

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER
 ORGAAN VOOR DE MEDEDELINGEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART
 UITGAVE VAN HET INSTITUUT VOOR ECONOMISCHE GESCHRIFTEN

11^E JAARGANG

WOENSDAG 19 MEI 1926

No. 542

INHOUD.

Blz.

HET VIJFTIGJARIG BESTAAN VAN DE VEREENIGING VOOR DEN EFFECTENHANDEL door <i>Jhr. Mr. L. H. van Lennep</i>	452
Het nieuwe Goederentarief der Nederlandsche Spoorwegen door <i>Jhr. Mr. P. Elias</i>	452
De „White Star Line deal” door <i>C. Vermey</i>	455
De Aflossingsvoorwaarden voor de Pandbrieven onzer Hypotheekbanken II (Slot) door <i>Mr. H. R. van Maasdijk</i>	458
Weekinkomen en Uuruitgave door <i>Mr. Dr. J. H. van Zanten</i> met naschrift door <i>Ir. B. Bølger</i>	460
AANTEKENINGEN:	
De betalingsbalans der Vereenigde Staten over 1925	461
De oprichting der International Mercantile Marine Trust en de Cunard Line	462
De kosten van de mislukte poging tot stabilisatie van den Belgischen Franc	463
MAANDIJJERS:	
Giro-omzet bij De Nederlandsche Bank	464
Giro-kantoor der Gemeente Amsterdam	464
STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN 464—470	
Geldkoersen.	Bankstaten.
Wisselkoersen.	Effectenbeurzen.
	Goederenhandel.
	Verkeerswezen.

INSTITUUT VOOR ECONOMISCHE GESCHRIFTEN.Algemeen Secretaris: *Mr. Q. J. Terpstra.***ECONOMISCH-STATISTISCHE BERICHTEN:****COMMISSIE VAN ADVIES.**

Prof. Mr. D. van Blom; J. van Hasselt; Jhr. Mr. L. H. van Lennep; Mr. K. P. van der Mandele; Prof. Dr. E. Moresco; Mr. Dr. L. F. H. Regout; Dr. E. van Welderen Baron Rengers; Prof. Mr. H. R. Ribbius; Mr. Q. J. Terpstra; Prof. Mr. P. de Vries.

Gedelegeerd lid: *Prof. Mr. G. M. Verrijn Stuart.*Redacteur-Secretaris: *D. J. Wansink.*Secretariaat: *Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam.*

Telefoon Nr. 3000. Postrekening 8408.

Abonnementsprijs voor het weekblad franco p. p. in Nederland f 20,—. Buitenland en Koloniën f 23,— per jaar. Losse nummers 50 cents. Leden en donateurs van het Instituut ontvangen het weekblad gratis.

Advertenties f 0,50 per regel. Plaatsing bij abonnement volgens tarief. Administratie van abonnementen en advertenties: *Nijgh & van Ditmar's Uitgevers-Maatschappij, Rotterdam, Amsterdam, 's-Gravenhage. Postchèque- en girorekening No. 6729.*

BERICHT.

Met het oog op de a.s. Feestdagen zal het volgend no. Donderdag 27 dezer verschijnen.

18 MEI 1926.

In den toestand van de geldmarkt kwam ook deze week weinig verandering. Het aanbod van geld bleef nog vrij beperkt, zoodat de rente voor wissels op $2^{15}/_{16}$ à 3 pCt. bleef hangen, terwijl de prolongatierente de geheele week 3 pCt. noteerde.

* * *

Op den weekstaat van De Nederlandsche Bank blijkt de post binnenlandsche wissels met f 3,1 miljoen te zijn teruggelopen. De beleeningen geven een vermeerdering van f 4,4 miljoen te zien. Het renteloos voorschot aan het Rijk werd in de afgelopen week geheel afgelost, om plaats te maken voor een

creditsaldo van de schatkist ten bedrage van f 9 miljoen.

De voorraad gouden munt daalde met f 200.000.

De zilvervoorraad nam met eenzelfde bedrag toe. De stijging van 12,1 miljoen, die de post papier op het buitenland te zien geeft, correspondeert nagenoeg geheel met een gelijktijdige daling van de diverse rekeningen onder het actief, die in de afgelopen week van f 76,5 miljoen tot f 63,9 miljoen terugliepen.

De biljettencirculatie daalde met f 15,1 miljoen. De rekening-courantsaldi van anderen vertoonden een vermeerdering van 5,1 miljoen. Het beschikbaar metaalsaldo steeg met een goede f 100.000. Het dekingspercentage bedraagt ruim 51.

* * *

De lichte verbetering in de stemming voor Fransche en Belgische franks bleef niet aanhouden. Na den feestdag trad weder een flinke daling in en het slot was flauw op ca. 7.40 voor beide wissels. Ook Lires moesten na den feestdag een gevoelige daling ondergaan. Reeds Woensdag hadden de steeds aanhoudende aanvallen der baissiers meer uitwerking en begon de steun te verslappen. Toen deze op de volgende dagen geheel ophield, zakte de koers in tot 8.20. In New York werd echter de steun reeds weder hervat op Zaterdag; dientengevolge steeg daar de koers weder tot op een pariteit van ongeveer 9.10 en ook hier was gisteren, vooral in den namiddag, de stemming weder belangrijk beter en ondanks hevige aanvallen der baissiers sloot de koers weder op ca. 9.02. Ook de overige wisselkoersen waren deze week vrij bewogen. Ponden, die de vorige week ondanks de werkstaking vrij stabiel waren, liepen nu heen en weer, al naar gelang de berichten over de staking goed of slecht waren en ook de overige goudwissels schommelden, onder vrij belangrijke omzettingen, veel sterker dan men in weken gewend was.

LONDEN, 17 MEI 1926.

Met het einde van de vorige week is een korte periode van een halve maand afgesloten, die ongetwijfeld tot de zeer belangrijke perioden in de economische geschiedenis van dit land zal gerekend worden en die zonder twijfel ook van verstrekkenden invloed kan blijken te zijn op het verloop van hangende arbeidskwesties in de overige landen van Europa.

De geldmarkt behield haar rustig aanzien, terwijl zich in de discontomarkt na het einde van de staking eene veel grootere bedrijvigheid deed gevoelen tot lagere koersen. Disconto sluit de week dan ook op $4^{3}/_{8}$ en is ook heden flauw gestemd op $4^{5}/_{16}$ — $3/_{8}$.

Onder den invloed van het einde der staking was het pond zeer vast tegenover den Dollar. Slot heden $4.86^{5}/_{8}$.

HET VIJFTIGJARIG BESTAAN VAN DE VEREENIGING VOOR DEN EFFECTENHANDEL.

Een land heeft de regeering, die het verdient; zoo heeft, kan men zeggen, eene vereeniging het bestuur, dat ze meriteert. Wie de leden van het bestuur der Vereeniging voor den Effectenhandel kent, weet dat hiermede het schoonst denkbare compliment aan de jubilerende corporatie is gegeven.

Veelomvattend is de taak van het bestuur; inwendige organisatie, contact met de zustervereeningen in „de provincie”, optreden bij wanbetaling door staten en andere geldnemers, enz. Bemoeilijkt wordt vaak de arbeid door de heterogene samenstelling der vereeniging: commissionairs, bankiers, hoeklieden, (met vele overgangsvormen) maken samen het ledental uit. Ware van den aanvang de onderscheiding: brokers, bankers, jobbers, gehandhaafd, veel moeilijkheden zouden zijn voorkomen.

Bij het effectenbedrijf is de verleiding tot „snijden” groot; met kracht treedt het bestuur hiertegen op; telkens en telkens waakt het voor de zuiverheid van den handel. Natuurlijk schuilt bij de leden der Vereeniging kaf onder het koren, (waar is dat niet het geval?), en steeds zal te verbeteren blijven, maar niemand zal ontkennen, dat de onbaatzuchtige arbeid van het Bestuur het peil van het beursleven verheft en juiste begrippen omtrent wat al dan niet oirbaar is, aankweekt. Men ontvangt niet gaarne eene berisping van het bestuur, die ook gegeven wordt, waar eene handeling niet strafbaar, doch wel laakbaar was.

Weinig vereenigingen, laat staan corporaties van handelaren, komen in zoo sterke mate met het publiek in aanraking als de V. v. d. E. Haar orgaan, „de Prijscourant”, wordt in alle bladen overgedrukt en naast de sportrubriek telt die van de beurs zeker de meeste lezers.

Hoe groot de invloed der effectenbeurs is, kon men in Juli 1914 eenigermate beseffen: geen algemeen moratorium, maar de sluiting der beurs heeft toen groote onheilen verhoed.

De inmenging der Regeering dateert van dat tijdstip; tot dusverre heeft de omgang tusschen het beursbestuur en de vertegenwoordigers der Regeering geen bezwaren opgeleverd, integendeel. Den bijnaam „de ergernis”, dien de heeren gecommiteerden ter beurze kregen, toen een nis voor hen werd bijgebouwd, verdienden zij niet!

De voorloopige regeling is tot dusverre bestendig; il n'y a que le provisoire qui dure. Zeker is geen versterking van het Regeeringstoezicht nodig, zoolang de Vereeniging bestuurd wordt door mannen van gelijke beweging als de tegenwoordige leiders.

Het weekblad „Economisch-Statistische Berichten” biedt de „Vereeniging voor den Effectenhandel” en haar Bestuur de beste wenschen aan voor het komend tijdvak. Moge de Vereeniging zich langs de tot dusverre gevolgde, beproefde banen blijven ontwikkelen; het Nederlandsche volk zal er wel bij varen.

L. H. v. L.

HET NIEUWE GOEDERENTARIEF DER NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN.

Op 1 Juli a.s. wordt door de Nederlandsche Spoorwegen een nieuw goederentarif („IJ1- en Vracht-goederentarif, Deel II”) ingevoerd.

Was bij vorige gelegenheden het vervangen van een bestaande uitgave van het goederentarif door een nieuwe in hoofdzaak te beschouwen als een *herdruk* van het oude tarif, onder inachtneming van de daarin in den loop der tijden aangebrachte wijzigingen en aanvullingen, *deze* uitgave is het resultaat van een grondige herziening, waarbij gestreefd is naar verbetering van het tariefsysteem en tevens, binnen de perken, welke den Nederlandschen Spoorwegen door hun exploitatiekosten worden gesteld, naar *vrachtverlaging*.

Dit artikel heeft ten doel de belangrijkste der wijzigingen, welke het nieuwe tarif in den bestaanden toestand zal brengen, in ruwe trekken aan te geven. Tot beter begrip hiervan moge een zéér globale samenvatting van het tegenwoordige tariefstelsel voorafgaan.

Het bestaande tarif heeft, nevens twee *stukgoed*-klassen, nl. een „algemeene” en een goedkoopere (voor een beperkt aantal goederensoorten geldende) „uitzonderings”-*stukgoed*klasse, drie *wagenladings*klassen: A, B en C. Volgens de vrachtprijzen der wagenladingsklasse A worden bevracht alle, blijkens de Goederenclassificatie in die klasse vallende goederen, alsmede alle *niet* in die classificatie genoemde goederen, een en ander bij betaling van de vracht voor ten minste 5000 KG. *per zending*. Volgens de vrachtprijzen der wagenladingsklasse B (goedkooper dan A) worden bevracht alle blijkens de Goederenclassificatie tot *deze* klasse behoorende goederen, eveneens bij betaling der vracht voor ten minste 5000 KG. *per zending*. Volgens de vrachtprijzen van klasse C (goedkooper dan B) worden bevracht alle blijkens de Goederenclassificatie tot *deze* klasse behoorende goederen bij betaling der vracht voor ten minste 10.000 KG. *per vrachtbrief en per wagen*; goederen van klasse C, welke bij geringere hoeveelheden per wagen worden aangeboden, worden bevracht volgens de vrachtprijzen en voorwaarden van klasse B, tenzij een bevrachting voor 10.000 KG. *per vrachtbrief en per wagen* volgens klasse C goedkooper is.

Het vorenstaande is de *algemeene regel*. Daarnevens bestaan: 1o. bijzondere bepalingen voor de vrachtberekening van sommige goederen (o.a. voor gebruikte emballage, volumineuze goederen, goederen welke bijzondere maatregelen vereischen, zooals lange voorwerpen, zware voorwerpen, levende visch in vaten enz., vervoer van goederen in particuliere wagens) en 2o. een groot aantal „speciale tarieven” met lagere vrachtprijzen dan die van het klassentarif.

Door het nieuwe tarif zullen in de eerste plaats de *stukgoed*prijzen worden verlaagd. Aangezien de nieuwe *stukgoed*prijzen èn lager zullen zijn dan die der oude algemeene *stukgoed*klasse èn lager dan die der oude *uitzonderingsstukgoed*klasse, zal het nieuwe tarif slechts één *stukgoed*klasse bevatten. Hieronder volgt, voor sommige afstanden, een vergelijking van de oude en de nieuwe *stukgoed*prijzen:

Kilometers	(Nieuw)	(Oud)	
	Stukgoed Klasse	Algem. Stukgoed	Uitz. Stukgoed
	Vrachtprijzen per 100 K.G. in guldens		
50	0.58	0.67	0.61
100	0.90	1.05	0.92
150	1.15	1.42	1.23
200	1.40	1.67	1.48
250	1.58	1.92	1.73
300	1.77	2.05	1.86

Wat de *wagenladings*prijzen betreft, in het nieuwe tarif is, nevens de bestaande klassen A, B en C, een nieuwe klasse D (goedkooper dan C) opgenomen. Deze nieuwe klasse dient in hoofdzaak ter vervanging van een aantal speciale tarieven (zooals o.a. sp.t. No.

1 voor natuurlijke en kunstmeststoffen, sp.t. No. 2 voor aarde, cement, steenen, enz., sp.t. No. 3 voor Limburgsche kolen, sp.t. No. 12 voor steenkolen enz. van sommige havenstations en van de Belgisch-Nederlandsche grenspunten¹⁾ terwijl in die klasse tevens werden gerangschikt een aantal andere ruwe artikelen, welke tot dusver in klasse C en niet in eenig speciaaltarief waren opgenomen, zooals o.a. hout, krullen, zaagsel, houtskoolbriketten, turfbriketten, turfstrooisel, teer, pek, ertsen.

Zijn de vrachtprijzen der klasse D uit den aard der zaak nieuw, ook die der overigē klassen berusten op een geheel nieuwen grondslag. In het oude tarief bestond geen constante verhouding tusschen de vrachtprijzen der onderscheidene klassen. Vergelijkt men bijv. de oude vrachtprijzen der klasse B met de oude vrachtprijzen der klasse A, dan ziet men, dat de eerste op 50 kilometer 11 pCt., op 100 kilometer 15 pCt., op 200 kilometer 22 pCt., op 300 kilometer 25 pCt. en op 400 kilometer 22 pCt. lager zijn dan die der klasse A, welke toestand een gevolg hiervan is, dat er geen voldoende samenhang is tusschen de kilometrische grondslagen, waarop de vrachtprijzen der onderscheidene klassen berusten. *In het nieuwe tarief is er naar gestreefd de onderlinge verhouding van de vrachtprijzen der verschillende klassen zooveel mogelijk op alle afstanden dezelfde te doen zijn.* Ter bereiking van dit doel heeft men, *uitgaande van een (nieuwen) kilometrischen grondslag voor de vrachtprijzen der klasse A,* den kilometrischen grondslag voor de overige klassen in dier voege gevonden, dat men den eerstgenoemden grondslag voor wat de andere *wagenladingsklassen* betreft, met een voor elke klasse verschillend percentage — nl. voor klasse B met 20 pCt., voor klasse C met 40 pCt. en voor klasse D met 60 pCt. — heeft *verlaagd* en, voor wat de *stukgoedklasse* betreft, met 25 pCt. heeft *verhoogd*.

Het spreekt vanzelf, dat, waar tot dusver een constante verhouding heeft ontbroken, het scheppen van zoodanige verhouding er in elk geval toe moest leiden, dat bestaande vrachtprijzen werden verhoogd of verlaagd.

Aangezien de herziening in het teeken der vrachtverlaging zou staan, zijn de kilometrische grondslag voor de klasse A en de verhoudingspercentages voor

¹⁾ Voor steenkolen enz. uit Duitschland gold tot dusver het in *het Duitsch-Nederl. tarief* voorkomend sp.t. No. 12a, met dezelfde prijzen als voorgenoemd sp.t. No. 12. Door de nieuwe klasse D (welke ook voor Duitse kolen zal gelden) komt ook sp.t. No. 12a te vervallen.

de andere klassen aldus vastgesteld, dat, waar het slechts even kon, vrachtverhooging is vermeden. Voorzover tegenover de talrijke gevallen van (soms aanzienlijke) vrachtverlaging, enkele gevallen van (onvermijdelijke) vrachtverhooging komen te staan, is er naar gestreefd de verhoogingen zoo gering mogelijk te doen zijn, terwijl deze laatste bovendien meestal ruimschoots worden geneutraliseerd door den maatregel, welke hieronder nader wordt besproken.

De hier bedoelde maatregel is: *consequente doorvoering van den regel, dat de wagenladingsprijzen lager behooren te zijn, naarmate de afzenders beter partij trekken van de laadruimte der wagens.* Tot dusver werden alléén de goederen der klasse C verschillend bevracht, naarmate de wagens beter beladen waren (nl. volgens klasse C bij ten minste 10.000 KG. per wagen en volgens klasse B bij geringere hoeveelheden per wagen). Wie daarentegen goederen van de klassen A of B te verzenden had, betaalde bij belading van een wagen met 10.000 KG. of met 15.000 KG. dezelfde vracht per 100 KG., welke hem bij belading met 5000 KG. in rekening werd gebracht. Volgens het nieuwe tarief zullen de vrachtprijzen per 100 KG. lager zijn naarmate van het laadvermogen van den wagen een beter gebruik wordt gemaakt. *Voor elke wagenladingsklasse worden nl. vrachtprijzen aangegeven voor ten minste 5000 KG., voor ten minste 10.000 KG. en voor ten minste 15.000 KG. per wagen.* Hetzelfde principe is in acht genomen bij het opstellen der speciale tarieven.

Het aannemen van dit nieuwe stelsel heeft het voordeel, dat het de Nederlandsche Spoorwegen, dank zij de te verwachten besparing aan exploitatiekosten door zuiniger gebruik van het materieel, in staat stelt vrachtverlagingen in te voeren, waaraan zij bij behoud van het oude stelsel niet zouden hebben durven denken.

Voor den handel heeft deze vrachtverlaging te meer betekenis indien men bedenkt, dat reeds de *grondprijzen*, waarop de reductie voor intensieve belading wordt verleend (voor de klassen A en B de 5 tons prijzen en voor de klassen C en D de 10 tons prijzen) in vele gevallen lager zullen zijn dan de tegenwoordige.

Voor den spoorweg scheidt de vrachtverlaging, nevens het reeds genoemde voordeel van zuiniger materieelgebruik, de kans op het winnen van transporten, welke thans met andere middelen van vervoer gaan.

