvang van andere graansoorten had bereikt. De afzet van gerst wordt bemoeilijkt door de omstandigheid, dat de prijs zich nu zoo ver boven dien van maïs bevindt. Tot aanzienlijk deéport wordt gerst uit Noord-Afrika op zomeraflading aangeboden, doch voor het restant van den ouden oogst is dezer dagen de uitvoer uit Marokko verboden.

Haver was in Noord-Amerika in het begin der week flauw, en tot de gedaalde prijzen zijn naar Nederland en Duitsland nogal wat zaken in Noord-Amerikaansche soorten gedaan. Bij de later weder ingetreden prijsverhoging verminderde echter de kooplust, terwijl in Engeland de geheele week zaken in haver zeer klein waren.

SUIKER.

Ook deze week waren de verschillende suikermarkten prijshoudend gestemd.

In New York ondergingen de prijzen nagenoeg geen verandering, hetgeen uit ondervolgende cijfers blijkt:

	Sp. C.	Mrt.	Mei	Juli	Sept.
Slot voorafgaande week	4.62	2.83	2.96	3.12	3.24
Opening verslagweek	4.62	2.86	2.97	3.14	3.25
Slot verslagweek	4.59	2.81	2.94	3.10	3.25

De ontvangsten in de Atl. havens der V. S. bedroegen deze week 55.000 tons, de versmeltingen 54.000 tons (tegen 69.000 tons in 1924) en de voorraden 57.000 tons.

In prompte Cubasuiker kwamen flinke afdoeningen tot stand tot 2,86 en 2,81 d.c. c. & fr. New York. Ook Engelse Raffinadeurs kochten verschillende ladingen Februari/Maart en daarna Maart/April verscheping tot 14/- cif U. K. De Cuba-statistiek is als volgt:

	1925 Tons	1924 Tons	1923 Tons
Weekontvangsten 7 Febr. '25..	208.507	168.849	151.397
Tot. sedert 1 Dec. '24-7 Febr. '25.	938.832	776.697	812.309
Aantal werkende fabrieken....	172	168	170
Weekexport 7 Febr. 1925.....	118.358	134.138	89.602
Totaal 1 Jan.-7 Febr. '25	554.792	501.364	477.279
Totale voorraad op 7 Febr. '25.	384.040	275.333	335.930

In Engeland verhoogden Raffinadeurs den prijs voor Maart levering met 3 d.

De Board of Trade geeft de volgende cijfers over Januari:

	Januari 1925 Tons	Januari 1924 Tons
Import Riet.....	56.701	106.234
„ „ Geraffineerd	68.773	49.938
Totaal	125.474	156.172
Voorraad in entrepôt	121.150	131.500
„ „ raffinaderij	27.550	40.650
Opbrengst raffinaderijen	47.886	79.124
Totaal binnenl. verbruik....	126.058	127.928
Totale uitvoer.....	4.135	7.143
Voorraad 31 Dec.	165.550	1923 157.400
„ 31 Jan.	148.700	1924 172.150

De zichtbare voorraden zijn volgens Czarnikow:

	1924/25 Tons	1923/24 Tons	1922/23 Tons
Duitschland 1 Jan. '25	1.021.000	908.000	1.002.000
Tsjechoslowakije 1 Jan. '25 ..	769.000	546.000	470.000
Frankrijk 1 Jan. '25	468.000	291.000	240.000
Nederland 1 Jan. '25	219.000	154.000	224.000
België 1 Nov. '24	62.000	51.000	51.000
Engeland 1 Jan. '25	172.000	164.000	312.000
Totaal (Europa) ..	2.711.000	2.114.000	2.299.000
V.S. Atlant. havens 11 Febr. '25	57.000	64.000	35.000
Cuba alle havens 7 Febr. '25 ..	384.000	275.000	337.000
„ binnenl. 24 Jan. '25	217.000	234.000	169.000
Totaal ..	3.369.000	2.687.000	2.840.000

Op Java kwamen weder ruime afdoeningen uit restant oogst 1925 door de V.I.S.P. tot stand tot de bekende prijzen van $f 10\frac{1}{2}$ voor Superieur, $f 9\frac{1}{2}$ voor No. 16 en hooger en $f 9\frac{1}{4}$ voor Muscovados; waarna verdere biedingen voor Superieur tot $f 10\frac{1}{4}$ werden geweigerd en eenige posten tot $f 11$ werden verkocht. Prompte witte suiker werd herverkocht tot $f 13\frac{3}{8}$ en daarna tot $f 13\frac{3}{4}$.