De nieuwe vrachtprijzen van het klassentarief zijn als volgt gevormd:

Stukgoedklasse	Wagenladingsklassen ¹⁾								
	A 5	A 10	A 15	B 5	B 10	B 15			
Hieronder afzonderlijk aangegeven	Hieronder afzonderlijk aangegeven	Vrachtprijzen van klasse A 5 verminderd met 7½ %	Vrachtprijzen van klasse A 5 verminderd met 15 %	Hieronder afzonderlijk aangegeven	Vrachtprijzen van klasse B 5 verminderd met 7½ %	Vrachtprijzen van klasse B 5 verminderd met 15 %			
Wagenladingsklassen									
C 5	C 10	C 15	D 5	D 10	D 15				
Vrachtprijzen van klasse B 5	Hieronder afzonderlijk aangegeven	Vrachtprijzen van klasse C 10 verminderd met 15 %	Vrachtprijzen van klasse B 5	Hieronder afzonderlijk aangegeven	Vrachtprijzen van klasse D 10 verminderd met 15 %				
¹⁾ A 5 beteekent: klasse A voor ten minste 5.000 KG. A 10 " " " " " " 10.000 " A 15 " " " " " " 15.000 " enz. enz.									
De vrachtprijzen der stukgoedklasse en der wagenladingsklassen A 5, B 5, C 10 en D 10 berusten op de volgende grondslagen:									
	Stukgoedklasse	Wagenladingsklassen							
		A 5	B 5	C 10	D 10				
in centen									
1. Vast recht per 100 K.G.	15	10	10	10	10				
2. Eenheidsprijs per 100 K.G. en per K.M.:									
v/d 1sten t/m den 50sten K.M.	0.875	d.i. A 5	0.7	0.56	d.i. A 5	0.42	d.i. A 5	0.28	d.i. A 5
" 51sten " " 100sten "	0.625	verhoogd	0.5	0.4	ver-	0.3	ver-	0.2	ver-
" 101sten " " 200sten "	0.5	met	0.4	0.32	minderd	0.24	minderd	0.16	minderd
voor elken K.M. meer	0.375	25 %	0.3	0.24	met 20 %	0.18	met 40 %	0.12	met 60 %

Ten einde een denkbeeld te geven van de wijzigingen, welke het op vorenstaande grondslagen berustende tarief in de vrachtprijzen zal brengen, is het volgende staatje opgesteld:

Kilometers	(nieuw)	(oud)	(nieuw)			(oud)		(nieuw)			(oud)
	Stuk-goed-klasse	Alg. stukg. kl.	Uitz. stukg. kl.	A 5	A 10	A 15	A	B 5	B 10	B 15	B
Vrachtprijzen per 100 K.G. in guldens											
50	0.58	0.67	0.61	0.45	0.47	0.38	0.45	0.38	0.35	0.32	0.40
100	0.90	1.05	0.92	0.70	0.64	0.59	0.73	0.58	0.53	0.49	0.62
150	1.15	1.42	1.23	0.90	0.83	0.76	1.01	0.74	0.68	0.62	0.85
200	1.40	1.67	1.48	1.10	1.01	0.93	1.23	0.90	0.83	0.76	0.96
250	1.58	1.92	1.73	1.25	1.15	1.06	1.46	1.02	0.94	0.86	1.07
300	1.77	2.05	1.86	1.40	1.29	1.19	1.57	1.14	1.05	0.96	1.18

Kilometers	(nieuw)	(oud)	(nieuw)	C		(oud)				
	C10	C15	C	D10	D15	teer, pek, ertsen, enz.	Sp. T. no. 12 Steenk. v. havenstat. en grensp.	Sp. T. no. 2 Aarden, cement, steenen, enz.	Sp. T. no. 1 Compos. facalith, slaimest, straatvuil	Andere meststoff.
Vrachtprijzen per 100 K.G. in guldens										
50	0.31	0.26	0.33	0.24	0.20	0.33	0.26	0.22	0.20	0.21
100	0.46	0.39	0.45	0.34	0.28	0.45	0.35	0.33	0.27	0.28
150	0.58	0.49	0.56	0.42	0.35	0.56	0.43	0.41	0.33	0.36
200	0.70	0.59	0.67	0.50	0.42	0.67	0.52	0.49	0.40	0.43
250	0.79	0.67	0.78	0.56	0.47	0.78	0.61	0.57	0.47	0.50
300	0.88	0.74	0.90	0.62	0.52	0.90	0.70	0.65	0.54	0.57

Uit deze vergelijking blijkt, dat tegenover talrijke, dikwijls aanzienlijke, verlagingen slechts weinige verhoogingen staan. Verhoogingen van eenige betekenis komen in voormeld staatje¹⁾ slechts voor bij de nieuwe klasse D, vergeleken bij het oude speciaaltarief No. 1 en dan nog slechts voor wat de 10 tons vrachtprijzen betreft. Bij uit goederen van het oude sp. t. No. 1 bestaande 15 tons ladingen (waartoe de hier in aanmerking komende goederen zich bij uitstek leenen) ziet men of een onbetekenende verhoging of gelijkheid van vrachtprijzen of verlaging.

Dat, beter dan vroeger, rekening is gehouden met den eisch, dat de verhouding tusschen de vrachtprijzen der onderscheidene tariefklassen zooveel mogelijk op alle afstanden dezelfde behoort te zijn, blijkt uit de volgende voorbeelden:

	(oud)		(nieuw)	
	B is lager dan A	C is lager dan A	B 5 is lager dan A 5	C10 is lager dan A 5
Op 50 K.M.	11 %	27 %	15 %	31 %
" 100 "	15 "	38 "	17 "	34 "
" 150 "	16 "	45 "	18 "	36 "
" 200 "	22 "	46 "	18 "	36 "
" 250 "	27 "	47 "	18 "	37 "
" 300 "	25 "	43 "	18 "	37 "

Dat bij de nieuwe vrachtprijzen de verhouding niet geheel dezelfde is op alle afstanden, ligt hieraan, dat voor alle wagenladingsklassen hetzelfde vast recht (f 0,10 per 100 KG.) is aangenomen, hetgeen gedaan is: 1o. omdat de kosten, waarvoor het vast recht een vergoeding is, voor alle goederen dezelfde zijn; 2o. omdat, door voor de klassen B, C en D niet alleen de kilometrische eenheidsprijzen van klasse A, maar ook het vast recht met onderscheidenlijk 20 pCt., 40 pCt. en 60 pCt. te verlagen, op kleine afstanden vrachtprijzen zouden zijn verkregen, welke niet meer loonend zouden zijn geweest.

* *

Het oude tarief telt 46 „speciale tarieven” met niet minder dan 36 elkander dikwijls weinig onlopende „barèmes” (vrachtprijzen volgens de afstanden). Het nieuwe tarief brengt vereenvoudiging, doordien het aantal speciale tarieven en vooral dat der barèmes

¹⁾ Dit staatje maakt geen melding van het oude sp. t. No. 3 voor Limburgsche kolen. Op de opheffing van dit speciaaltarief wordt bij de bespreking der speciale tarieven nader teruggekomen.

zooveel mogelijk is verminderd. Tot vermindering van het aantal speciale tarieven — het nieuwe tarief telt er 20 — heeft vooral het scheppen der nieuwe wagenladingsklasse D bijgedragen (zie hiervoren). Het aantal barèmes — het nieuwe tarief telt er slechts 9 — is verminderd kunnen worden doordat, dank zij de omstandigheid, dat voortaan elke wagenladingsklasse drieërlei vrachtprijzen zal hebben (voor 5, 10 en 15 ton), reeds het nieuwe klassentarief een groot aantal barèmes oplevert. Deze laatste konden in dier voege aan de speciale tarieven worden dienstbaar gemaakt, dat, telkens wanneer één daarvan ongeveer overeenkwam met het voor eenig speciaaltarief tot dusver geldend barème, voor dit speciaaltarief het betrekkelijke klassenbarème van toepassing kon worden verklaard (dat dan natuurlijk een goedkoopere barème is dan dat der klasse, waarin de betrekkelijke goederen volgens het algemeen tarief zijn gerangschikt).

Hierdoor, en door de omstandigheid, dat, voor zoover voor sommige speciale tarieven afzonderlijke barèmes noodig bleken, deze gevormd zijn door het meest overeenkomend klassenbarème met een zoodanig percentage te verhoogen of te verlagen als noodig was om ongeveer tot de oude vrachtprijzen te komen, is ook tusschen de prijzen van het klassentarief en die der speciale tarieven alsmede tusschen die van de speciale tarieven onderling een zooveel mogelijk op alle afstanden gelijke verhouding van vrachtprijzen verkregen.

Het zou te ver voeren omtrent de onderscheidene speciale tarieven in nadere bijzonderheden te treden. Daarom worde volstaan met de mededeeling, dat over het algemeen de oude vrachtprijzen der speciale tarieven — behalve dan voor wat betreft de reductie bij intensieve belading van het materieel — door het nieuwe tarief geen groote wijzigingen ondergaan. Op één aanzienlijke verhoging — die echter practisch van geen belang behoort te zijn — dient evenwel te worden gewezen: door de nieuwe klasse D is ook het bestaande speciaaltarief No. 3 voor Limburgsche kolen opgeheven en nu beteekenen, behalve voor ladingen van ten minste 15 ton op kleine afstanden, de vrachtprijzen der nieuwe klasse D een verhoging welke, vooral voor zendingen van ten minste 45 en van ten minste 100 ton (oude barèmes 6 en 7 van speciaaltarief No. 3) aanzienlijk kan worden genoemd. Het voorgemelde speciaaltarief werd opgeheven omdat de kilometrische grondslagen, waarop het berust, en op zichzelf aanvechtbaar zijn en niet meer passen in het kader van het streng volgehouden nieuwe tariefsysteem. De Nederlandsche Spoorwegen konden tot die opheffing overgaan omdat zij, gelijk bekend is, ¹⁾ met de Limburgsche mijnbesturen een restitutie-overeenkomst op de basis eener uniforme vracht van f 2,15 per ton hebben afgesloten. Waar de mijnen, door de kolen franco bestemming te leveren, den ontvangers die vracht in rekening kunnen brengen, welke hun goeddukt, komt het er niet op aan, welke vrachten aanvankelijk worden toegepast.

* *

De nieuwe „Bepalingen voor de Vrachtberekening” zijn als een belangrijke vooruitgang te beschouwen. Er is naar gestreefd niet alleen de grondgedachten, waarop zij berusten, op zoodanige wijze uit te werken, dat een zoo systematisch mogelijk opgebouwd geheel wordt verkregen, maar ook om dit in zoodanigen vorm te doen, dat de bedoeling overal duidelijk in het oog springt.

Van de materiele wijzigingen verdient in de eerste plaats deze te worden vermeld, dat geheel is gebroken met het (volgens het oude tarief voor de klassen A en B geldende) stelsel eener bevrachting volgens een gewicht van ten minste 5000 KG. per zending, d.w.z. ongeacht het aantal gebezigde wagens. Voortaan zul-

¹⁾ Zie E.-S. B. No. 535 van 31 Maart 1926 blz. 298 e.v.

len *alle* wagenladingsprijzen voor zeker minimumgewicht *per wagen* worden toegepast. Dit was de noodzakelijke consequentie van het aangenomen stelsel om den toe te passen vrachtprijs (5 tons, 10 tons of 15 tons vrachtprijs) afhankelijk te stellen van de mate van belading der gebezigde wagens.

Ten aanzien van een deel der massa-goederen van klasse D is bepaald, dat bij vervoer in wagens van grooter draagvermogen dan 15 ton, de 15 tons vrachtprijzen slechts mogen worden toegepast, indien de vracht voor het volle draagvermogen der gebezigde wagens wordt betaald. Dit (o.a. ook in Duitschland voor goederen van dien aard geldende) stelsel is aangenomen om de afzenders er toe te brengen het draagvermogen der talrijke open 20-tons wagens ten volle te benutten, waartoe, gezien den massalen aard van de hier bedoelde goederen, praktisch geen bezwaar kan bestaan.

De bevrachting als *wagenlading* van zendingen, bestaande uit „volumineuze” goederen — d.z. goederen, welke naar verhouding van hun gewicht veel ruimte innemen en bij bevrachting als *stukgoed* de stukgoedvracht voor het 1½ voudige gewicht betalen — hing tot dusver uitsluitend hiervan af, of een open dan wel een gesloten wagen wordt gebezigd; in het eerste geval werden de vrachtprijzen van klasse B, in het tweede die van klasse B, plus 10 pCt., toegepast.¹⁾ Voortaan zal de vracht berekend worden volgens de vrachtprijzen van klasse A, B, C of D, al naar gelang van de klasse waarin het betr. goed in de Goederenclassificatie is gerangschikt.

Overal waar tot dusverre de stukgoedvracht voor ten minste 2000 KG. verschuldigd was — bijv. voor zeer lange of zeer zware voorwerpen, omdat daarvoor afzonderlijke wagens ter beschikking moeten worden gesteld — is dit minimum verhoogd op 2500 KG., aangezien het voor de Spoorwegen te nadeelig zou zijn genoeg te nemen met een vracht voor 2000 KG. volgens de *nieuwe, verlaagde* stukgoedprijzen.

Een belangrijke vereenvoudiging wordt verkregen voor *particuliere* wagens. Volgens het oude tarief wordt voor de in zoodanige wagens verzonden goederen de gewone tariefvracht berekend, terwijl de *ledige* wagens (mits als vrachtgoed verzonden) in zekere gevallen gratis, in andere gevallen onder toepassing van de stukgoedvracht voor ten minste 2000 KG. per wagen worden vervoerd (ledige wagens als ijsgoed verzonden betalen steeds de ijsgoedvracht voor 2000 KG. per wagen). Aangezien het vorenbedoelde nu eens gratis, dan weer tegen vrachtberekening vervoeren van ledige particuliere wagens tot allerlei complicaties en reclames aanleiding gaf, is de zaak in het nieuwe tarief op andere wijze geregeld: voor *ledige* particuliere wagens, als vrachtgoed verzonden, zal *steeds* een bedrag van f 0,05 per KM. en per wagen worden berekend (bij vervoer als ijsgoed de ijsgoedvracht voor 2500 KG.). Daartegenover staat, dat voor het vervoer der wagens in beladen toestand *steeds* (onverschillig of de verzending als vracht- dan wel als ijsgoed plaats heeft) een bedrag van f 0,05 per KM. en per wagen van de gewone tariefvracht zal worden afgetrokken.

Verder zal voortaan de bevrachting van Rij- en Voertuigen (welke tot dusver slechts *ten deele* in het Goederentarieef was aangegeven), onder opheffing van de afzonderlijke categorie „Rij- en Voertuigen”, voorkomende in het tarief voor Levende Dieren, enz., *geheel* door het Goederentarieef geregeld zijn. Dat hierdoor tevens een aanzienlijke vrachtverlaging wordt verkregen, moge blijken uit het volgende voorbeeld, betrekking hebbende op een rij- of voertuig op 4 wielen, dat niet in een gesloten wagen kan worden vervoerd (waarbij aangenomen is, dat het niet zwaarder is dan 1660 KG.):

K.M.	Nieuwe Vrachtprijs (stukg. vracht 1½ voudig gewicht, tenminste voor 2500 K.G.)	Oude Vrachtprijs (Vee- en Voertuigentarieef Rij- en voertuig op 4 wielen)
50	f 14.50	f 20.—
100	„ 22.50	„ 31.—
150	„ 28.75	„ 42.50
200	„ 35.—	„ 48.—
250	„ 39.50	„ 53.50
300	„ 44.25	„ 59.—

Ten slotte verdient vermelding, dat ook het „Rol-
lond Spoorwegmaterieel” van het Tarief voor Levende
Dieren enz. naar het Goederentarieef is overgebracht.

* * *

De „Goederenclassificatie” heeft eveneens een al-
gemeene herziening ondergaan. De nieuwe is, hoewel
op dezelfde leest geschoeid als de oude, veel vollediger.

Ook is van de gelegenheid gebruik gemaakt om ver-
schillende anomalieën te herstellen. Zoo was bijv. tot
dusver melk in klasse A gerangschikt, terwijl van de
daaruit gewonnen producten boter en kaas het eerste
tot klasse B en het tweede tot klasse A behoorde;
voortaan vallen èn melk, èn boter, èn kaas in klasse
B. Dit beteekent een groot voordeel voor de melk- en
kaasverzenders.

Een andere anomalie was deze, dat de goedkope
grondstof jute in klasse A viel, terwijl de veel duur-
dere grondstoffen wol en kapok in klasse B waren ge-
rangschikt; het nieuwe tarief rangschikt, rekening
houdende met de waardeverhouding, wol en kapok in
klasse A, jute daarentegen in klasse B.

Op het overbrengen van verschillende ruwe goede-
ren der klasse C naar de nieuwe klasse D is hiervoor
reeds gewezen.

Duurder getarifeerd (klasse A in plaats van klasse
B) zullen voortaan o.a. zijn: veeren en dons, gloei-
lampen, koffers, lichte gummiwaren. De verklaring
voor het feit, dat al deze dure artikelen (evenals de
eerder genoemde artikelen wol en kapok) de vracht
van klasse B betaalden, is hierin te zoeken, dat, gelijk
reeds eerder gezegd, volumineuze goederen oorspron-
kelijk, naar gelang het vervoer in gesloten of op open
wagens plaats had, *automatisch* in klasse A of in
klasse B vielen, hetgeen later hierin werd gewijzigd,
dat in *beide* gevallen klasse B (bij vervoer in geslo-
ten wagens: met 10 pCt. verhooging) van toepassing
werd verklaard.

Ten slotte zij opgemerkt, dat overal, waar vroeger
zekere goederen als „volumineus” werden bestempeld
wanneer zij niet ten minste 200 KG. per M³. wogen,
die grens is teruggebracht op 125 KG. per M³, zulks
om de verzending per spoorweg, welke ook bij aan-
neming van laatstbedoelde gewichtsgrens voor den
spoorweg nog voldoende loonend is, aantrekkelijk te
maken.

P. ELIAS.

DE „WHITE STAR LINE DEAL”.

De onder deze en andere „pakkende” opschriften
dezer dagen in de Engelsche en Amerikaansche pers
verschenen berichten, die, voor zoover zij althans
gewaagden van een definitief tot stand gekomen trans-
actie, op zijn minst voorbarig schijnen te zijn, hebben
de aandacht nog eens in het bijzonder gevestigd op
het bedrijf der „White Star Line” en dat der Inter-
national Mercantile Marine Inc., waarvan het op
dit oogenblik nog deel uitmaakt.