De export van Java gedurende Januari bedroeg 71.278 tons tegen 74.557 tons in 1924.

Hier te lande was de stemming gedurende de afgelopen week prijshoudend tot vast, mede wegens de afdoeningen op Java door de V.I.S.P.

De markt opende op:
 $f 20\frac{3}{8}$ voor Maart,
 „ $20\frac{1}{4}$ „ Mei,
 „ $20\frac{3}{8}$ „ Augustus,
 „ $20\frac{1}{4}$ „ December,

welke prijzen in den loop der week met $f \frac{1}{4}$ à $f \frac{3}{8}$ opliepen, om na eenig realisatie-aanbod weer iets in te zakken. De noteeringen sloten echter op ongeveer $f \frac{1}{4}$ hogere prijzen dan bij opening.

De omzet bedroeg deze week 4600 tons.

NOTEERINGEN.

Data	Amsterdam per 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.i.f. Febr./Maart	
16 Febr. '25	$f 20\frac{13}{16}$	Sh. 36/6	Sh. 17/9	Sh. 14/-	\$ cts. 4,59
9 „ '25	$20\frac{1}{2}$	36/6	17/6	14/-	4,62
16 Febr. '24	$36\frac{3}{8}$	67/-	28/6	30/6	7,28
16 Febr. '23	$32\frac{1}{2}$	63/3	24/6	20/-	6,53
4 Juli '14	$11\frac{13}{32}$	18/-	—	—	3,26

KATOEN.

Marktbericht van de Heeren Sir Jacob Behrens & Sons, Manchester, d.d. 11 Februari 1925.

Prijzen van Amerikaansche katoen zijn deze week wat vaster geweest. De ontvangsten in de havens en de export

blijven geregeld doorgaan, terwijl er in Liverpool flink verkocht wordt, speciaal Peruvians. Egyptische katoenprijzen bleven tot verleden Zaterdag stijgen, toen F.G.F. Sakel spot 35.15 noteerde d. i. 150 punten hooger dan sedert ons laatste bericht. Gisteren was er echter een daling van 25 punten, doch Liverpool opende vanmorgen 40/50 punten hooger, terwijl F.G.F. spot vandaag 100 punten opliep, nl. tot 35.90 d., waardoor een nieuw record voor dit seizoen behaald werd. De export van Alexandrië is grooter dan verleden jaar, doch fijnere soorten beginnen schaarsch te worden.

Amerikaansche garens blijven goed gevraagd. De stemming van de Master Spinner's Federation is ten gunste van een inkrimping van den werktijd in de Amerikaansche sectie tot 35 uur per week beslist, waardoor garens iets vaster werden. In de grovere nummers, zoowel Mule- als Ringgarens, gaat slechts weinig om, doch de medio nummers Mule worden beter gevraagd, terwijl verschillende Spinners hiervan betere zaken rapporteeren en ook 44s ringbeams goed gevraagd worden. Het schijnt, dat sommige fabrikanten, die zich tot nu toe afzijdig hielden, flinke posten geplaatst hebben om zich tijdige levering te verzekeren. Er zijn enkele verkoopen in 40er Mule voor India tot stand gekomen, terwijl naar getwijnde garens slechts weinig belangstelling bestaat. Verkoopen van Egyptische garens zijn slechts gering, zoowel in cops als bundels, terwijl voor getwijnde garens uitsluitend belangstelling is voor kleine partijen voor spoedige levering. De enorm hooge prijs van het ruwe materiaal houdt zaken van eenige beteekenis tegen.