De officieele mededeeling, door de firma Morgan,
Grenfell & Co en door den Heer P. A. S. Franklin,
President der International Mercantile Marine Co
ter zake van deze onderhandelingen gepubliceerd,
legt allereerst den nadruk op het voorbarig karakter
der in de pers verschenen berichten, om er, vervolgens
op te wijzen dat onderhandelingen gevoerd worden,
welke den verkoop der aandelen in de Oceanic Steam
Navigation Co — beter bekend onder den populaireren
naam „White Star Line” — aan een Engelsche groep,

¹⁾ Oorspronkelijk vielen de volumineuze goederen automa-
tisch in klasse A of in klasse B, naar gelang een gesloten
of een open wagen werd gebezigd.

vertegenwoordigd door de firma Morgan Grenfell & Co, beoogen. „Voorloopige overeenstemming”, zooluidt het communiqué, „is weliswaar bereikt, maar nog tal van punten moeten worden geregeld. Wordt uiteindelijke overeenstemming verkregen, dan zal zulks officieel worden medegedeeld, doch intusschen kan reeds gemeld worden dat bij een welslagen der onderhandelingen Furness, Withy & Co Ltd. de voornaamste scheepvaart-belangen in het syndicaat, dat zich voor dezen aankoop heeft geconstitueerd, zullen vertegenwoordigen”.

Ofschoon dus de onderhandelingen nog allerminst zijn beëindigd en verrassingen op het laatste oogenblik, indachtig het Engelsch spreekwoord „there's many a slip between the cup and the lip”, niet uitgesloten zijn, is het wellicht nuttig in het kort de ontwikkeling na te gaan van het bedrijf der White Star Line, van de vorming der Transatlantische trust in het kader der International Mercantile Marine, alsmede van de vermoedelijke beweegredenen, die het Bestuur van laatstgenoemd lichaam ertoe geleid hebben den verkoop van een zoo belangrijk deel van het geheel te overwegen.

De „White Star Line” — de Times herinnerde hier nog kort geleden aan — dateert van den „gold-rush” naar Australië drie-kwart eeuw geleden, toen in een tijdsverloop van ongeveer zeven jaren meer dan een half miljoen goudzoekers naar de goudvelden werden vervoerd. In 1867 trok de toenmalige Directeur der White Star Line zich terug en ging de leiding over aan den Heer Thomas Henry Ismay, die de houten klipperschepen weldra verving door ijzeren zeilschepen. In 1869 richtte de Heer Ismay de Oceanic Steam Navigation Company Ltd., de officieele naam der White Star Line, op met het doel een aan hoge eischen beantwoordenden passagiersdienst tusschen Liverpool en New York in het leven te roepen. Reeds in 1870 associeerde de Heer Ismay zich met den Heer W. Imrie en de firma Ismay, Imrie & Co werd in dat jaar met de directie der nieuwe lijn belast. Van begin af aan had de onderneming succes en reeds vier jaren later, in 1874, kon de White Star Line zich erop beroemen tot de best geoutilleerde passagiersdiensten te behooren, wier schepen destijds den Atlantischen Oceaan bevoeren. In dat jaar breidde de White Star Line haar arbeidsveld tevens uit tot de Pacific. Te dien einde werd een overeenkomst aangegaan met de Occidental & Oriental Steamship Company te San Francisco, die een drietal schepen der White Star vloot charterde voor haar maildienst tusschen San Francisco, Yokohama en Hongkong. In 1884 werd vervolgens een gemeenschappelijke dienst op New Zealand geopend door de White Star Line en Shaw, Savill & Albion Company, een dienst die ook thans nog met succes wordt onderhouden. In 1899 werd tenslotte een geregelde lijn met dubbelschroef-passagiersschepen en vrachtbooten met één klas passagiers tusschen Liverpool, Zuid-Afrika en Australië geopend. De Atlantische dienst werd intusschen voortdurend uitgebreid; tal van groote schepen werden aan de bestaande vloot toegevoegd en de duur van den overtocht tusschen Liverpool en New York aanmerkelijk bekort. Trouwens de wedijver tusschen de verschillende Transatlantische passagiersdiensten leidde er automatisch toe, dat snelheid en comfort tot den hoogsten graad van volmaaktheid werden opgevoerd; het veroveren der „blue ribbon” was de inzet en het ideaal tevens dat elk der betrokken lijnen naarstiglijk nastreefde.

In 1901 werd de scheepvaartwereld verrast door het bericht dat de Heer J. P. Morgan er na langdurige onderhandelingen in geslaagd was de White Star Line en verschillende andere bij de Transatlantische vaart betrokken diensten aan te kopen. Ingebracht in de „International Mercantile Marine Company of New Jersey” verwierf deze laatste achtereenvolgens de navolgende belangen t.w.: Frs. 13.845.000;

gelijk aan 100 pCt. van het kapitaal der Soc. An. de Navigation Belge-Américaine; £ 700.000, gelijk aan 100 pCt. van het kapitaal der International Navigation Company Ltd.; \$ 3.000.000, gelijk aan 100 pCt. van het kapitaal der Atlantic Transport Company of West-Virginia; £ 5.000.000, gelijk aan 100 pCt. van het kapitaal der Oceanic Steam Navigation Company Ltd., £ 1.409.140, gelijk aan 99.8 pCt. van het preferente en £ 1.200.000, gelijk aan 100 pCt. van het gewone kapitaal van Frederick Leyland & Company Ltd., £ 1.000.000, gelijk aan 100 pCt. van het kapitaal der Atlantic Transport Company, £ 148.829, gelijk aan 99.2 pCt. van het preferente, £ 50.000, gelijk aan 100 pCt. van het gewone aandeelenkapitaal en £ 50.000, gelijk aan 100 pCt. der „management shares” van George Thompson & Co Ltd.; £ 86.500, gelijk aan 44.3 pCt. van het aandeelenkapitaal van Shaw, Savill & Albion Co Ltd.; f 2.600.000, gelijk aan 10.4 pCt. van het aandeelenkapitaal der Holland Amerika Lijn en tenslotte 32.971 aandeelen zonder nominale waarde, gelijk aan 16½ pCt. in de New York Shipbuilding Corporation.

Wanneer men al deze klinkende namen, „house hold words” in de Transatlantische vaart, leest, denkt men onwillekeurig dat de Heer Morgan „made a very thorough job of it at the time”. Oppervlakkig bezien lijkt dit inderdaad zoo, edoch de „Cunard Line” bleef als machtige factor buiten de combinatie, daarmede het welslagen van het plan des Heeren Morgan verijdelende, wien, zooals uit bovenstaande lijst van participeerende maatschappijen duidelijk blijkt, de vorming van een eenheidsfront voor oogen zweefde. Aan Fairplay ontleenen wij trouwens de riet-bekende; maar daarom niet minder belangwekkende bijzonderheid, dat de heer Morgan destijds bijzonderen prijs stelde op de verwerving der controle in de Atlantic Transport Line, waarin Amerikaanse belangen alreeds domineerden. Hem moest echter worden medegedeeld, dat juist een overeenkomst ter zake van verkoop met Sir John Ellerman was aangegaan. Toen Sir John vervolgens werd benaderd verklaarde deze zich bereid de getroffen overeenkomst te annuleeren op voorwaarde, dat de Leyland Line tegen pari en contant zou worden overgenomen en dat hij voorts het recht zou hebben een keuze te doen uit de schepen, behoorende tot de Middellandsche Zeevloot der Leyland Line.

Bleek voornamelijk door de niet-toetreding der Cunard Line de Transatlantische trust een chimère, ook de financieele opzet was oorzaak dat de International Mercantile Marine reeds bij de oprichting werd „verwaterd.” Aan den koop prijs der aandeelen Oceanic Steam Navigation Co Ltd. lag het winstcijfer van het voor de scheepvaart bijzonder gunstige jaar 1900 ten grondslag; de Heer Morgan betaalde dan ook niet minder dan £ 7.500.000 voor de £ 750.000 aandeelen dezer Maatschappij. Trouwens de oprichting der I. M. M. en de verwerving der bovengenoemde belangen vond plaats in een „boom”periode, toen de waarde van schepen tengevolge van den Boerenoorlog ver boven de normale lag.

Heeft de bankier Morgan vermoedelijk al verdiend aan de verschillende emissies der I. M. M., het publiek dat zijn geld in deze grootsche scheepvaart-combinatie belegde heeft van zijn belegging nimmer veel plezier beleefd. Het gewone aandeelenkapitaal der I. M. M. bedraagt \$ 49.871.800, het preferente aandeelenkapitaal \$ 51.725.000, terwijl een bedrag van \$ 42.235.480 aan obligaties uitstaat. Ultimo 1924 bedroeg het achterstallig dividend op de preferente aandeelen niet minder dan 55½ pCt., terwijl over het gewone aandeelenkapitaal sedert de oprichting nimmer eenige uitkeering heeft plaatsgevonden! Men bedenke dat nochtans de door de I. M. M. ten aanzien der White Star Line — het meest lonende der verschillende tot de I. M. M. behoorende bedrijven — gevolgd

dividend-politiek fundamenteel verschilde van de gedragslijn die de Heer Ismay zich van het begin af aan gesteld heeft. Onder het régime Ismay — wij citeeren nog eens Fairplay — werd allereerst gestreefd naar consolidatie van het bedrijf der White Star Line. Zoo werden gedurende de dertigjarige periode 1871-1901 over een kapitaal van £ 750.000 in totaal slechts £ 2.197.750 aan aandeelhouders in den vorm van dividend uitgekeerd, terwijl gedurende dezelfde periode niet minder dan £ 5.613.315 voor afschrijvingen in het bedrijf bleven. In 1900, toen een winst van £ 750.015, dus meer dan 100 pCt. van het geplaatste kapitaal, werd gemaakt, bedroeg de uitkeering aan aandeelhouders slechts 15 pCt. Het resterende bedrag werd wederom voor afschrijvingen aangewend en de vloot, groot 172.238 bruto register tons, stond dan ook 1 s/8 d per ton beneden zero te boek! Wanneer wij thans zien naar de balans per ult. 1924 dan blijkt dat de boekwaarde der inmiddels tot 463.502 bruto register tons uitgebreide vloot — na aftrek der reserves — £ 13.12.0 per ton bedraagt! Sedert de I. M. M. de controle verwierf werd het kapitaal door kapitalisering der reserves van £ 750.000 tot niet minder dan £ 5.000.000 verhoogd, terwijl onder het nieuwe régime over het zoozeer vergrootte kapitaal hooger dividenden werden betaald dan ooit onder de deskundige leiding des Heeren Ismay geschiedde. Zoo werd over de jaren 1920 en 1921 een dividend van 15 pCt. gedeclareerd, een bedrag dat gelijk staat aan 50 pCt. van het oorspronkelijk kapitaal. Bedroeg de netto-winst per bruto register ton in 1900 £ 4.7.2 dit cijfer daalde in 1923 tot £ 1.17.6! Belangwekkend is de navolgende tabel, aangevende de jaarcijfers der White Star Line in de periode 1920/24.

het laatste boekjaar waarover deze gegevens afzonderlijk werden verstrekt — terwijl in dat jaar £ 198.746 werden ontvangen uit hoofde van rente op beleggingen. Zoo gerekend waren de netto-winsten in 1922 derhalve £ 279.000 hooger dan in 1924. Werd in 1923 een bedrag van £ 125.530 voor „income and corporation tax” gereserveerd, over 1924 bedroeg de reserve uit dezen hoofde slechts £ 60.258. Daar deze belasting 4 s/6 d. in het £ bedraagt, zou men naar dezen maatstaf gerekend tot een winst van £ 267.813 of circa 5¼ pCt. over het in de onderneming belegde kapitaal komen.

De bruto-winst der International Mercantile Marine Co over het jaar 1924 bedroeg \$ 79.362.907; de netto-winst, vóór aftrek van rente op obligatieleeningen en vóór afschrijvingen op een vloot van 1.072.851 bruto register tons bedroeg slechts \$ 6.875.834. De dienst der obligatieleeningen vereischte een bedrag van \$ 2.198.931, terwijl een bedrag van \$ 5.756.208 werd afgeschreven op de vloot, zoodat per saldo een verlies van \$ 1.079.304 (\$ 1.689.922) resulteert.

De tabel onder aan deze bladzijde toont de behaalde resultaten gedurende de periode 1921/1924.

De aanzienlijke lagere netto-bedrijfsresultaten der laatste jaren schrijft het Bestuur der I.M.M. toe aan den achteruitgang in het aantal der vervoerde emigranten. Werden in 1913 niet minder dan 1.413.845 tusschendecks-passagiers naar Noord-Amerika vervoerd, in 1924 werden slechts 232.162 emigranten of 16.4 pCt. van het 1913-totaal vervoerd! Voor de eerste- en tweede-klas passagiers bedroegen deze percentages respectievelijk 80.5 en 60.4. Is de „earning-power” dezer zoo grootsch opgezette scheepvaart-combinatie onder de huidige omstandigheden gering, bovenstaande

	1920 £	1921 £	1922 £	1923 £	1924 £
Kapitaal	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Obligatieleeningen	1.741.000	1.616.400	1.448.500	1.266.900	1.196.800
Diverse crediteuren	4.284.275	2.435.464	3.478.856	3.288.710	3.288.945
Boekwaarde der vloot	6.308.939	6.762.868	8.220.748	8.089.654	7.755.886
Kas en beleggingen	6.124.631	3.716.851	3.096.548	2.917.456	3.260.195
Winst	1.059.864	1.469.200	1.250.134	1) 548.173	1) 657.141
Rente op beleggingen	312.283	160.827	198.746	—	—
Waarvan: toegevoegd aan reserves en gebruikt voor afschrijvingen	388.111	438.967	512.723	—	2) 125.000
Dividend	15 %	15 %	12½ %	5 %	7½ %
Bruto tonnenmaat der vloot:	* 392.645	* 422.316	* 465.539	* 465.502	* 463.502

* Na aftrek der tonnage toebehoorend aan Shaw, Savill & Albion Co Ltd.

1) „ „ van afschrijvingen en incl. rente op beleggingen.

2) Behalve afschrijvingen.

De beide laatste jaren werden de brutowinsten niet meer vermeld. Over 1924 bedroeg de winst na afschrijvingen, welker omvang niet in cijfers wordt uitgedrukt en met inbegrip van het onverdeeld saldo 1923, rente op beleggingen etc. £ 781.232. Het onverdeeld winstsaldo 1923 bedroeg £ 124.091, zoodat de winst over 1924 £ 657.141 (£ 548.173) bedroeg, een vooruitgang van £ 108.968 in vergelijking met 1923. De afschrijvingen en reserveering „op de gebruikelijke basis” vereischten £ 512.723 in 1923 —

cijfers toonen niet slechts dat de kapitalisatie tengevolge der bij de oprichting gemaakte fouten te groot is, doch tevens dat de liquiditeit, gezien de aanzienlijke bedragen welke aan leeningen op korten en langen termijn uitstaan, evenzeer te wenschen laat. Naar verluidt stelt het Bestuur der I.M.M. zich dan ook voor uit den verkoop der White Star Line een bedrag van \$ 36.000.000 6 pCt. first mortgage and collateral bonds af te lossen. Dit is trouwens niet de eerste maal dat verkoops-onderhandelingen door

	1921 \$	1922 \$	1923 \$	1924 \$
Kapitaal:				
Gewoon	49.871.800	49.871.800	49.871.800	49.871.800
preferent	51.725.000	51.725.000	51.725.000	51.725.000
Obligatieleeningen	45.152.540	44.491.225	43.046.465	42.235.480
Leeningen op korten termijn etc.	49.908.371	44.270.771	31.675.660	28.272.714
Kostprijs onroerende goederen en andere bezittingen	188.719.059	201.877.769	183.710.361	176.657.552
Deelnemingen	7.234.755	7.024.752	7.288.329	7.274.678
Kas, te ontvangen wissels, effecten	70.975.848	54.767.058	39.054.642	39.830.783
Netto bedrijfsresultaten	14.069.053	6.961.130	6.113.597	6.875.834
waarvan aangewend voor afschrijvingen	6.117.980	5.984.660	5.579.800	5.756.208
Dividenden:				
Gewone aandelen	—	—	—	—
Preferente „	6 %	4½ %	—	—
Vloot — bruto tonnenmaat	950.288	1.083.179	1.078.374	1.072.851

de I.M.M. worden gevoerd. In 1918 toch werd onderhandeld over den verkoop der gezamenlijke Engelsche belangen in de International Mercantile Marine Co aan een voor dat doel gevormd syndicaat. De koop-prijs, die aan deze onderhandelingen ten grondslag lag, bedroeg \$ 128.500.000 en deze zeer belangrijke transactie zou ongetwijfeld tot stand zijn gekomen — zeer tot schade der betrokken Engelsche belanghebbers, die al evenzeer vervielen in de destijds door den Heer Morgan gemaakte fout, n.l. te koopen in een tijd van prijsinflatie door een tijdelijke „boom” veroorzaakt — indien niet ter elfder ure President Wilson door zijn veto den verkoop onmogelijk had gemaakt.

Welke waarde moet worden gehecht aan het bericht dat de I.M.M. het voornemen koestert na verkoop der White Star Line tot aankoop van het s.s. „Leviathan” der United States Lines over te gaan, is moeilijk te beoordeelen. Wij gelooven echter dat de bestaande Transatlantische passagierslijnen het zullen toejuichen indien de belangen, die de American Shipping Board vooralsnog bij de Transatlantische passagiersvaart heeft, in particuliere handen overgaan. De onderlinge samenwerking zal door een uitschakelen van regeerings-invloeden ongetwijfeld gebaat zijn.

Vermoedelijk zal met den verkoop der White Star vloot ook het belang der White Star Line bij de reederij George Thompson & Co Ltd. — die de directie der Aberdeen Line voert — en het aandeelenbezit der White Star Line in Shaw, Savill & Albion Ltd. — £ 87.000 der £ 195.375 aandelen — aan de firma Furness, Withy & Co Ltd. overgaan.

Het is niet waarschijnlijk dat eenigerlei wijziging zal worden gebracht in de tegenwoordige exploitatie der verschillende lijnen; zelfs verluiddat het agenciuur te New York der White Star Line toevertrouwd blijft aan de I.M.M., zulks niettegenstaande het feit dat Furness, Withy & Co Ltd. voor de behartiging harer uitgebreide scheepvaart-belangen in Noord-Amerika eigen kantoren te New York heeft. Komt deze transactie — die gerekend moet worden te behooren tot de belangrijkste „shipping deals of modern times” — definitief tot stand, dan wordt Furness, Withy & Co Ltd., die alsdan tevens de beschikking krijgt over een grooter vloot dan eenige andere reederij, tevens een factor van betekenis in de passagiersvaart, waarmede zij zich tot dusver niet op groote schaal bezighield. De even deskundige als voorzichtige leiding, die Furness, Withy & Co Ltd. — ook zonder White Star Line — reeds maakte tot één der best gefundeerde Engelsche scheepvaartbedrijven, staat er o.i. borg voor dat ook voor de White Star Line met „subsidiaries” als autonome onderdeelen van de reeds tal van afzonderlijke bedrijven omvattende Furnessgroep, een nieuw tijdperk van bloei zal aanbreken, waardoor aan de grootsche schepping van wijlen Thomas Henry Ismay nieuwe luister zal worden bijgezet.

Rotterdam, Mei 1926.

C. V.

DE AFLOSSINGSVOORWAARDEN VOOR DE PANDBRIEVEN ONZER HYPOTHEEKBANKEN.

II (Slot).

Reeds vrij spoedig na de invoering van het nieuwe amortisatie-systeem zijn verschillende besturen van banken gaan inzien, dat zij te overijld was geschied, in het bijzonder dat daarbij over het hoofd was gezien, dat als vergelijkingscijfers genomen waren die der jaarlijksche circulaties der oudste twee banken en deze waren toegepast, zij het ook tot een lager percentage (4 pCt.), op het oorspronkelijk bedrag der serie pandbrieven, waarvoor de amortisatie moest gelden. Wanneer bijv. eene bank in een gegeven jaar eene serie pandbrieven groot f 1.000.000,— plaatst en zich verbindt van dit bedrag elk jaar 4 pCt. = f 40.000,— te amortiseeren, zullen deze 40 mille daarvan weliswaar in het eerste jaar van uitloting slechts 4 pCt. van

het totaalbedrag der serie uitmaken, doch in het 25ste jaar, als wanneer nog slechts 40 mille in omloop zijn, een percentage van niet minder dan 100 pCt. Het nieuwe amortisatie-systeem komt dus niet, zooals was bedoeld, neer op een gemiddelden looptijd dier pandbrieven van 25, doch op een van gemiddeld slechts 13 jaren, eventueel te brengen op 15 jaren, door de amortisatie eerst na afloop van 2 jaren na de uitgifte te doen aanvangen.

Ziet men nu nogmaals naar de cijfers van den gemiddelden looptijd der leeningen, dan volgt daaruit dat, indien het nieuwe systeem voor de geheele pandbrieven-circulatie zal zijn doorgevoerd, het of in het geheel niet te handhaven zal zijn, of bij die banken, bij welke de looptijd der leeningen zeer kort is, toch nog zoo bezwarend is, dat er voor inkoop van pandbrieven ter beurze zoo goed als geen en voor herplaatsing in nieuwe leeningen in het geheel geen geld meer over zal zijn.

Dat tot nog toe de banken van het systeem slechts voordeel hebben ondervonden, komt eensdeels hierdoor, dat het tot de nieuwe series pandbrieven beperkt is gebleven en de uitlotingslast dus nog niet over de geheele pandbrieven-circulatie is gevoeld en verder omdat het series waren van een hoog rentetype en inmiddels de meeste banken, ten gevolge van de snelle daling van den rentevoet, zelfs tot eene versterkte uitloting daarvan zijn moeten overgaan.

Nu de banken na bedoelde daling weer nieuwe pandbrieven van een laag rentetype zijn gaan uitgeven, is het hier behandelde vraagstuk plotseling in een nieuw licht komen te staan.

Ten gevolge van den stroom van conversies naar beneden, die in de laatste maanden in den vorm van uitloting der hooge rente gevende obligaties en verwisseling daarvan tegen stukken van lagere rente, is losgekomen, is de waardeering bij het geldbeleggend publiek van verplichte uitloting, die thans geen voordeel meer, integendeel slechts nadeel en last meebrengt, reeds weer belangrijk bekoeld en zelfs pandbrieven, die worden uitgegeven met eene verplichting tot uitloting van slechts 2½ pCt. der jaarlijksche circulatie, vinden thans even grif aftrek als die met eene 4 pCt. serie-uitlotingsverplichting, ja zelfs een grooteren, indien haar rentetype nog ½ pCt. hooger is dan het thans bij de meeste banken geldende 4½ pCt.-type; dit laatste, mits het pandbrieven betreft van eene bank, van welke bekend is, dat zij hare stukken door een vlotten inkoop courant houdt.

Aan eene uitloting van stukken wordt dan ook in den regel door de theorie tegenover het systeem van inkoop te groote waarde gehecht. Door eene uitloting is immers het meerendeel der houders niet op het gewenschte tijdstip gebaat. Vaak komt die uitloting voor hen zelfs juist op een ongelegen tijdstip. De meerderheid heeft er een veel grooter belang bij dat het fonds door geregelden inkoop op een goeden koers wordt gehouden, waardoor men zijn stukken op ieder gewenscht oogenblik tegen behoorlijken prijs weer van de hand kan doen.

Dit is de practijk.

Waarom zou men dan aarzelen zich bij die practijk aan te passen door voor verplichte amortisatie van nieuwe pandbrieven zoowel den weg van inkoop als dien van uitloting te nemen, m.a.w. *deze beide wijzen van aflossing te combineeren?*¹⁾

Hierbij moet dan echter niet over het hoofd worden gezien, dat het geldbeleggend publiek door de vroeger opgedane ervaring niet alleen zal blijven prijs stellen op eene verplichte uitloting der stukken, doch dat men de geldbeleggers nu eenmaal ook gewend heeft aan een aflossingspercentage van 4 pCt. per jaar. Dat dus het meerendeel der banken, die

¹⁾ Een dergelijke combinatie is trouwens in het buitenland, o.a. in Duitschland, Zweden en Noorwegen, reeds lang gebruikelijk en is in zooverre niets nieuws.

het systeem van *serie*-uitloting hebben gewijzigd in dat eener *circulatie*-uitloting, vast heeft gehouden aan een jaarlijksch percentage van 4 pCt., is zeer begrijpelijk.

* * *

Allereerst moet nog worden opgemerkt, dat bij het overgaan van de „*serie*”-uitloting naar de „*circulatie*”-uitloting over het hoofd is gezien, dat hierbij een *eindtermijn* werd prijsgegeven, zoodat ook aan dergelijke pandbrieven, althans tot zekere hoogte, wederom het bekende euvel kleeft, van te zijn schuldbekentenissen „op de eeuwigheid”. Er behoort daarom ook bij een dergelijk systeem een *eindtermijn* te worden gesteld.

Waarop nu komt eene *circulatie*-uitloting, wat den looptijd der stukken betreft, neer? M. a. w. wat beteekent eene amortisatieplicht van 4 pCt. over de *circulatie* voor eene bepaalde *serie* pandbrieven, aangevange, zooals gebruikelijk, na afloop van 2 jaren na de uitgifte? Hij komt hierop neer, dat eerst na verloop van ongeveer 19 jaar de helft daarvan zal zijn *geamortiseerd*, na verdere 17 jaar $\frac{3}{4}$ gedeelte, na verdere 17 jaar $\frac{7}{8}$ gedeelte, enz. enz. Tot eene algeheele intrekking zal het binnen afzienbaren tijd niet komen.

Ter oplossing van dit bezwaar nu zouden de aflossingsvoorwaarden met een bepaling van den volgende inhoud kunnen worden aangevuld:

„Mochten van de pandbrieven dezer serie, nadat deze aan 30 uitlotingen zullen hebben deelgenomen, nog stukken in omloop zijn, dan zal de amortisatie daarvan in 10 gelijke jaarlijksche termijnen moeten geschieden.”

Op deze wijze hebben de houders der betrokken pandbrieven de zekerheid, dat zij hun geld in „*gemiddeld*” 23 jaar, te beginnen met dat van de uitgifte, à *pari* terugontvangen.

* * *

Thans kan de wijze van uitvoering der combinatie van inkoop met *verplichte* uitloting worden behandeld.

Die combinatie is daarom gewenscht — mits zij die houders, die kunnen wachten totdat hun stukken uitloten, niet benadeelt — omdat een jaarlijksch uitlotingspercentage van 4 pCt., al wordt dit slechts over de „*circulatie*” berekend, voor eene bank, die haar fonds te allen tijde op goeden koers wil houden, nog te hoog kan worden, wanneer het systeem voor de geheele *pandbrieven*circulatie zal zijn doorgevoerd.

Daarom wordt de navolgende bepaling aanbevolen:

„De verplichte amortisatie zal telkens ten minste voor de helft door uitloting à pari moeten geschieden en voor het overige door intrekking van ingekochte stukken kunnen plaats hebben.”

Hierdoor behoudt de bank onder alle omstandigheden de vrije hand voor een vlotter inkoop harer stukken en wordt er tevens voor gezorgd, dat deze *vrijheid* niet ontaardt in een voorbijgang van de uitloting. Op deze wijze zijn zoowel die houders gebaat, welke *verplicht* zijn, zich van hunne stukken te ontdoen voordat het tot eene uitloting daarvan komt, als zij, die tot dat tijdstip kunnen wachten.

Doordat van de jaarlijks te *amortiseeren* 4 pCt. slechts de helft zal behoeven te worden uitgeloot, indien voldoende ingekochte stukken voor de verdere *amortisatie* in portefeuille zijn gekomen, zal het bestuur der bank, wanneer de *pandbrieven* beneden *pari* noteeren, een prikkel hebben om zoo veel mogelijk *pandbrieven* ter beurze in te kopen, teneinde het maximum van 2 pCt. te bereiken. Zulks zal den koers van het fonds bijzonder steunen. Die houders, die tusschentijds moeten realiseeren, zijn dus met dit systeem bijzonder gebaat, terwijl zij, die kunnen wachten totdat het tot eene uitloting hunner stukken komt, niet in het minst worden geschaad, want, daar bedoelde 2 pCt., of zooveel minder, zijn ingekocht „tot *amortisatie*”, moeten zij worden *vernietigd*, d.w.z. is het uitgesloten dat zij wederom in *circulatie*

worden gebracht en opnieuw, wellicht meerdere malen, met het restant der *serie* voor de jaarlijksche uitlotingen meetellen. Voor hen, die op de uitloting wachten, is het dus volkomen hetzelfde of men de jaarlijks te *amortiseeren* 4 pCt. ten volle uitloot, dan wel slechts 2 pCt. daarvan en voor het overige ingekochte stukken *vernietigt*.

* * *

Thans rest nog eene vraag te beantwoorden:

Waarom is het noodig *pandbrieven* geforceerd te *amortiseeren*, indien zij ter beurze à *pari* of daarboven zijn te verkoopen?

Eene dergelijke *verplichting* bezorgt de betrokken instelling noodeloos belangrijke zegel- en herplaatsingskosten, en den houders, die zich niet van het fonds wenschen te ontdoen, slechts last en, voorzover de stukken boven *pari* noteeren, zelfs verlies, terwijl zij, die zich daarvan wel wenschen te ontdoen, hunne *pandbrieven* ter beurze à *pari* of daarboven kunnen verkoopen.

Daarom zou in het nieuw gedachte systeem voor de banken eene zeer belangrijke ontlasting kunnen worden aangebracht, die den geregelden inkoop nog verder zou bevorderen, door de bepaling, dat aan de *verplichting* tot jaarlijksche *amortisatie* niet behoefte te worden voldaan zoolang het betrokken fonds *pari* of daarboven noteert.

Dat voor een besluit omtrent al- of niet-uitloting de *noteering* van één dag of van slechts enkele dagen niet beslissend mag zijn, spreekt van zelf. Er moet natuurlijk voor worden gezorgd, dat deze *bevoegdheid* niet ontaardt in een misbruik, bijv. door een voor korten tijd kunstmatig op *pari* houden of brengen van het fonds ter beurze. Hiertegen kan worden gewaakt, indien men bepaalt, dat de *verplichting* tot *amortisatie* voor het betrokken jaar kan worden opgeschort „indien gedurende de laatste maand van het voorafgegane jaar geen officieel *genoteerde transacties* beneden *pari* betreffende de *pandbrieven* der betrokken *serie* aan de *Amsterdamsche beurs* hebben plaats gevonden.

Het is bekend dat de koersen van obligaties in de laatste maanden van het jaar in den regel eerder neiging hebben tot dalen dan tot stijgen en het is niet aan te nemen, dat eene instelling, om aan de op handen zijnde uitloting te ontkomen, gedurende de *geheele* maand December daaraan voorafgaande den koers van haar fonds zoodanig „*kunstmatig*” zal kunnen opvoeren, dat de *amortisatie* achterwege blijft. Een tot of boven *pari* opvoeren van den koers door inkoop zou slechts met succes kunnen geschieden, wanneer deze in November niet ver beneden 100 pCt. noteerde. Zelfs ook in dit geval echter zouden de houders, die zich van hunne stukken willen ontdoen, nog zijn gebaat en zou de *manipulatie* dezen meer ten goede komen dan eene uitloting met voor hen altijd zeer onzekeren uitslag, want alsdan bestaat voor hen gedurende eene volle maand de gelegenheid hunne *pandbrieven* à *pari* kwijt te raken. Het is dan ook veel beter dat eene *hypotheekbank*, wanneer haar fonds ongeveer *pari* staat, hare beschikbare gelden vrij houdt voor het steunen van den beurskoers door inkoop, dan dat zij deze *verbruikt* voor eene doellooze uitloting.

De aflossingsvoorwaarden, die ondergeteekende zich als onder alle tijdsomstandigheden — zoowel voor tijden met lagen als voor tijden met hoogen rentestand — voor onze *hypotheekbanken* als de meest praktische denkt, zouden dan in haar geheel als volgt luiden:

„Van deze pandbrieven zal, te beginnen na afloop van twee volle jaren sedert het jaar, waarin zij zijn gecreëerd, telken jare tenminste 4 pCt. van het bedrag, hetwelk telkens op 31 December van het voorafgane jaar daarvan nog aanwezig is, worden geamortiseerd. Aan deze verplichting behoefte niet te worden voldaan, indien gedurende de laatste maand

van het voorafgegaane jaar geen officieel genoteerde transacties beneden pari betreffende deze pandbrieven aan de Amsterdamsche beurs hebben plaatsgevonden. Geheel of gedeeltelijke vervroegde aflossing blijft echter te allen tijde voorbehouden.

Mochten van de pandbrieven, welke aan dertig uitlotingen zullen hebben deelgenomen, nog stukken in omloop zijn; dan zal de amortisatie daarvan in 10 gelijke jaarlijksche termijnen moeten geschieden.

Wanneer in het jaar, voorafgegaan aan dat, waarin de amortisatie moet plaats hebben, de op de leeningen ontvangen aflossingen minder mochten hebben bedragen dan het verplicht te amortiseeren bedrag, zal met amortisatie van zooveel minder kunnen worden volstaan, doch de amortisatie van het ontbrekende in het eerstvolgende jaar, waarin de aflossingen zulks zullen toelaten, moeten worden ingehaald.¹⁾

De verplichte amortisatie zal telkens tenminste voor de helft door uitloting à pari moeten geschieden en voor het overige door intrekking van ingekochte stukken plaats hebben.

De uitlotingen zullen ten overstaan van een notaris moeten geschieden.

Bij het voorschreven aflossingssysteem zou de positie van de pandbrieffhouders dus deze zijn: dat zij geen last hebben van uitlotingen, indien hunne pandbrieven op 100 pCt. of daarboven staan, terwijl zij verder de zekerheid hebben, dat zij, indien zij gedurende alle jaren, te beginnen met het derde jaar na dat van den aankoop, hunne pandbrieven niet voor 100 pCt. ter beurze kunnen verkoopen, hun geld in „gemiddeld” 23 jaar, te beginnen met dat van de uitgifte, à pari terug hebben.

H. R. VAN MAASDIJK.

WEEKINKOMEN EN UURUITGAVE.

Mr. Dr. J. H. van Zanten schrijft ons:

De zoo gewaardeerde, vrijgeveige wijze kennende, waarop dit tijdschrift zich als vrije tribune voor de kruising der meeningen over economische en statistische vraagstukken beschikbaar stelt, neem ik de vrijheid eenige plaatsruimte te vragen om een paar opmerkingen te maken over de weerlegging door den heer Bölger in No. 540 van 5 Mei j.l. van mijn bezwaren tegen de methode van berekening der loonen door Centraal Overleg.

Ik meen nog steeds, dat de eenig zuivere methode van vergelijking van loonen in verschillende bedrijven is te onderscheiden: contractloon, weekinkomen van den arbeider, d.i. wat hij gemiddeld per week in handen heeft gekregen, en uuruitgave van den werkgever, d.i. wat dezen gemiddeld per uur de arbeid heeft gekost. De heer B. heeft tegen de beide laatste onderscheidingen bezwaar.

Tegen het „weekinkomen”, omdat men dan den invloed van den werktijd uitschakelt. Hiertegen zou ik willen aanvoeren, dat hiervoor een loonstatistiek ook niet dient; deze dient om aan te geven, hoeveel de werkman verdient of om het wetenschappelijk uit te drukken, welk aandeel de werkman heeft in het maatschappelijk inkomen, welke beschikkingsmacht over goederen hij heeft.²⁾ De tijd, dien hij noodig

¹⁾ Deze veiligheidsklep is voor elke bank onmisbaar, omdat zij fungeert als tusschenpersoon. der geldgevers en geldnemers en zij aan eerstgenoemden hun geld niet kan teruggeven, voordat laatgenoemden haar dit hebben betaald. Er moet ook door onze uitsluitend in Nederland werkende banken mee gerekend worden dat er zich tijdsomstandigheden kunnen voordoen, waarin niet voldoende aflossingen op de hypotheken worden ontvangen en voor zoodanig geval mag eene instelling zich niet onnoodig blootstellen aan het gevaar dat haar fonds opeischbaar wordt, zonder dat zij in staat is de gelden aan de pandbrieffhouders terug te geven. Het systeem onzer oudste instellingen voorziet reeds zonder meer in dit geval.

²⁾ Ook daarom moet de pensioenbijdrage hier worden afgetrokken; zij is uitgesteld loon, dus toekomstige beschikkingsmacht, terwijl de statistiek loopt over die van het oogenblik.

heeft om het inkomen te verwerven, doet er niets toe. De heer B. zegt: als de werktijd van twee personen met gelijk weekinkomen verschillend is, hebben zij geen gelijk loon, uurloon n.l.; ik meen, dat dit niets beteekent; ze hebben wel gelijk aandeel in het maatschappelijk inkomen. Wil men den tijd, noodig om dit te verdienen, laten zien, dan plaatse men een arbeidstijd-statistiek ernaast. Zijn systeem is voorts ook hierom onbruikbaar, omdat het daarin bij verlenging van den werktijd met behoud van het loon schijnt alsof een loonsverlaging plaats had.

Tegen de „uuruitgave” heeft de heer B. bezwaar, omdat het onmogelijk is voor verschillende ondernemingen, die ieder hun eigen regeling van „bijvoorwaarden” hebben, de kosten daarvan uniform te berekenen; het heeft ook geen belang deze berekening te maken, omdat die voorwaarden niet in direct verband met den arbeid staan. Daarom laat hij in zijn statistiek alle bijvoorwaarden weg, behalve... dat hij de pensioenbijdragen van de gemeentewerklieden en van die der spoorwegwerkplaatsen niet van hun loon aftrekt als een zekere compensatie over wat hun „bijvoorwaarden” meer waard zijn dan die in particuliere ondernemingen.