In de doekmarkt zijn prijzen bepaald vaster. Er valt echter sedert ons laatste bericht in den algemeenen toestand geen verandering van beteekenis te melden. Volgens de binnenkomende mails hebben koopers daar over het algemeen niet veel verdiend, zoodat zij er nog niets voor voelen nieuwe contracten aan te gaan. Calcutta vooral houdt zich zeer afzijdig, hoewel er wel enkele biedingen voor de lichter soorten vandaar binnenkomen. Op de kleinere markten zoals Java, de Straits, Madras, enz. schijnt men met meer succes zaken te doen. De toon is iets optimistischer dan verleden week en men hoopt, dat de kortere werktijd in de Amerikaansche spinnerijen, het vertrouwen bij overzeesche koopers zal versterken. In Egyptische soorten is nog geen verbetering en de vooruitzichten hierin zijn nog verre van rooskleurig.

4 Feb. 11 Feb. Oost. koersen. 3 Feb. 10 Feb.

Liverpoolnoteeringen. T.T. op Indië $1/5\frac{1}{8}$ $1/6$
 F.G.F. Sakellaridis 33,65 35,90 T.T. op Hongkong $2/3\frac{7}{8}$ $2/3\frac{7}{8}$
 G.F. No. 1 Oomra 10,35 10,35 T.T. op Shanghai $3/1\frac{1}{4}$ $3/1\frac{1}{4}$

Noteering voor Loco-Katoen.

(Midling Uplands.)

	13 Febr. 1925	6 Febr. 1925	30 Jan. 1925	13 Febr. 1924	13 Febr. 1923
New York voor Middling	24,75 c	24,25 c	23,90 c	33,20 c	28,05 c
New Orleans voor Middling	24,65 c	24,10 c	23,75 c	33,13 c	—, — c
Liverpool voor Middling	13,72 d	13,28 d	12,92 d	19,30 d*	16,07d*)

*) Voor fully middling ouden Standaard.

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

	1 Aug. '24 tot 6 Febr. '25	Overeenkomstige periode	
		1923-'24	1922-'23
Ontvangsten Gulf-Havens.	7398	5589	4700
„ „ Atlant. Havens			
Uitvoer naar Gr. Brittannië			
„ „ 't Vasteland etc.	2972	2196	1961
„ „ Japan	641	443	366

Voorraden.

(In duizendtallen balen).

	6 Febr. '25	Overeenkomstig tijdstip	
		1924	1923
Amerik. havens	1344	877	888
Binnenland	1246	891	1079
New York	206	160	72
New Orleans	344	200	200
Liverpool	716	540	459

KOFFIE.

De gang van zaken aan de koffiemarkt kan in den laatsten tijd — ook in de afgelopen week — feitelijk be-

STEENKOLEN.

Niettegenstaande den uitgesproken wensch om liever de mijnen stil te leggen dan de prijzen nog verder te verlagen, schijnt ook thans in Engeland de kentering te komen en er is een neiging te bespeuren met de algemeene prijsverlaging van kolen op het continent mede te gaan. Men spreekt van een binnenkort te verwachten prijsverlaging van 6 d. à 1/- over de geheele linie, om op die wijze eenigszins aan de concurrentie van Westfaalsche kolen op het continent het hoofd te kunnen bieden. In de prijzen van het oogenblik, die hieronder worden aangegeven, is van een verlaging evenwel nog niets te bespeuren:

Northumberland Ongezeefde	f 12,—
Durham Ongezeefde	„ 13,10
Cardiff Ongezeefde	„ 15,—
Schotsche Gezeefde	„ 11,25
Yorkshire Gewasschen Doubles	„ 14,50
Westfaalsche Vetsfönder	„ 15,—
„ Vetsstukken	„ 17,50
„ Smeenootjes	„ 17,—
„ Gasvlamsfönder	„ 15,—
„ Gietcokes	„ 20,25

alles per ton van 1000 KG., franco station Rotterdam/Amsterdam.

Westfaalsche bunkercolen i.o.b. Rotterdam/Amsterdam f 11,25. Markt onregelmatig.
17 Februari 1925.

METALEN.