Het komt mij voor, dat de heer B. op deze wijze aardig buiten het terrein der statistiek, d.i. de vaststelling der concrete feiten door middel van cijfers, raakt. De kosten der bijvoorwaarden zijn volgens hem niet te bepalen; hij kent ze dus niet en toch neemt hij maar aan, dat ze b.v. in Amsterdam $8\frac{1}{2}$ pCt. van het loon meer zijn dan elders! Dat kan een goed statisticus niet accepteren.

Maar het is ook niet juist, dat die kosten niet te bepalen zijn; de boekhouding van iedere onderneming moet uitwijzen, hoeveel voor maatregelen in het belang van het personeel is betaald; deze bedragen kan men eenvoudig bij de betaalde loonen, ziekengelden, en derg. optellen en de som door het aantal gemaakte uren deelen. Het is mij niet duidelijk, waarom dit geen goede vergelijking zou geven. Het is juist, dat er geen direct verband met den arbeid is, maar dat behoeft ook niet; het betreft hier een statistiek van productiekosten en wel van het aandeel, dat het personeel daarin heeft.

Het niet-aftrekken van de pensioenbijdrage is (afgescheiden van het feit, dat er ook particuliere ondernemingen zijn, die dergelijke bijdragen heffen) in ieder geval onjuist, wat onmiddellijk blijkt uit het feit, dat op deze wijze de loonsverlaging, die o.a. te Amsterdam eenige jaren geleden feitelijk plaats had, toen de afgeschafte pensioenbijdrage weer werd ingevoerd, in de statistiek in het geheel niet tot uiting zou komen; dit is zeker niet geoorloofd. Men moet dus of de bijdrage aftrekken of het bedrag, dat de gemeente zelf boven die bijdrage nog aan het pensioenfonds uitkeert (7 pCt. in dat geval) meerekenen, maar dit dan ook bij anderen doen. De heer B. schijnt mij toe bij zijn beoordeeling van deze zaak te veel vast te zitten aan de loonopgave, die aan de rijksverzekeringsbank moet worden gedaan en die een geheel ander doel heeft, n.l. als basis te dienen voor de uitkeering bij een ongeval, waarbij men natuurlijk den getroffen niet het aandeel in het deel van het loon, dat als pensioenbijdrage dient, mag onthouden.

De heer B. heeft mij dus van ongelijk niet overtuigd.

* * *

N a s c h r i f t. — Ik stel het zeer op prijs een kort naschrift te kunnen geven bij de opmerkingen van Dr. v. Zanten, doch vrees, dat wij voor een belangrijk deel langs elkaar heen zullen praten, omdat hij vooropstelt, dat de loonstatistiek wil aantoonen „welk aandeel de werkman heeft in het maatschappelijk inkomen”, terwijl ik dit doel, dat ten slotte voortkomt uit het onderzoek naar de mogelijkheid tot behoeftenbevrediging, niet in de eerste plaats stel, doch mij veel meer naar de loonkosten of de

loonuitgaven voor het bedrijf richt en zooals ik reeds in mijn artikel opmerkte, de term „inkomen” daarom ook niet bewonder, doch gebruik omdat ze nu eenmaal ingeburgerd is. Daarom kon ik als tijdseenheid ook niet een jaar, maand, week of dag aanvaarden, omdat de arbeidsduur in deze tijdvakken doorgaans niet dezelfde is en moest ik, in navolging van de methode Triebels, het uur als tijdseenheid aannemen. Verlenging van den werktijd met behoud van (week)-loon is in dit systeem inderdaad een loonsverlaging, doch ik vraag mij af of dit in wezen wel zoo schijnbaar is als Dr. v. Z. het noemt. Dat het niet in aanmerking nemen van de pensioenbijdrage statistisch niet door den beugel zou kunnen, wanneer het alleen zou geschieden als compensatie voor de meerdere voordeelen, waarvan de waarde voor de arbeiders (niet de kosten, deze zijn bij abstracte begrippen als rechtspositie etc. trouwens evenmin te berekenen) niet onder cijfers gebracht wordt, zal ik volmondig toegeven. Doch deze compensatie is, zooals ik schreef, niet anders dan een gelukkige bijomstandigheid. De hoofdreden of liever de eenige reden is dat nergens rekening gehouden wordt met event. door de arbeiders zelf te betalen premies, dat bijv. geen aftrek plaats vindt van de ziektepremies, die arbeiders in sommige bedrijven gedeeltelijk moeten betalen etc., zoodat dus ook de pensioenbijdrage niet wordt afgetrokken; wanneer dus particuliere ondernemingen ook pensioenbijdragen heffen worden deze evenmin afgetrokken.

Dr. v. Zanten wijst op de eenige jaren geleden te Amsterdam ingevoerde loonsverlaging, die bestond in de wederinvoering der pensioenbijdrage en die nu niet tot uitdrukking komt.

Ik vraag me echter af, of dit inderdaad een loonsverlaging was. De gemeente Amsterdam schafte voor de gemeentewerklieden het recht op geheel premievrij pensioen af, doch aan het loon werd niet geraakt.

Zoo zou men ook andere voordeelen kunnen geven of afschaffen, die min of meer direct het inkomen van den arbeider en tegelijk de uitgaven voor den factor arbeid van de zijde van den werkgever beïnvloeden, doch dit alles kan ook in het particuliere bedrijf het geval zijn, zonder dat daarmede rekening wordt gehouden. Dr. v. Zanten zal als oplossing aangeven, om er ook voor het particuliere bedrijf rekening mede te houden. Gesteld eens, dat men al de gegevens daartoe zou kunnen verkrijgen, wat ik op zichzelf reeds vrijwel niet mogelijk acht, zou het m.i. daarom niet juist zijn, omdat men dan een aantal imponderabilia in cijfers zou moeten uitdrukken en men door een vermelding der kosten zeker geen juist beeld zou geven van de waarde, die er door den arbeider aan wordt gehecht. Een gulden loon van arbeider A. kan men vergelijken met $f 1$ van B.; de kosten van een week meer vacantie van A. kunnen zonder meer niet gesteld worden tegen dezelfde kosten van een betere ziekteregeling van B.

En waar zou het eind zijn van het begrip „kosten ten behoeve van den factor arbeid in de totale productiekosten”? Daarom geloof ik, dat men het beste doet de voorwaarden bij de algemeene vergelijking niet in aanmerking te nemen. Hetgeen natuurlijk niet wil zeggen, dat men ze bij het vaststellen der arbeidsvoorwaarden, waarvan ze trouwens een deel uitmaken, buiten rekening zou kunnen laten.

Haarlem, 16-5-26.

Ir. B. BÖLGER.

AANTEKENINGEN.

De betalingsbalans der Ver. Staten over 1925.

Het Bureau of Foreign and Domestic Commerce te Washington heeft zijn raming van de betalingsbalans der Vereenigde Staten over 1925, voorzien van een toelichting, gepubliceerd. (Zie volgende kolom).

Hetgeen onder de loopende posten, de rekening-courant, het meest opvalt, is de enorme beteekenis van de uitgaven van Amerikaansche toeristen. De

(In millioenen dollars)

	Uitvoer (credit)	Invoer (debet)	Saldo
Loopende posten			
<i>Zichtbare loopende posten:</i>			
Handelsbeveging	1) 4.934	2) 4.268	+ 666
<i>Onzichtbare loopende posten:</i>			
Rente van inter-geallieerde schulden	160	—	+ 160
Rente en dividenden uit particuliere bron	526	165	+ 335
Zeevrachten	75	83	— 8
Regerings-betalingen	—	5	— 5
Touristenverkeer	100	660	— 560
Uitgaven voor liefdadige en missiedoeleinden	—	50	— 50
Immigranten remises	—	310	— 310
Auteursrechten van bioscoopfilms ..	75	—	+ 75
Totaal onzichtbare loopende posten	930	1.273	— 343
Totaal loopende posten, uitgezonderd goud en zilver	5.864	5.541	+ 323
Kapitaalbeweving			
Nieuwe leeningen aan het buitenland, excl. refunding	—	920	— 930
Koop en verkoop van best. fondsen	411	90	+ 321
Aflossing van buitenl. obligatiën ..	140	—	+ 140
Hoofdsom der intergeallieerde schuld	27	—	+ 27
Papiergeld der V. S.	—	62	— 62
Totaal kapitaalposten	578	1.072	— 494
Gouden en Zilver			
Goud	262	128	+ 134
Zilver	99	65	+ 34
Totaal goud en zilver	361	193	+ 168
Totaal alle posten	6.803	6.806	— 3
Wijzigingen in de deposito's van buitenlanders blijkende uit rondgezonden vragenlijst	—	—	— 61
Saldo, dat fouten en omissiën tegenwoordigt	—	—	— 64

1) Met inbegrip van \$ 25 millioen voor niet in de statistiek opgenomen postpakketten;

2) Met inbegrip van \$ 40 millioen voor gesmokkelde goederen.

ontvangsten van het buitenland uit dezen hoofde (\$ 660 millioen) waren vrijwel voldoende ter betaling van de rente op de particuliere en intergeallieerde schulden aan de V. S. en van het dividend op in de V. S. gehouden buitenlandsche aandeelen (samen \$ 680 millioen.) Deze \$ 660 millioen staan gelijk met \$ 2,772 milliard Mk. en overtreffen derhalve het bedrag, dat Duitschland zal hebben te voldoen, wanneer in 1928 het Dawesplan in volle werking is, nl. 2,5 milliard mark per jaar.

Neemt men de saldi, welke onder deze hoofden voorkomen, dan blijkt, dat wegens het toeristenverkeer per saldo \$ 560 millioen aan het buitenland was te voldoen, waartegenover per saldo \$ 515 millioen ontvangsten uit rente en dividenden stonden.

Wat Europa in het bijzonder aangaat raamt het Bureau een saldo-ontvangsten uit toeristenverkeer voor dit werelddeel van \$ 370 millioen. Daartegenover staan door Europa per saldo gekochte fondsen, voorts betaalde rente en dividend ten bedrage van resp. \$ 226 en \$ 145, samen \$ 371 millioen.

Uit de toelichting bij de raming blijkt, dat in 1925 356.155 Amerikaansche burgers zich buitenslands begaven (naar Canada uitgezonderd). Op grond van inlichtingen van reisbureaux enz. worden de gemiddelde uitgaven per toerist op \$ 1200 geraamd.

Met gepasten trots vermeldt de toelichting dat het debetsaldo wegens toeristenverkeer „has for many years been a unique feature of the balance sheet of the United States. . . . No other country, except England, spends nearly so much money in this way.”

Uit de toelichting bij den post voor liefdadigheidsmissiedoeleinden zij voorts het volgende karakteristieke zinnetje geciteerd: „Thus we have an invisible import of \$ 50.000.000 on account of philanthropy — an amount slightly less than in 1924 but

still greater than that of any other country in the world."

Bij beschouwing der kapitaalposten valt het zeer belangrijke bedrag op, dat het buitenland afbetaalde, resp. in Amerikaansche fondsen investeerde. Tegenover een bedrag aan nieuwe emissies van \$ 974 miljoen, waarvan \$ 54 miljoen, dus plm. 5½ pCt., als commissie in de V. S. bleef, staan aankopen ten bedrage van \$ 411 miljoen, aflossingen door particulieren van \$ 140 miljoen en door regeeringen van \$ 27 miljoen, samen \$ 578 miljoen. Telt men bij de emissies de aankopen van bestaande buitenlandsche fondsen door inwoners der V. S. ten bedrage van \$ 90 miljoen, dan is per saldo door de Unie in 1925 432 miljoen buitenslands geïnvesteerd. Hierbij komt nog een bedrag aan teruggevloeid bankpapier, te beschouwen als renteloos voorschot aan het buitenland, van \$ 62 miljoen, dat het saldo op \$ 494 miljoen brengt.

Voor Europa zijn deze bedragen: Nieuwe emissies in de V. S. 546 miljoen en daartegenover: aflossingen 119 miljoen en gekochte fondsen \$ 226 miljoen, samen 345 miljoen, latende een netto investering der V. S. van \$ 201 miljoen.

De rekening-courant tusschen de V.S. en Europa wordt als volgt geraamd:

(in miljoenen dollars)

	Netto uitvoer (Credit)		Netto invoer (Debet)	
	Bedrag		Bedrag	
Handelsbeweging ..	1.365	Nieuwe emissies ..	546	
Zilver	14	Toeristen	370	
Goud	18	Immigranten	260	
Auteursrecht van bioscoopfilms	52	Missie	2	
Afgeleste leeningen	119	Liefdadigheid	6	
Gekochte fondsen ..	226	Dollarbiljetten	44	
Interest en dividend	145			
	1.939		1.228	

De dollarbiljetten waren voor \$ 19 miljoen uit Duitsland afkomstig. Frankrijk, dat tot Augustus ll. veel meer terugzond dan het ontving, werd sindsdien in sterke mate importeur.

De oprichting der International Mercantile Marine Trust en de Cunard Line.

In de enkele jaren geleden door Bernhard Huldermann, Directeur der Hamburg-Amerika Lijn, in het licht gegeven biographie van Albert Ballin,¹⁾ in welk boek op levendige wijze de veelomvattende economische en politieke werkzaamheid van dezen genialen Duitscher wordt geschetst, handelt één der hoofdstukken over de oprichting der Morgan Trust (International Mercantile Marine Trust).

Aan het hoofdstuk ontleenen wij in aansluiting aan het elders in dit No. voorkomende artikel van den heer Vermey over de „White Star Line deal”, hieronder het een en ander.

Het doel dezer Trust was eenerzijds een einde te maken aan de concurrentie in het vervoer van kajuitspassagiers op den Noordelijken Atlantischen Oceaan en aan den anderen kant te komen tot een Amerikaansch-Europeesche economische samenwerking in de Transatlantische scheepvaart.

Reeds in 1891 had Ballin bij den heer Baker, den leider der Atlantic Transport Cy. stappen in deze richting gedaan, die echter tot geen resultaat voerden. Acht jaren later werden zij op initiatief van den heer (later Lord) Pirrie, firmant van Harland and Wolff te Belfast, herhaald, doch wederom leidden zij tot niets. Kort daarop kwam de fusie tusschen de Atlantic Transport Cy. en de Leyland Line tot stand, die, gelijk in het artikel van den heer Vermey vermeld, spoedig werd ontbonden en opnieuw dook de vraag op, of niet de Hamburg-Amerika Lijn, eventueel in gemeenschap met de White Star Line en de

firma Harland and Wolff, de Atlantic Transport Cy. zou aankopen (1901).

Op dit oogenblik begonnen de pogingen van Morgan tot oprichting van de combinatie, die als Morgan Trust bekend geworden is. De onderhandelingen hierover hebben bijna anderhalf jaar geduurd, gedurende welken tijd Ballin trachtte eenerzijds dit Amerikaansche gevaar af te wenden en aan den anderen kant zich bij het streven van Morgan aan te sluiten, omdat hier eindelijk de gelegenheid scheen geboden, de alles omvattende belangengemeenschap der Transatlantische reederijen te scheppen. Morgans pogen steunde op het vooruitzicht, dat het Amerikaansche congres een aanhangige wet tot subsidieering der scheepvaart zou aannemen. De door hem te verwerven reederijen zouden dan, om daarvan te profiteren, onder Amerikaansche vlag worden gebracht.

Het gevaar der door Morgan nagestreefde combinatie lag in de eerste plaats, gelijk Ballin in een memorandum voor Vorst Henckell-Donnersmarck uiteenzette, in het daarbij beoogde samengaan van Amerikaansche spoorweg- en scheepvaartbelangen, waardoor de kans ontstond, dat de toevoer van goederen uit het Amerikaansche binnenland voor buitenlandsche reederijen zou worden afgesneden. Het tweede gevaar was de mogelijkheid, dat de Amerikanen door aankoop van aandelen de contróle over de Duitsche reederijen zouden verkrijgen.

Uit besprekingen, die Ballin in Juli 1901 met den heer Pirrie, welke als gemachtigde van Morgan optrad, voerde, bleek hem, dat het in de bedoeling lag, de White Star Line op te zuigen, doch dat men zich ten opzichte van de Hamburg-Amerika Lijn geen succes voorstelde, wegens de verhouding van Ballin tot den Keizer. De Trust was tot vriendschappelijke samenwerking met de H.-A. L. bereid, doch men moest Ballin mededeelen, dat de grootste Amerikaansche spoorwegen reeds verklaringen hadden afgegeven, welke gelijk stonden met een combinatie van deze spoorwegen en de scheepvaarttrust. Ballin zag het gevaar en het gelukte hem in de hierop volgende onderhandelingen te Londen voorstellen aangenomen te krijgen, welke eenerzijds de volledige onafhankelijkheid der Hamburg-Amerika Lijn handhaafden en toch aan den anderen kant een tamelijk nauwe aansluiting dezer lijn aan de Trust mogelijk maakten en de concurrentie tusschen beide partijen ophieven.

Het voorloopige contract, dat te Londen in Juli 1901 werd gesloten, werd door Commissarissen der Hamburg-Amerika Lijn goedgekeurd. Ballin achtte echter, naar uit zijn papieren blijkt, de zaak voor zich echter slechts doorvoerbaar, wanneer zij de volle instemming van den Keizer en den Rijkskanselier had. Dit bleek het geval; slechts moest Ballin op zich nemen er voor te zorgen, dat de Norddeutsche Lloyd door deze overeenkomst niet direct in gevaar werd gebracht. Verdere onderhandelingen volgden en begin 1902 begaf Ballin zich naar New York, om de zaak tot een einde te brengen. Talrijke besprekingen vonden hier plaats. Ballin nam daarbij het standpunt in, zooals hij schrijft: „dat de combinatie eerst dan tot volle rentabiliteit kon komen, wanneer het ons zou gelukken de contróle over de Cunard Line en de Holland-Amerika Lijn te verkrijgen. Tot mijn verheuging viel de heer Morgan mij bij en machtigde mij, met den vertegenwoordiger der Holland-Amerika Lijn, den Directeur van den Toorn, namens hem te onderhandelen. De heer van den Toorn had zich samen met ons naar New York begeven en logeerde eveneens in Holland House. Ik ontmoette hem nog dienzelfden avond voor een conferentie en in een aantal besprekingen, waaraan ten slotte ook de heer Wilding (vertegenwoordiger van Morgan) deelnam, werd een voorloopige overeenkomst afgesloten, die Morgan een optie op 51 pCt. van de aandelen der Holland-Amerika Lijn gaf. Morgan nam op zich door bemiddeling van Engelsche vrienden met de Cunard Line te onderhandelen”.

¹⁾ Bij G. Stalling te Oldenburg i. O.; 1922.

Gelijk door den heer Vermey wordt opgemerkt is het feit, dat deze ten slotte niet in de Trust werd opgenomen, een der hoofdoorzaken van haar mislukking geweest. Waarom is het nu niet gelukt de controle over deze lijn te verwerven? De oorzaak hiervan is volgens de aantekeningen van Ballin niet, dat de lijn niet te koop was. Hij schrijft in een Memorandum aan de Duitse Legatie te Londen (April 1902):

„Evenmin als de overige vertegenwoordigers der Engelsche scheepvaartbelangen heeft Lord Inverclyde (de Chairman der Cunard Line) eenige nationale bedenkingen tegen de ontworpen transactie naar voren gebracht. Integendeel hij heeft den wensch uitgedrukt, dat het Syndicaat zich er niet mede tevreden zou stellen, 51 pCt. der aandelen te koopen, doch liever direct de geheele Maatschappij zou verwerven. De prijs, dien hij eischt, is tamelijk hoog gegrepen. Hij heeft echter reeds laten doorschemeren, dat hij een lager aanbod wilde aanbevelen en er bestaat nauwelijks twijfel, dat de onderhandelingen tot een gunstig besluit zullen voeren, wanneer niet de Engelsche Regeering te elfder ure tot buitengewone besluiten komt”.

De koop is echter niet tot stand gekomen. De reden blijkt uit Ballins aantekeningen uit het jaar 1904, toen hij wederom met de Cunard Line onderhandelde, ditmaal over het landverhuizersvervoer uit Hongarije. Huldermann schrijft hieromtrent het volgende:

„Op de vraag van Ballin naar de oorzaken der agressieve houding van de Cunard Line antwoordde Lord Inverclyde, dat niet deze, doch de Morgan-Trust de aanvallende partij was, daar deze de bedoeling had de Cunard Line tegen den muur te dringen. Op de tegenwerping van Ballin, dat zulks nimmer de bedoeling van de Trust geweest was, doch deze integendeel getracht had, de Cunard Line daarin op te nemen en ook een voorstel dienaangaande van Lord Inverclyde had ontvangen en dat slechts door den storm der publieke meening in Engeland de zaak schipbreuk had geleden, antwoordde Lord Inverclyde, dat dit niet het geval was, doch dat de Trust op zijn voorstel nooit antwoord had gegeven; hijzelf had niet eens op zijn laatsten brief een antwoord ontvangen.

In een brief, waarmede Ballin den algemeenen vertegenwoordiger te New York, Boas, van den stand der dingen op de hoogte stelde, merkte hij te dezen aanzien op, dat de uitlating van Lord Inverclyde inderdaad juist was en de niet-beantwoording van diens voorstel hierdoor was veroorzaakt, dat Commissarissen der Hamburg-Amerika Lijn er niet toe konden besluiten, toe te stemmen in aankoop van aandelen van de Cunard Line, in gemeenschap met de Morgan Trust. Eerst na zes weken, en na indiening van zijn ontslagaanvraag, was hij in staat geweest de onderhandelingen weder op te nemen, doch had toen te Londen ten gevolge van de opwindende der publieke meening een toestand aangetroffen, waarbij hij het niet meer voor juist kon houden, de onderhandelingen weder te beginnen, omdat hij vreezen moest daarmede de agitatie tegen de buitenlandsche reederijen slechts materiaal in handen te spelen.”

Deze agitatie omtrent den overgang van Engelsche schepen in Amerikaansch bezit had ertoe geleid, dat de Cunard Line met de Engelsche Regeering een contract sloot, waarbij de Regeering haar de middelen ter beschikking stelde voor den bouw der beide groote, snelvarende stoomschepen „Mauretania” en „Lusitania” en terzelfder tijd een subsidie, voldoende om deze, door de Regeering verstrekte leening voor den bouw der schepen te verrenten en af te lossen. De Cunard Line was hierdoor dermate versterkt, dat zij tegenover de andere lijnen een agressieve houding innam en een vergroting van haar aandeel in het verkeer nastreefde.

De heer Vermey heeft reeds uiteengezet, dat de Trust commercieel een mislukking was en daarvan de oorzaak genoemd. Ook heeft Morgan niet geweten den rechten man op de rechte plaats te stellen. Reeds spoedig na de oprichting heeft Ballin hierover met Morgan zeer interessante, „om niet te zeggen opwindende” onderhandelingen gevoerd. Slechts het verdwijnen der leidende persoonlijkheden kon z.i. helpen. „Morgan”, schrijft hij, „weet de personenkwestie maar niet op te lossen en deed mij de verleidelijkste aanbiedingen, voor het geval ik zelf geneigd zou

zijn als President van de Trust, zij het ook slechts voor één of twee jaren, naar New York te gaan. Ik wees dit reeds met het oog op mijn verhouding tot den Keizer af.”

De kosten van de mislukte poging tot stabilisatie van den Belgischen Franc.

Naar de N. R. C. aan Het Laatste Nieuws ontleent heeft de heer L. Franck aan den Minister van Financiën een schriftelijke vraag gesteld, ten einde te vernemen wat de tusschenkomst van de regeering gekost heeft om den Belgischen muntstandaard op peil te houden.

De Minister van Financiën antwoordde, dat de buitenlandsche deviezen, door de regeering van einde September 1925 tot half Maart 1926 op de wisselmarkt verkocht door bemiddeling van de Nationale Bank, uit drie verschillende bronnen kwamen:

1^o. Wisselreserve vroeger gevormd en aan de Nationale Bank toevertrouwd.

Een deel van 44 miljoen dollar (de helft van de netto-opbrengst van twee consolidatieleeningen uitgegeven op de New Yorksche markt) werd door den staat afgestaan aan de Nationale Bank op den overeengekomen koers van 20 fr. per dollar.

De mogelijke winsten of verliezen, voortkomende uit den lateren verkoop van die dollars tegen een koers boven of onder de 20 franc zouden den staat heelemaal toekomen.

Men herinnert zich dat bedoeld deel der desbetreffende leeningen tot voornaamste doel had de consolidatie van een deel der industriele oorlogsschaden. Het is om een massaverkoop van die deviezen op dat oogenblik te vermijden, dat men een regeling trof die toeliet die dollars eveneens te doen dienen uit de verdediging van den stand van den franc op de wisselmarkt.

Toen de regeering besliste de Kamers een definitief ontwerp van stabilisatie voor te leggen, besefte zij, dat een daling van den franc gedurende den tijd, vereischt voor het stemmen van de wetten en het opmaken van alle ontwerpen, rampspoedig ware geweest.

Daarom gaf de regeering aan de Nationale Bank opdracht de deviezenreserve te gebruiken om de koersen op of nabij 107 franc voor het pond te handhaven.

Op het einde van September bedroegen de wisselreserven ongeveer 40 miljoen dollar. Die sommen werden achtereenvolgens verkocht tegen het gemiddeld bedrag van 22 franc per dollar. De staat incasseerde door die verrichtingen een winst van ongeveer 80 miljoen franc.

2^o. Sommen verkregen door voorloopige credieten.

Feitelijk verschilden die sommen volgens de tijdstippen en den toestand der wisselmarkt. Een eerste crediet verkregen omstreeks half October bedroeg 27½ miljoen dollar. Een tweede werd verkregen in December 1925 en bedroeg eveneens 27½ miljoen dollar, dus te zamen 55 miljoen dollars.

Het tweede wisselcrediet werd niet gebruikt; wat het eerste betreft, het was nog onaangeroerd in het begin der maand Maart 1926; de bank had ten minste in voorraad de noodige deviezen om de niet terugbetaalde saldo's te dekken. Maar dit eerste crediet moest de regeering ruim aanspreken gedurende de paniekweek vóór half-Maart en zoo kwam het dat de gebruikte sommen op 18 Maart het maximum van 26.300.000 dollar bereikten; op het oogenblik bedragen zij nog ongeveer 15.715.000 dollar; het verschil werd intusschen teruggewonnen en de deviezen terugbetaald. Hierop werd een verlies geleden van fr. 46.530.000.

Wat de 15.715.000 dollar betreft die nog terug te betalen zijn, kan het verlies slechts definitief betaald worden wanneer de verrichting zal verwezenlijkt zijn; in de onderstelling van een gemiddelden koers van 150 franc het pond, zou het bijkomend verlies ongeveer 139.000.000 franc bedragen.

30. Deviezen afkomstig van de plaatsing van schatkistbons met gewaarborgden wissel.

De intrekking van de schatkistbons had in het begin van Januari 1926 zulk een bedrag bereikt, dat de thesaurie met een ernstige crisis bedreigd was, indien men het middel niet vond om de schatkistbons die ter terugbetaling aangeboden werden, door andere inschrijvingen te vervangen.

De regering gaf eenige schatkistbons in vreemde deviezen uit voor een totaal bedrag van 6.050.000 dollars; maar naderhand gaf zij liever schatkistbons uit in Belgische franken met gewaarborgden wissel.

Op 6 Mei 1926 bedroeg de waarde der in omloop zijnde schatkistbons met gewaarborgden wissel 26.350.000 dollar. De schatkistbons in vreemde deviezen hadden een waarde van 8.000.000 dollar.

Maar naar aanleiding daarvan dient te worden opgemerkt, dat de eerste aanleiding tot die verrichtingen de toestand der schatkist was, die terugbetalingen van de vlottende schuld te doen had.

Uit bovenstaand betoog blijkt, dat van de drie soorten van verrichtingen die den verkoop van deviezen medebrachten, één enkele tot eenig doel had, den franc in stand te houden. Die stabilisatiepoging eischte het gebruik van 26 millioen dollar van de voorloopige credieten.

Om die 26 millioen dollar terug te betalen is het verlies, dat tot nu toe geleden werd, 46.530.000 franc. Bij die som moet gevoegd worden 139 millioen franc, zijnde het verlies dat zou ontstaan door het weer samenstellen van het saldo in de onderstelling van een gemiddelden prijs van 150 franc het pond, bij den terugkoop, dat is dus in het geheel een verlies van 185.530.000 franc.

Tegenover dat verlies moet er rekening gehouden worden met een besparing die ten bate van den staat gedaan werd door het feit, dat gedurende het tijdperk van den vasten stand de 16 millioen dollar, noodig voor den dienst der buitenlandse schuld, geregeld konden worden tegen den koers van 107 franc het pond. Die besparing werd geschat op 80 millioen franc.

MAANDCIJFERS.

GIRO-OMZET BIJ DE NEDERLANDSCHE BANK.

	April 1926		April 1925	
	Posten	Bedrag	Posten	Bedrag
Voor rekeninghouders	51.226	f 2.676.987.000	51.335	f 2.664.511.000
waarvan door de H.-bank plaatselijk	37.283	„ 2.295.104.000	37.829	„ 2.297.383.000
Ter voldoening van Rijksbelast.	1.887	„ 10.805.000	1.914	„ 8.571.000

GIRO-KANTOOR DER GEMEENTE AMSTERDAM.

	April 1926		April 1925	
	In millioenen	Aantal	In millioenen	Aantal
Giro's (eenzijdige vermelding)				
Girobetalingen aan gemeentestellingen	f 48,8	13.703	f 14,4	14.750
Girobetalingen aan particulieren	„ 21,8	73.367	„ 20,-	61.250
Geldomzet.				
Ontvangsten	„ 4,7	6.708	„ 4,9	6.423
Betalingen	„ 7,6	30.580	„ 7,4	29.102
Part.rekeninghouders	„ 18,5 ¹	26.942 ²	„ 19,4 ¹	24.313 ²
Waarvan rekeningh. welke gelden voor 1 jaar vast hebben gedeponoord	„ 8,8	2.794 ²	„ 8,4	2.603 ²

1) Gemiddeld saldo te goed. 2) Einde der maand.

STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN.

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

GELDKOERSEN.

BANKDISCONTO'S.

Ned. Bk.	{ Disc. Wissels. 3 1/2 3 Oct. '25	{ Zwits. Nat. Bk. 3 1/2 22 Oct. '25
	{ Bel. Binn. Eff. 4 3 Oct. '25	{ N. Bk. v. Denem. 5 1/2 7 Sept. '25
	{ Vrsch. in R.C. 5 3 Oct. '25	{ Zweedsche Rbk 4 1/2 8 Oct. '25
Javasche Bank	4 1/2 20 Oct. '24	Bank v. Noorw. 5 1/2 20 Apr. '26
Bank van Engeland	5 3 Dec. '25	Bk. v. Tsjecho-Duitsche Rijksbank 7 27 Mrt. '26
Bank v. Frankrijk	6 9 Juli '25	N. Bk. v. O'rijk. 7 1/2 28 Mrt. '26
Belgische Nat. Bank	7 23 Apr. '26	N. Bk. v. Hong. 7 22 Oct. '25
Fed. Res. Bank N.Y.	3 1/2 22 Apr. '26	Bank v. Italië. 7 17 Juni '25
Bank van Spanje	5 23 Mrt. '23	Z.-Afr. Res. bnk 5 1/2

OPEN MARKT.

	1926				1925	1924	1914
	15 Mei	10-15 Mei	3-8 Mei	26 April-1 Mei	11-16 Mei	12-17 Mei	20-24 Juli
Amsterdam							
Partic. disc.	2 15/16	2 15/16-3	2 15/16-3	2 15/16-3 1/4	3 1/2-3 1/4	3 1/2-4 1/4	3 1/2-3 1/4
Prolong.	3	3	3-1/2	3-1/2	2 1/2-3	3-4 1/2	2 1/4-3 1/4
Londen							
Daggeld ..	4 2)	4-1/4	4-1/2	3 3/4-4 3/4	3 3/4-5 1/2	1-2 1/2	1 3/4-2
Partic. disc.	4 15/32	4 15/32-5/8	4 9/16	4 1/4-5 1/16	4 5/8-3 1/4	3 1/16	2 1/4-3 1/4
Berlijn							
Daggeld ..	3 1/2-5	3 1/2-5	4-6 1/2	3-6 1/2	7-10	—	—
Partic. disc.							
30-55 d...	4 3/4	4 3/4	4 3/4	4 3/4	8	—	—
56-90 d...	4 3/4	4 3/4	4 3/4	4 3/4	7 7/8-8	—	2 1/8-1 1/2
Warenwechel.	5 1/4-1/2	5 1/4-1/2	5-3/4	5 1/4-3/4	8 1/4-7 1/8	—	—
New York¹⁾							
Call money	4-1/4	3 1/2-4 1/4	3 1/2-4 1/4	3-4 3/4	3 1/2-4 1/4	3-3/4	1 3/4-2 1/2
Partic. disc.	3 1/4	3 1/4	3 1/4	3 1/4	3 1/4	—	—

1) Call money-koers v. 14 Mei en daaraan voorafgaande weken t/m Vrijd. 2) Noteering van 14 Mei.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York**)	Londen ¹⁾	Berlijn ¹⁾	Parijs ¹⁾	Brussel ¹⁾	Batavia ¹⁾
11 Mei 1926	2.48 11/16	12.08 1/2	59.21 1/2	7.84	7.92	100 1/8
12 „ 1926	2.48 11/16	12.09 3/8	59.21	7.86	7.88	100 1/8
13 „ 1926	—	—	—	—	—	—
14 „ 1926	2.48 11/16	12.09 3/8	59.20	7.62	7.56	100 1/8
15 „ 1926	—	—	—	—	—	100 1/8
17 „ 1926	2.48 7/16	12.09	59.14	7.45	7.27	100 1/8
Laagste d.w. ¹⁾	2.48 9/16	12.07 3/4	59.12	7.40	7.28	100
Hoogste d.w. ¹⁾	2.48 13/16	12.10	59.24	7.89	7.94	100 3/8
10 Mei 1926	2.48 7/16	12.08	59.24 1/2	7.77 1/2	7.66	100 1/8
3 „ 1926	2.48 13/16	12.09	59.24	8.18	8.24	100 1/8
Muntpariteit	2.48 3/4	12.10	59.26	48.—	48.—	100

Data	Zwitserland ¹⁾	Weenen ¹⁾	Praag ¹⁾	Boekarest ¹⁾	Milaan ²⁾	Madrid ²⁾
11 Mei 1926	48.13	35.20	7.37	0.96	9.92	35.75
12 „ 1926	48.12 1/2	35.20	7.38	0.92	9.89	35.75
13 „ 1926	—	—	—	—	—	—
14 „ 1926	48.13	35.15	7.37	0.92 1/2	8.93	35.95
15 „ 1926	—	—	7.37	0.92	—	—
17 „ 1926	48.08	35.15	7.37	0.94	8.80	35.85
Laagste d.w. ¹⁾	48.04	35.10	7.36	0.87	8.20	35.70
Hoogste d.w. ¹⁾	48.16	35.25	7.40	1.—	9.96	36.20
10 Mei 1926	48.16	35.19	7.37	0.95	9.95	35.75
3 „ 1926	48.15	35.15	7.38	0.94	9.98	35.87 1/2
Muntpariteit	48.—	35.—	50.41	48.—	48.—	48.—

Data	Stockholm ¹⁾	Kopenhagen ¹⁾	Oslo ¹⁾	Helsingfors ¹⁾	Buenos Aires ¹⁾	Montreal ¹⁾
11 Mei 1926	66.60	65.05	53.85	6.26	100	2.49 1/4
12 „ 1926	66.60	65.10	53.82 1/2	6.26	99 7/8	2.49 1/4
13 „ 1926	—	—	—	—	—	—
14 „ 1926	66.62 1/2	65.20	53.85	6.26	100	2.49 1/8
15 „ 1926	—	—	—	6.27	100	2.49
17 „ 1926	66.55	65.30	53.90	6.26 1/2	99 3/4	2.48 3/4
Laagste d.w. ¹⁾	66.50	64.90	53.70	6.25	99 1/2	2.48 1/4
Hoogste d.w. ¹⁾	66.65	65.40	54.00	6.30	100 1/4	2.49 1/2
10 Mei 1926	66.62 1/2	65.—	53.75	6.27	100	2.49 1/4
3 „ 1926	66.60	65.10	54.50	6.27	100	2.48 3/4
Muntpariteit	66.67	66.67	66.67	48.—	105	2.48 3/8

*) Noteering te Amsterdam. **) Noteering te Rotterdam.

1) Particuliere opgave.

In het eerste nummer van iedere maand komt een overzicht voor van een aantal niet wekelijks opgenomen wisselkoersen.

EFFECTENBEURZEN.

Amsterdam, 17 Mei 1926.

De opheffing van de algemeene staking in Engeland heeft in de eerste plaats de beurs van Londen gunstig beïnvloed. De stemming is daar ter plaatse gedurende den geheelen duur van de staking weliswaar niet bepaald ongeanimeerd geweest, doch de aankondiging, dat alleen de mijnwerkers zouden doorstaken, heeft toch een goeden invloed uitgeoefend. Langer dan enkele dagen echter heeft deze grootere opgewektheid niet geduurd, omdat de afwikkeling van het conflict niet zoo snel ging, als men aanvankelijk had gedacht. De z.g. „gilt edged market” is echter voortdurend vast van toon gebleven.

De beurs te Berlijn heeft de drukkende gevolgen van een binnenlandsche politieke crisis moeten doorstaan. Daarennevens deden de Putsch-onthullingen hun invloed gelden. De in de vorige week het meest gevraagde fondsen als Kleurstoffen-, Kolen- en Electriciteitsaandeelen vertoonden gevoelige dalingen. Aan het einde der berichtperiode echter is voor sommige fondsen een betere stemming ingetreden, met name voor de aandelen der chemische industrie. Ook scheepvaart-aandeelen als Hapag en Norddeutsche Lloyd werden uit de markt genomen, in verband met geruchten, dat men in de Vereenigde Staten toch nog pogingen zou aanwenden om de teruggave van de Deutsche eigendommen nog dit jaar te doen plaats vinden.