Loco-Noteeringen te Londen:

Data	Koper Stand-	Koper Electro- lytisch	Tin	Lood	Zink
16 Febr. 1925...	65.—/-	70.—/-	263.7/6	37.15/-	36.12/6
9 „ 1925...	65.5/-	70.5/-	261.12/6	38.5/-	36.15/4
2 „ 1925...	64.10/-	69.—/-	259.15/-	37.5/-	35.17/6
26 Jan. 1925...	65.12/6	70.5/-	263.7/6	39.17/6	37.5/-
18 Febr. 1924...	66.2/6	70.13/-	284.17/6	35.—/-	37.10/3
20 Juli 1914...	61.—/-	—	145.15/-	19.—/-	21.10/-

VERKEERSWEZEN.

VRACHTENMARKT.

Van Amerika vinden kolenafsluitingen, wat Europa betreft nog steeds alléén naar West-Italië plaats en wel tegen \$ 3,50 per Februari/Maart, op welke basis meerdere afsluitingen mogelijk zijn. Naar Zuid-Amerika werden booten als volgt afgesloten: Rio \$ 3,60 per Maart, \$ 3,50 per Februari met de optie van Santos tegen \$ 3,80, naar de Lower Plate tegen 16/- per Maart.

Daar de prijzen van het graan nog steeds vallen was in de afgelopen week Amerika de eenige richtingen van waar graanladingen afgesloten werden en wel uitsluitend naar de Middellandsche Zee. Van de Range werd afgesloten tegen 21 cents per 100 lbs. per Februari naar West-Italië/Sicilië en 4/3 per qtr., terwijl met de optie van belading in West St. John een spotprompte boot werd afgesloten tegen 3/6 naar het Continent (Bordeaux-Hamburg range), optie U.K. 3/9 of Middellandsche Zee tegen 21 cents. Naar Griekenland werd een aantal Februari ladingen afgesloten op basis van 23 cents. Van de Gulf was de markt nog flauwer als die van de Range en er werd slechts één afsluiting gedaan, n.l. een groote boot naar Griekenland tegen een tamelijk goede vracht van 25 cents per Maart.

Door de groote aankoop van meel voor Russische rekening ontstond een vraag naar tonnage, belading Februari/Maart/April van de Range naar Leningrad of Zwarte Zee havens tegen 25 cents per 100 lbs. op basis van vrij laden en lossen. In totaal is volgens berichten 100.000 tons verkocht.

De suikermarkt van West-Indië ging deze week op denzelfden voet voort. Van Cuba werd afgesloten naar U.K./Continent per Februari en begin Maart tegen 22/- tot 22/6 voor een 6/7000 tonner, terwijl een vroege boot deze vracht heeft kunnen bedingen naar Rotterdam direct. Van San Domingo werden verschillende kleinere booten afgesloten van ongeveer 3000 tons tegen 23/- spot-belading en 23/7½ per Maart, welke laatste afsluitingen gedaan werden met de optie van Halifax tegen \$ 4,37½.

Van de North Pacific vallen deze week geen afsluitingen te vermelden. De vrachtprijs voor gedeeltelijke ladingen bedraagt 35/- tot 37/6 naar U.K./Continent per Maart/April, terwijl er een mogelijkheid tot afsluiting van een volle lading bestaat tegen 35/- tot 37/6 voor dezelfde positie. De lumber markt is flauw doch er wordt nog steeds genoteerd naar Australië (Newcastle-Port Pirie range) tegen \$ 15 (basis 2 loshavens per Maart/April/Mei).

De markt van de River Plate is geheel weggefallen. Het is moeilijk definitieve orders te vinden, speciaal voor prompte belading. De vrachtprijs voor prompte belading van Upriver is niet meer als 20/- en per Maart 20/6 tot 21/-.

De Oostelijke markten waren de afgelopen week flauw te noemen. Van Wladiwostock werd 1000 tons ruimte afgesloten voor Soya-boonen per Februari/Maart naar Rotterdam of Hamburg tegen de goede vracht van 36/3. Van Saigon werd de in het vorig verslag vermelde lading afgesloten voor een 7500 tonner naar Havre en/of Duinkerken tegen 37/6, optie St. Nazaire 1/3 extra, Meibelading.