Te Parijs heeft de beurs geen opgewekt verloop gehad. De daling van den franc is nog niet tot staan gekomen, ondanks de groote bedragen, welke vrijwillig in de schatkist worden gestort. De verhooging van de indexcijfers, zoowel die van de groothandelsprijzen als die van de kosten van levensonderhoud heeft ook ter beurze onrust gewekt, hoewel men zich hierop reeds geruimen tijd had voorbereid. Een nieuwe teleurstelling is bovendien in het leven geroepen door de cijfers van den buitenlandschen handel voor April jl., welke cijfers ongunstig zijn, in vergelijking met de overeenkomstige maand van het vorige jaar.

Te New York is de stemming van kalm vertrouwen nog steeds overheerschend geweest, ondanks de minder gunstige berichten, welke uit industriële kringen zijn gekomen. De vermindering van onuitgevoerde orders, welke de maandelijksche staat van de Steeltrust te zien heeft gegeven, heeft geen indruk van betekenis gemaakt, vermoedelijk, omdat de mededeelingen omtrent den gang van zaken bij de spoorwegen nog steeds in opgevekten toon gehouden konden worden.

Ten onzent is de beursweek onderbroken door twee vacantiédagen. De eerste was het gevolg van den Hemelvaartsdag, de tweede stond in verband met de viering van het vijftigjarig jubileum der Vereeniging voor den Effectenhandel te Amsterdam. Desondanks zijn de omzettingen op sommige dagen wel van eenige betekenis geweest, vooral onmiddellijk na het bekend worden van de opheffing der staking in Engeland.

Zooals gewoonlijk stond de *beleggingsmarkt* eenigszins geïsoleerd, omdat deze afdeling ter beurze zich niet zoo spoedig door allerlei factoren laat beïnvloeden. De stemming is hier vast gebleven, vooral toen tegen het einde der berichteweek de geldmarkt teekenen van verruiming begon te vertoonen. 6 pCt. Ned. Werk. Schuld 1922: 106⁷/₁₆, 106⁵/₁₆; 4¹/₂ pCt. 1917: 99¹/₂, 99³/₄, 99¹¹/₁₆; 7 pCt. Ned.-Indië: 101¹/₂, 101⁹/₁₆, 101¹/₂; 5 pCt. Mexico Goud 1899, £ 20.000: 44¹/₂, 45¹/₂; 5 pCt. Brazilië 1903, £ 100: 75¹/₂, 75¹/₂; 8 pCt. Sao Paulo: 104¹⁵/₁₆, 106.

De *rubberafdeeling* heeft, in verhouding, niet zoo sterk de aandacht getrokken. De fluctuaties zijn hier tamelijk beperkt gebleven, vooral ook, omdat de rubberprijs te Londen, ook na de staking, vrij stabiel is gebleven. De dividendpolitiek van de verschillende directies blijkt nogal uiteen te loopen, zoodat nu eens een stimulerende, dan weder een belemmerende invloed uitgaat van de publicatie der jaarverslagen over 1925. Op deze wijze hebben de verschillende factoren elkaar vrijwel in evenwicht gehouden.

Amsterdam Rubber: 336⁷/₈, 338, 334¹/₈; Deli Batavia Rubber: 240, 242, 236; Hessa Rubber: 442¹/₄, 447, 443; Java Caoutchouc: 186, 187¹/₄, 186; Kali Telepak: 377, 384¹/₂, 375; Kendeng Lemboe: 440, 448, 449¹/₄; Ned.-Ind. Rubber & Koffie: 333, 332¹/₄, 334¹/₄; Oost Java Rubber: 394, 385, 380; R'dam Tapanoeli: 160, 163, 159¹/₂, 160; Serbadjadi: 354, 358, 351¹/₂; Sumatra Caoutchouc: 296, 303, 296; Sumatra Rubber: 363, 367¹/₂, 371¹/₄, 365.

Tabaksaandeelen bleken over het algemeen nogal gezocht te zijn. De berichten omtrent droogte in Nederlandsch-Indië werden niet meer zóó opgevat, alsof de geheele oogst van de verschillende maatschappijen hiervan de nadeelige gevolgen heeft ondervonden. Nu de voorjaarsinschrijvingen

voor het grootste gedeelte achter den rug zijn, heeft de fondsenmarkt ook meer aandacht besteed aan de resultaten, op deze inschrijvingen behaald. De beurs heeft deze, blijkens het koersverloop, zoodanig beschouwd, dat de thans vigeerende beursprijzen eenigszins in overeenstemming zijn met de behaalde resultaten. Arendsburg: 523, 524¹/₄; Besoeki Tabak: 210, 209, 205; Deli Batavia: 395⁹/₁₆, 398, 396¹/₂; Deli Mij.: 379¹/₂, 382, 380; De Oostkust: 193¹/₄, 196, 189¹/₄; Senembah: 428¹/₄, 433³/₄, 427¹/₂.

Suikeraandeelen hebben weinig de aandacht getrokken. De courante soorten hebben het verloop gevolgd van de Cubanoteeringen te New York, welke nogal sterk uit elkaar zijn gelopen op de verschillende dagen van de berichteweek. Daartegenover hebben aandelen Handelsvereeniging „Amsterdam” een uitzondering gevormd door een voortdurend vaste houding. Het materiaal, dat voor deze aandelen aan de markt is gekomen, is schaarsch geweest, zoodat aan de vrij groote vraag slechts voldaan kon worden door het besteden van hoogere prijzen. Cultuur Mij. Vorstenlanden: 173¹/₂, 171¹/₄, 171¹/₄; Handels Verg. Amsterdam: 661¹/₄, 667, 668¹/₂; Java Cultuur Mij.: 350¹/₂, 351, 353; Krian: 137¹/₄, 135¹/₄, 136¹/₄; Moorman: 419, 420; Ned.-Ind. Suiker Unie: 226¹/₄, 227; Pagottan: 259, 257; Poerworedjo: 106, 106¹/₄; Suiker Cultuur Mij.: 258, 257, 259; Tjeweng Lestari: 221¹/₂, 224¹/₄, 225.

Petroleumaandeelen zijn in den aanvang van de week verwaarloosd geweest. Aandeelen Koninklijke Petroleum Maatschappij hadden het karakter van internationaal fonds eenigszins verloren door de uitschakeling van de markt in Londen. Daarbij kwam, dat het gedeclareerde slotdividend een kleine teleurstelling heeft veroorzaakt; over het algemeen had men ter beurze op een twaalf procenten meer gerekend. Later echter werd de stemming voor het hoofdfonds beter, toen enerzijds de handel met Londen weer onbelemmerd plaats kon vinden, anderzijds opnieuw prijsverhoogingen voor petroleum in Amerika werden gemeld. De overige soorten deelden niet in de betere stemming; aandelen Perlak bijv. waren eenigszins aangeboden. Dordtsche Petr. Ind. Mij.: 369¹/₂, 374, 375; Kon. Ned. Petr. Mij.: 390, 394¹/₂, 393¹/₄; Perlak Petroleum: 67⁵/₈, 70¹/₂, 65¹/₄; Peudawa: 36⁹/₁₆, 37¹/₂, 36¹/₄.

De *scheepvaartmarkt* was niet veel veranderd, bij zeer kalmen handel. Holland-Amerika Lijn: 47; Java China-Japan Lijn: 116¹/₂, 117¹/₄; Kon. Ned. Stoomboot Mij.: 84¹/₄, 85³/₈, 86; Ned. Scheepvaart Unie: 173¹/₂, 173³/₈; Stoomvaart Mij. Nederland: 170¹/₂, 172¹/₄.

In *binnenlandsche industriële aandelen* zijn nogal enkele variaties voorgekomen. In den aanvang van de beursweek hadden aandelen in kunstzijde-ondernemingen onder druk van verkooporders te lijden, welke vooral aandelen Hollandsche Kunstzijde Industrie sterk heeft aangetast. Tamelijk spoedig echter is een herstel van betekenis ingetreden, niet alleen voor de genoemde aandelen, doch ook voor aandelen Nederlandsche Kunstzijdefabriek en Maekubee. Aandeelen Jurgens werden vóór de detachering van het dividend ad. 15 pCt. in vrij groote mate uit de markt genomen, hetgeen met een koersrijzing gepaard is gegaan, welke zich ook na de betaling van het dividend heeft kunnen handhaven. De overige soorten waren kalm, doch doorgaans vast. Centrale Suiker Mij.: 118, 117¹/₂; Feijenoord: 168¹/₂, 167¹/₄, 157¹/₄ (ex div.); Holl. Kunstzijde Ind.: 102¹/₂, 105, 111, 113¹/₄; Jurgens: 170¹/₄, 174, 158, 158⁷/₈; Maekubee: 126, 127¹/₂, 128¹/₄; Ned. Kunstzijdefabriek: 315, 318, 322; Philips Gloeilampen: 353¹/₂ (ex div.), 355, 353.

De afdeling voor *bankaandeelen* was rustig en niet veel veranderd. Amsterdamsche Bank: 160, 162, 161⁷/₈; Incasso Bank: 114; Koloniale Bank: 198, 199⁹/₁₆, 199¹/₂; Ned.-Ind. Handelsbank: 162, 162¹/₂, 162¹/₄; Ned. Handel Mij.: 145¹/₄, 145¹/₂, 146³/₈; R'damsche Bankverg.: 66, 66³/₈, 66; Twentsche Bank: 134, 133.

Ook in *mijnaandeelen* is weinig omgegaan, terwijl de stemming hier niet opgewekt is geweest. Aandeelen Algemeene Exploratie Maatschappij konden geen herstel van betekenis boeken, na het verlies, ontstaan door de publicatie van het laatste jaarverslag. Alg. Exploratie Mij.: 106¹/₂, 107¹/₂, 107; Billiton 1e Rubr.: 647, 651; Redjang Lebong: 255¹/₂, 251, 255; Singkep Tin Mij.: 283, 286, 284¹/₄.

De *Amerikaansche afdeling* heeft geen aanleiding tot bijzondere bespreking gegeven. Anaconda Copper: 93¹/₄, 94, 93¹/₂; Studebaker: 51¹/₄, 52, 50; United States Steel Corp.: 121¹/₄, 122, 120; Atchison Topeca: 131, 131¹/₄, 131¹/₄; Erie: 30¹/₄, 32¹/₄; Union Pacific Railway: 148, 148¹/₄, 148³/₈; Wabash Railway: 39¹⁵/₁₆, 40⁵/₈, 39¹⁷/₃₂.

De *geldmarkt* was ruim; prolongatie was doorgaans 3 pCt. verkrijgbaar, doch de noteering daalde op den laatsten dag der berichteweek tot 2¹/₂ à 2³/₄ pCt.

GOEDERENHANDEL.

GRANEN.

18 Mei 1926.

De omzet van tarwe in de verschillende Europeesche markten is betrekkelijk klein geweest. De opheffing van de algemeene staking in Engeland heeft geen grootere activiteit gebracht. Wel blijft, zoowel in de Britsche als in de Continentale markten een goede vraag bestaan voor disponibele en spoedig aankomende tarwe, maar er bestaat op het oogenblik niet voldoende vertrouwen in voortdurende van de betrekkelijk hooge prijzen dan dat er zich veel koopers zouden voordoen voor latere afladingen. Als een gevolg hiervan blijven de verscheppingen tamelijk klein, en nergens doet zich eenige ophooping van de grondstoffen voor de broodfabricage voor. Deze toestand zal nog wel voortduren, tot de nieuwe oogsten in Noord-Amerika en in Europa aan de markt komen. De berichten van den nieuwen oogst in Amerika blijven zeer gunstig, in de eerste plaats van de wintertarwe, waarvan een goede oogst nu vrijwel zeker schijnt. In enkele streken van Texas zal men reeds over 2 weken aanvangen met oogsten, hetgeen overigens geen groote betekenis heeft. Van de zomertarwe zijn niet veel nieuwe berichten. Blijven de toestanden gunstig, dan is ook van deze tarwe een goede oogst te verwachten, doch hier is men nog terdege afhankelijk van het weer. Hetzelfde geldt in nog sterker mate van Canada, en zoolang geen meerdere zekerheid omtrent deze oogsten bestaat, is men van den Noord-Amerikaanschen oogst als geheel nog niet voldoende zeker. Toch hebben de markten zich in Noord-Amerika niet geheel kunnen handhaven en in den loop van de week zijn zij ongeveer 3^a 4 pCt. gevallen. Ook de Argentijnsche prijzen zijn iets teruggelopen, ofschoon minder dan in Noord-Amerika. De verscheppingen van Argentinië gaan regelmatig voort en de handel heeft zich nu vrij goed aangepast aan de mindere kwaliteit van deze soorten. Ook Australië blijft regelmatig tarwe verschepen. Opmerkelijk is een tamelijk scherpe vermindering der afladingen naar de niet-Europeesche landen. Blijkbaar is de vraag van het verre Oosten op het oogenblik niet levendig en dit is dan hoogst waarschijnlijk ook wel een der oorzaken waarom de Noord-Amerikaansche markten zoo weinig reageeren op eenige Europeesche vraag.

De prijzen op de rogge-markt zijn weinig veranderd, maar de markt zelf blijft tamelijk stabiel. Spoedig aankomende partijen vinden vooral in onze markt grif koopers, daar de eigen oogsten grootendeels verbruikt zijn. Het is dus te verwachten dat Noord-Amerika nog tamelijk wat rogge van den ouden oogst zal kunnen exporteerden, hetgeen natuurlijk zeer wenschelijk is voor dat land, aangezien er over eenige maanden wederom een nieuwe oogst aan de markt komt. Deze oogst zal evenwel waarschijnlijk kleiner zijn dan de vorige oogsten, terwijl hoogst waarschijnlijk ook de Europeesche oogsten kleinere afmetingen zullen hebben, dan een jaar geleden. Men zal evenwel moeten afwachten of Rusland in deze nog niet verrassingen zal brengen.

Maïs. De toestand op de maïsmarkt is in het algemeen flauw geweest, zonder dat de prijzen een zeer groote verlaging hebben ondergaan. Voor den zeer grooten oogst in Argentinië ontmoet men in Europa over het algemeen te weinig belangstelling. Alleen in België was de omzet de laatste week zeer bevredigend. Onder invloed van een verder terugloopen van den franc was de vraag gisteren evenwel weer onvoldoende. Na de staking kocht een Britsche firma een stoomende lading Platamaïs, doch diezelfde firma was er gisteren wederom mee aan de markt tot een nominale winst, zoodat hieruit wel blijkt, dat ook in Engeland de vraag teleurstellend is. De Amerikaansche markten blijven aanvankelijk stabiel, doch zijn de laatste dagen wederom iets gedaald. Noord-Amerikaansche maïs speelt op het oogenblik evenwel geen rol in de Europeesche markten. Voor het eerst sinds langen tijd heeft de Donau meer maïs afgeladen. De kwaliteit van deze maïssoort is ook verbeterd. Jugoslavië is niet tot concurrerende prijzen aan de markt; veeleer wil men daar maïs terugkopen, maar de geboden prijzen zijn toch nog niet voldoende. Tweedehands partijen op Rotterdam werden tot zeer lage prijzen afgesloten.

De vraag voor gerst is de laatste week verbeterd en de prijzen voor loco voergerst in Holland en Duitschland konden voldoende gehandhaafd worden. Wegens gebrek aan scheepsruimte is het aanbod op Mei van Noord-Amerika zeer beperkt; voor later bestaat er weinig kooplust.

De fluctuaties in haver hadden weinig te beteekenen. Nu en dan was er vraag naar Canadeesche haver, doch ook deze was wederom niet gemakkelijk verkrijgbaar voor spoedige aflading, zoodat daarvoor in verhouding vrij hooge prijzen moesten betaald worden. De termijnmarkten zoowel in Noord- als in Zuid-Amerika toonen weinig verandering in prijs.

SUIKER.

De verschillende suikermarkten waren de afgelopen week prijshoudend gestemd en het feit van de opheffing der Algemeene Staking in Engeland heeft niet veel beroering teweeggebracht.

In Amerika liepen de prijzen op de termijnmarkt iets terug ondanks de vroege beëindiging der Campagne door reeds vele Cubafabrieken en eene spoorwegstaking op Cuba, welke echter, volgens laatste berichten, opgeheven is gedurende de arbitrale besprekingen omtrent de geschilpunten. Intusschen is het door het Cubaansche Gouvernement vastgestelde Maximum van den oogst gesteld op 4.900.000 tons.

De termijnmarkt te New York had het volgende verloop:

	Sp. C. Mei	Juli	Sept.	Dec.
Slot voorafgaande week	4.21	2.48	2.59	2.70 2.81
Opening verslagweek	4.27	2.49	2.59	2.70 2.80
Slot verslagweek	4.21	2.42	2.52	2.63 2.74

De ontvangsten in de Atl. havens der V. S. bedroegen deze week 75.000 tons, de Versmeltingen 68.000 tons (tegen 62.000 tons in 1925) en de voorraden 310.000 tons.

Noteeringen.

Data	Chicago			Buenos Aires		
	Tarwe Mei	Maïs Mei	Haver Mei	Tarwe Juni	Maïs Juni	Lijnzaad Juni
15 Mei '26	159 ¹ / ₈	70	40 ¹ / ₂	13,35 ¹	6,75 ¹	15,25 ¹
8 „ '26	161 ¹ / ₂	69 ¹ / ₈	40 ¹ / ₄	13,35 ¹	6,80 ¹	15,20 ¹
15 Mei '25	168 ¹ / ₂	111 ¹ / ₈	45 ¹ / ₂	15,35	9,50	21,75
15 Mei '24	104 ¹ / ₄	75 ¹ / ₈	46 ¹ / ₂	11,10	7,75	19,45
15 Mei '23	118 ¹ / ₂	78 ¹ / ₂	42 ¹ / ₂	11,80	8,30	21,60
20 Juli '14	82	56 ¹ / ₈	36 ¹ / ₂	9,40	5,38	13,70

¹) per 1 Mei.

Locoprijzen te Rotterdam/Amsterdam.

Soorten	17 Mei 1926	10 Mei 1925	18 Mei 1925
Tarwe (Manitoba III) ..1	16,—	16,50	* 17,75
Rogge (No. 2 Western) ..1	** 10,50	** 11,30	13,60
Maïs (La Plata)	167,—	168,—	262,—
Gerst (48 lb. malting) ...2	193,—	192,—	261,—
Haver (Canada 3)	10,40	10,80	12,—
Lijnkoeken (Noord-Amerika van La Plata-zaad) ..1	11,60	11,65	13,25
Lijnzaad (La Plata)	334,—	336,—	472,—

¹) per 100 KG. ²) per 2000 KG. ³) per 1960 KG. * No. 2 Hard/Red Winter Wheat. ** Zuid-Russische.