Het grootste gedeelte van de week bestond van Australië geen definitieve vraag, doch tegen het einde kwamen er eenige orders in de markt, die werden afgesloten tegen vrachten, die veel lager zijn dan die van de week daarvoor en ondanks bij het begin een boot van ongeveer 6500 tons cargo betaald werd met 55/- voor tarwe/gerst van Zuid-Australië met Maartbelading, werd sindsdien 50/- geaccepteerd voor een boot van gelijke grootte en dezelfde positie van Sydney voor uitsluitend tarwe. Per April werd een 7000 tonner afgesloten van Sydney tegen 47/6 gezakt/los, terwijl van West-Australië 46/9 werd betaald per Februari/Maart en 42/6 per April/Mei, beide voor booten van zeer handige grootte.

Burma was een vaste, doch tevens een zeer kalme markt. Per Maart werd een boot van 6700 tons cargo afgesloten naar Antwerpen/Hamburg range op basis van 34/- één haven, terwijl voor dezelfde positie een kleine boot van 3000 tons 35/- bedong naar Alexandrië. Verdere afsluitingen zijn mogelijk per Maart tegen 34/- naar het Continent.

De markt van Indië was flauw. Geringe afsluitingen werden gedaan op d.w. basis van Bombay/Karachi naar de Middellandsche Zee/U.K./Continent tegen 27/- per Maart, terwijl een order van Karachi op „scale terms” uit de markt werd genomen tegen 23/- per Maart.

De markt van Zuid-Afrika werd overstelpt met tonnage van booten, die nu in de Plate liggen, per Maart. Er waren per die maand echter geen afsluitingen mogelijk. Er werden orders genoteerd voor belading in het nieuwe maaisseizoen, beginnende Juli/Augustus en per dezen termijn werd een boot gesloten van 7000 tons van Cape-Town-Beira range naar U.K./Continent tegen 28/9. Verdere orders werden genoteerd per Juli/Augustus en Augustus/September, terwijl booten van 5/6000 tons cargo zonder twijfel een iets hogere vracht zouden kunnen bedingen. Kolen werden afgesloten van Durban naar Colombo en Singapore tegen 10/9 per Maart.

Van de Zwarte Zee naar het Continent kan worden afgesloten tegen 13/6, U.K. 14/- en Denemarken 15/- graan, maar de vraag is zeer gering.

De mineralen markt van de Middellandsche Zee is vast en er bestaat tamelijk veel vraag naar het Continent. De vrachten stijgen echter niet noemenswaard daar er voldoende tonnage beschikbaar blijkt te zijn voor alle vraag. De laatste afsluitingen zijn: Bona/Rotterdam 5/-, Herrenwiek 8/6, Middlesborough 7/-, Hornillobaani/Newport 6/10½, Glasgow 7/3, Honaine/Rotterdam 6/6, Valencia/Rotterdam 5/9, Santa Liberata/Rotterdam 5/9. Fosfaat werd afgesloten van Stax naar Londen tegen 8/6 en van Tunis naar Aberdeen 8/9.

De markt van de Golf van Biscaye was flauwer. De nieuwste afsluitingen zijn: Bilbao/Rotterdam 6/3, Newport 6/9, Santander/Grangemouth 6/9, Cardiff 6/6, Salta Caballo/Newport 7/-.

De uitgaande kolenvrachten van Engeland blijven vast en ofschoon de River Plate viel tot 13/6 is de vracht thans 14/- en misschien is voor spotprompte belading 15/- te krijgen. Er bestaat veel vraag naar de Oostelijke Middellandsche Zee, bijv. 10/6 naar Alexandrië, maar de markt naar meer nabijgelegen havens is minder.

RIJNVAART.

Week van 8 t/m. 14 Februari 1925.

De aanvoeren van zeezijde waren minder dan de voorafgaande week. De scheepsruimte bleef ruimschoots voldoende.

In daghuur naar de Rijnstations werd een enkel schip gecharterd tegen ca. 2½ ct. per ton/dag.

De ertsvrachten bedroegen gemiddeld f 50 met ¼ lostijd, f 60 met ½ lostijd.

De waterstand naar den Benederijn bleef gunstig, terwijl naar den Bovenrijn op beperkten diepgang afgeladen werd.

De vrachten in de Ruhrhavens liepen ten gevolge van de geringe verschepping ook terug.

Het sleeploon werd gemiddeld genoteerd volgens het 35 cts. tarief.