AANVOEREN in tons van 1000 KG.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	9/15 Mei 1926	Sedert 1 Jan. 1926	Overeenk. tijdvak 1925	9/15 Mei 1926	Sedert 1 Jan. 1926	Overeenk. tijdvak 1925	1926	1925
Tarwe	29.924	441.439	350.161	1.286	7.568	9.498	449.007	359.659
Rogge	6.927	72.822	54.644	—	296	—	73.118	54.644
Boekweit	905	9.897	10.759	203	500	150	10.397	10.909
Maïs	13.230	320.939	254.359	2.850	27.549	32.776	348.488	287.135
Gerst	6.995	120.605	57.554	306	4.355	3.158	124.960	60.712
Haver	2.090	66.904	44.081	100	2.095	150	68.999	44.231
Lijnzaad	5.866	76.289	62.433	10.106	87.822	18.450	164.111	80.883
Lijnkoek	4.059	97.599	90.624	—	—	—	97.599	90.624
Tarwemeel	2.816	23.702	36.612	535	4.679	6.767	28.381	43.379
Andere meelsoorten	367	6.076	3.137	—	—	—	6.076	3.137

Prompte Cubasuiker werd verhandeld tot 2½ \$ ct. oplopend tot 2¼ \$ ct. c. & fr. terwijl Mei/Juni verschepping naar Europa te koop was tot Sh 12¼ c.i.f.

De Cubastatistiek is als volgt:

	1926	1925	1924
	Tons	Tons	Tons
Weekontvangsten tot 8 Mei ..	103.435	167.185	109.067
Totaal sedert 1/12 tot 8/5	3.307.555	3.510.801	2.941.180
Werkende fabrieken	75	149	84
Weekexport 8 Mei	84.439	85.512	91.286
Totale export sedert 1/1 tot 8/5 ..	1.836.415	2.270.889	1.982.634
Totale voorraad 8 Mei	1.471.142	1.239.912	958.496

Tot den 13en Mei hadden 115 fabrieken de Campagne beëindigd (tegen 34 op dit tijdstip verleden jaar). Het oogstresultaat van 110 fabrieken bedroeg 227.230 tons minder dan Guma's raming.

De zichtbare voorraden zijn volgens Czarnikow:

	1926	1925	1924
	Tons	Tons	Tons
Duitschland 1 April	927.000	598.000	737.000
Tsjechoslowakije 1 April	680.000	494.000	378.000
Frankrijk 1 April	325.000	373.000	127.000
Nederland 1 April	164.000	176.000	89.000
België 1 April	148.000	166.000	72.000
Engeland 1 April	505.000	192.000	264.000

Europa ..	2.749.000	1.999.000	1.667.000
V.S. Atlant. havens 12 Mei ..	333.000	202.000	186.000
Cuba 8 Mei	1.471.000	1.240.000	958.000

Totaal .. 4.553.000 3.441.000 2.811.000

In Engeland sloot de termijnmarkt op de volgende noteeringen:

Mei	Sh 14/3	Sept.	Sh 15/-
Aug.	" 14/9½	Dec.	" 15/2¼

Op Java verkochten de V.I.S.P. nog wat Muscovados uit den ditjarigen oogst tot f 9.—. In de tweede hand ging zoo goed als niets om. De afschepingen gedurende April bedroegen 28.200 tons.

Hier te lande had de markt de afgelopen week een rustig verloop. Aanvankelijk trokken prijzen iets aan, om daarna echter weer wat af te brokkelen. Het slot was als volgt:

Mei	f 16¾	} geboden
Aug.	" 16¾	
Dec.	" 17¼	

KATOEN.

Marktbericht van de Heeren Sir Jacob Behrens & Sons, Manchester, d.d. 12 Mei 1926.

De afgelopen week is sedert geruimen tijd één van de rustigste geweest in de Amerikaanse katoenmarkt. In de Vereenigde Staten zijn de weercondities ongunstig geweest en prijzen dientengevolge iets vaster geworden. Ook Liverpool heeft deze prijsstijging gevolgd, doch voor de dichtstbijzijnde maanden is het verschil tusschen de beide markten grooter geworden. Ondanks de week stilstand in de Amerikaanse katoenspinnerijen en de zeer kleine dagelijksche verkoopen in Liverpool noteerde Mid American spot gisteren 43 punten duurder dan op den dag van ons laatste rapport. Egyptische soorten zijn ook vaster en F G F Sakel noteerde gisteren zelfs 16.60.

In de Amerikaanse garensmarkt is natuurlijk ook weinig te doen onder de momenteel ongunstige omstandigheden. De meeste Amerikaanse spinnerijen zijn na de week stilstand weer aan het werk gegaan en werken deze week korter. De vraag is gering en verkoopen komen moeilijk tot stand, ook al als een gevolg van de transportkwestie hoewel er zich tot nu toe geen onoverkomelijke moeilijkheden hebben voorgedaan. Wat garens voor export betreft, houdt de stakingsclausule zaken zowel in Amerikaanse als Egyptische garens tegen. Ondanks al deze moeilijkheden gaat er in beide soorten op beperkte schaal toch nog wat om. Gisteren hebben de textielarbeiders gestemd over hun houding in de algemeene staking, waarvan het resultaat later bekend zal worden gemaakt.

In de doekmarkt is deze week wat meer belangstelling geweest; Shanghai en Calcutta zijn de meest op de voorgrond tredende markten en er zijn enkele flinke partijen afgesloten. Prijzen zijn vaster en verkoopers verlangen de stakingsclausule voor alle orders uitgezonderd voor latere levering. Om deze reden zijn er verschillende zaken niet tot stand gekomen, doch er heerscht een algemeen optimistische stemming, zoowel wat de vooruitzichten van den handel als wat den duur der staking betreft, terwijl de toon over het algemeen gezonder is dan sedert langen tijd het geval is geweest. De interne organisatie der industrie is

door de staking der transportarbeiders natuurlijk eenigszins gedesorganiseerd, doch het blijft een feit, dat er leveringen plaats hebben tusschen spinners, fabrikanten en handelaren ondanks alle moeilijkheden, waarmede zij omringd zijn.

5 Mei	12 Mei	Oost. koersen.	4 Mei	11 Mei
Liverpoolnoteeringen.	T.T. op Br. Indië	1/5½	1/5¼	—
F.G.F. Sakellaridis	16,25	16,60	T.T. op Hongkong	2/3¼
G.F. No. 1 Oomra	6,40	6,85	T.T. op Shanghai	3/0

Noteering voor Loco-Katoen.

(Middling Uplands.)

	14 Mei 1926	7 Mei 1926	30 April 1926	14 Mei 1925	14 Mei 1924
New York voor Middling ...	18,95 c	19,20 c	18,90 c	22,40 c	31,70 c
New Orleans voor Middling	18,18 c	18,13 c	17,95 c	22,75 c	31,— c
Liverpool voor Middling ...	— d	— d	9,94 d	12,26 d	18,06d*)

*) Voor fully middling. ouden Standaard.

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

	1 Aug. '25 tot 7 Mei '26	Overeenkomstige periode	
		1924/25	1923/24
Ontvangsten Gulf-Havens.	9119	9109	6441
" Atlant. Havens			
Uitvoernaar Gr. Brittannië	2055	2439	1556
" "t Vasteland etc.	4047	4232	3005
" " Japan	1036	242	565

Voorraden.

(In duizendtallen balen).

	7 Mei '26	Overeenkomstig tijdstip	
		1925	1924
Amerik. havens	972	683	438
Binnenland	1439	466	410
New York	25	178	75
New Orleans	309	168	114
Liverpool	—	642	283

KOFFIE.

Ook ditmaal valt er over de afgelopen week eene vaste stemming te vermelden, die in hoofdzaak uitging van de productielanden, in de eerste plaats van Brazilië. In overeenstemming hiermede liepen aan de termijnmarkten de prijzen verder op en aan onze markt bedroeg de rijzing voor het Santos-contract ongeveer ¼ ct. voor de dichtbijzijnde maanden en ongeveer 1¼ ct. voor de latere, en voor het Gemengd contract voor alle maanden ongeveer 1½ a 1¼ ct. Door afneming van den voorraad twijfelachtig smakende Robusta's in ons land, verminderde de druk van deze soort op de waarde van het Gemengd contract en liepen de noteeringen voor de dichtbijzijnde maanden veel meer op dan bij het Santos-contract het geval was. Het abnormaal groote prijsverschil tusschen beide contracten (in de eerste helft van Februari was dit nog ongeveer 7½ ct.), is daarmede beduidend kleiner geworden.

Nieuws van Brazilië is ditmaal niet ontvangen en alles wijst er op, dat het bekende Verdedigingscomité van de Koffie den toestand vast in handen heeft. Zoolang de omstandigheden op de wereldmarkt, bijv. eventueel door zeer groote oogstramingen, zich niet wijzigen, zal dit naar allen schijn ook wel het geval blijven, al mag niet over het hoofd worden gezien, dat de tegenwoordige toch altijd vrij hooge prijzen zonder twijfel aanmoedigend op de productie zullen werken.

Volgens telegram uit Brazilië bedroeg de voorraad, in de Gouvernementspakhuizen en de spoorwegstations in het binnenland van Sao Paulo en Minas Geraes teruggehouden, op 30 April 3.531.000 balen, hetgeen tegen 31 Maart eene vermindering aanwijst van 371.000 balen.

Van Haïti wordt bericht, dat de oogst aldaar totaal geëindigd is.

In loco was de afzet wel iets beter, al kan helaas nog altijd niet van een bevredigenden gang van zaken worden gesproken.

De prijzen van gewoon goed beschreven Superior Santos op prompte verschepping zijn thans ongeveer 101/6 a 102/6 per cwt. en van dito Prime ongeveer 103/- a 104/-, terwijl zij van Rio type New-York 7, met beschrijving prompte verschepping, bedragen 90/3 a 91/-.

Van Robusta op aflading zijn de aanbiedingen van Nederlandsch-Indië op het oogenblik:

Palembang Robusta, Mei verschepping, 49 ct.; Palembang Robusta, Mei/Juni verschepping, 48½ ct.; W.I.B. f.a.q. Robusta, prompte verschepping, 56 ct., alles per ½ KG., c.i.f.; uitgeleverd gewicht, netto contant.

De officieele loco-noteringen bleven onveranderd 64 ct. per ½ KG. voor Superior Santos en 55 ct. voor Robusta.

De noteringen aan de Rotterdamse termijamarkt waren aan de ochtend-call als volgt:

Santos-contract basis Good				Gemengd Contract basis Santos Good				
	Mei	Sept.	Dec.	Mrt.	Mei	Sept.	Dec.	Mrt.
18 Mei	57	55¼	54	52¼	54	51¾	49	47¼
11 "	57	54¾	52½	50¾	52½	49¾	47¾	45½
4 "	57	54¾	52¼	50½	51¼	49½	46¾	44½
27 Apr.	55¾	53	51	49¾	51	49	46¼	44

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

	Mei	Juli	Sept.	Dec.
17 Mei	\$ 17,95	\$ 17,35	\$ 16,65	\$ 16,02
10 "	" 17,45	" 17,02	" 16,20	" 15,61
3 "	" 17,49	" 17,08	" 16,25	" 15,70
26 Apr.	" 17,04	" 16,84	" 16,21	" 15,70

Rotterdam, 18 Mei 1926.

(Mededeeling van de Vereeniging voor den Goederenhandel te Rotterdam.)

Noteeringen en voorraden in Brazilië.

Data	te Rio		te Santos		Wisselkoers te Rio op Londen
	Voorraad (In Balen)	Prijs (No. 7)	Voorraad (In Balen)	Prijs (No. 4)	
17 Mei 1926	159.000	27.225	1.306.000	26.500	7½
10 Mei 1926	*159.000	26.550	1.350.000	26.500	7½/32
30 April 1926	74.000	26.425	1.354.000	26.500	7½/32
18 Mei 1925	151.000	33.025	2.309.000	37.500	5½/64

Ontvangsten uit het binnenland van Brazilië in Balen.

Data	te Rio		te Santos	
	Afgeloope week	Sedert 1 Juli	Afgeloope week	Sedert 1 Juli
15 Mei 1926 ...	27.000	3.613.000	128.000	8.091.000
16 Mei 1925 ...	12.000	2.968.000	114.000	8.706.000

*) In Reis.

*) Voorraad herteld; vermeerdering 102.000 balen.

THEE.

Het eenige nieuws, dat van de theemarkt medegedeeld kan worden, is, dat nu de algemeene staking in Engeland weder tot het verleden behoort, de geregelde wekelijkse Londense veilingen deze week weder hervat worden. Het zal van belang zijn om na te gaan, welken invloed de algemeene staking, die zoowat twee weken geduurd heeft, gehad heeft zoowel op den handel als op het verbruik in het land zelf.

De cijfers, waaruit dat valt op te maken, kunnen eerst over eenigen tijd bekend zijn. Veel reden tot optimisme te dien aanzien bestaat er niet, omdat iedere verstoring van de geregelde toestanden, vrijwel steeds een nadeligen invloed achter zich laten.

Op den 20en dezer zal wederom de driewekelijkse Amsterdamsche theeveiling plaats vinden, die — zooals bekend — ca. 17000 kisten zal omvatten en waarvoor de verwachtingen gunstig zijn.

Amsterdam, 17 Mei.

RUBBER.

Geringe kooplust was gedurende de afgelopen week de oorzaak van een kalme marktstemming met weinig verandering in prijzen. Amerikaansche consumenten toonen nog steeds weinig belangstelling, terwijl het aanbod wat ruimer is.

De slotnoteringen luiden:

Ia Crêpe:	einde voorafgaande week:	
Mei	1.31¼	1.34¼
Juni	1.31¼	1.34¼
Juli/Sept.	1.30	1.31¼
Oct./Dec.	1.29¼	1.30½
18 Mei 1926.		

COPRA.

De markt opende begin der vorige week goed prijshoudend, was later op het bericht van de beëindiging der Labour-strike in Engeland vast, doch sloot kalm. Van de zijde der consumptie bestond wat vraag voor dichtbij stoo-

mend, doch weinig belangstelling voor afading. In stoomend goed kwamen eenige zaken tot stand, doch op afading was de handel uiterst beperkt.

De slotnoteringen zijn:

Nederl.-Ind. f.m.s. stoomend	f. 34¾, tot f. 34¼,
" " " Apr./Mei afl.	" 34¼,
" " " Mei/Juni "	" 34¼.
alles basis één haven.	
17 Mei 1926.	

VRACHTENMARKT.

In de Noord-Amerikaansche graanvrachtenmarkt was een verbeterde vraag merkbaar, speciaal van Montreal en de vrachten zijn iets opgelopen. Er was hoofdzakelijk vraag naar Mei-booten. Van Montreal naar Antwerpen of Rotterdam werd 13½ cents per 100 lbs. betaald en in twee gevallen zelfs 14 cents, optie Bremen of Hamburg 14½ cents. Bevrachters hebben ook tonnage opgenomen naar U.K. op basis van 3/3 en 3/6 per qtr., optie Antwerpen/Hamburg range 3/3. Van de Northern Range was practisch gesproken niets te doen, terwijl ook van de Golf van Mexico geen bevrachtingen plaats vonden.

De suikermarkt van West-Indië was iets vaster en de vrachten vertoonden een kleine stijging. Een kleine boot werd bevracht naar U.K./Continent van één der havens San Domingo of Cuba, tegen 17/6, Mei/Juni belading. Per 1/10 Juni bedong een 6000 tonner 15/6.

Ook van de North-Pacific was de vraag beter en er werd bevracht van Portland naar U.K./Continent tegen 30/- per 1/20 Juni, alsook van Vancouver tegen 27/6, optie Portland 28/9. Voor den nieuwen oogst, Augustus/September, werd een groote boot bevracht tegen 31/- van Vancouver.

In het begin der week vertoonde de markt van de La Plata rivier eenige verbetering en werd 20/- bedongen voor een handige boot, terwijl van Buenos-Aires 18/- werd betaald naar U.K./Continent. Van de boven La Plata havens accepteerde een 6400 tonner 19/6 naar de Middellandsche Zee en 19/- naar Genua direct. Tegen het einde der week werd de markt kalmer.

Alle Oostelijke markten waren toonloos en bevrachtingen vonden niet plaats, met uitzondering van kolen van Durban. Van deze haven werd naar Djibouti 13/6 en naar Kaapstad 9/- betaald. Van Delagoa Bay werd een 5000 tonner bevracht naar Mauritius tegen 13/-, alles prompt.

De markt van den Donau is iets flauwer gestemd en is 17/- te bedingen voor handige booten en werd 16/3 betaald voor groote booten naar de bekende continentale havens.

De Zwarte Zee is iets vaster en er werd 12/3 betaald voor Junibelading, hetgeen 6 d. meer is dan de vracht van verleden week.

De Middellandsche Zee was buitengewoon levenloos en er vond geen enkele bevrachting naar U.K. plaats. Naar de continentale bestemmingen is niets te doen vóór begin Juni. La Goulette/Rouaan betaalde 6/- en Villaricos/Duinkerken hetzelfde.

Ook van de Golf van Biscaye ging slechts zeer weinig om. Naar het Continent werd betaald: Bilbao/Rotterdam 4/9 en Santander/Rotterdam 5/-.

De time-charter vrachtenmarkt was levendig en het meereendeel der bevrachtingen was voor Vereenigde Staten/West-Indië vaart. Een flink aantal bevrachtingen werd gedaan voor 3, 6 en 9 maanden en de vrachten varieeren tusschen \$1.10 en \$1.40, naar gelang van de grootte der booten. Voor oplevering in Europa wordt een tusschendecker van 4/5000 tons gezocht voor een Zuid-Amerika rondreis.

De Amerikaansche kolenvrachtenmarkt opende wederom zeer levendig en de vrachten, speciaal naar de Zuid-Amerikaansche havens, vertoonden een enorme stijging. Tegen het einde nam de markt echter af. Naar Rio werd \$4.85 bedongen, terwijl naar de la Plata rivier \$5.— herhaald werd, beide voor prompte verschepping. Nu wordt naar Rio niet meer dan \$3.50 in uitzicht gesteld en wordt tonnage aangeboden tegen \$4.—. Naar Las Palmas werd \$3.75 betaald en naar St. Nazaire \$3.10.

RIJNVAART.

Week van 9 t/m. 15 Mei 1926.

De aanvoeren van zeezijde, hoofdzakelijk erts, waren iets minder. Toch kon de vracht zich op f. 0.50 met ¼ en f. 0.60 met ½ lostijd handhaven, aangezien de scheepsruimte schaarsch bleef, omreden het grootste gedeelte der leeg gekomen schepen naar Ruhrort sleepte om Kolen te laden. Het sleeploon bedroeg in doorsnee 25 c. tarief.

De waterstand bleef gunstig.

In de Ruhrhavens bleven de verscheppingen van kolen zeer levendig en bedroeg de vracht voor exportkolen Mk. 1.30 per ton met vrij sleepen.