

Economisch-Statistische Berichten

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

11^E JAARGANG

WOENSDAG 9 JUNI 1926

No. 545

INHOUD.

	Blz.
Mededeeling van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart	512
DE BELGISCHE REGELINGEN door Prof. Jhr. Dr. W. J. M. van Eysinga.....	513
Het Nederlandsch-Belgische Tractaat en de Memorie van Antwoord door Jan Schilthuis	515
Kilometerboekjes door Mr. E. F. M. van Meerbeke	520
De Aflossingsvoorwaarden voor de Pandbrieven onzer Hypotheekbanken door Mr. H. R. van Maasdijk	521
BUITENLANDSCHE MEDEWERKING:	
De zesde week van de staking door Prof. Dr. T. E. Gregory.....	523
AANTEKENINGEN:	
Het nieuwe goederentariet der Nederl. Spoorwegen	524
Indexcijfers van groothandelsprijzen.....	524
BOEKAANKONDIGING:	
J. H. F. Kohlbrugge: Practische Sociologie, Dl. III, bespr. door Prof. Mr. D. van Blom.....	525
Prof. H. W. C. Bordewijk: Welvaart, duurte en economisch herstel, bespr. door Prof. Mr. D. van Blom	525
OVERZICHT VAN TIJDSCHRIFTEN	526
MAANDCIJFERS:	
Productie der Steenkolen-, Bruinkolen- en Zoutmijnen	527
STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN	527—534
Geldkoersen. Bankstaten. Goederenhandel.	
Wisselkoersen. Effectenbeurzen. 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. Ribbuis; Jan Schilthuis; Mr. Q. J. Terpstra; Prof. Mr. F. 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 giro-rekening No. 6729.

8 JUNI 1926.

Al spoedig na de maandwisseling is de geldmarkt ruimer geworden. De laatste dagen der week was er zelfs voor 2¹¹/₁₆ pCt. geld beschikbaar. Hedén was er echter meer aanbod van wissels en was de notering 2¹/₂ pCt.

Prolongatie sloot eveneens op 2¹/₂ pCt.

* * *

De balans van De Nederlandsche Bank geeft weinig verandering van betekenis te zien. De post binnenlandsche wissels daalde met f 1,6 miljoen. De belee-

ningen blijken met f 7,2 miljoen te zijn afgenomen. De voorraad gouden munt verminderde met f 200.000. De posten muntmateriaal en de zilvervoorraad bleven op dezelfde hoogte, evenals de post papier op het buitenland. De diverse rekeningen onder het actief vertoon een teruggang van f 600.000.

De biljettencirculatie daalde van f 844,3 miljoen tot f 827,2 miljoen. Het tegoed van het Rijk verminderde met f 1,3 miljoen, terwijl de rekening-courant-saldi van anderen zich f 9,3 miljoen hooger stelden. Het beschikbaar metaalsaldo klom met f 1,8 miljoen. Het dekkingspercentage bedraagt ruim 52.

* * *

De beide franks-deviesen hadden weder aller aandacht. De Fransche frank, die de laatste paar weken steeds iets boven België noteerde, is ondanks den steun na de publicatie van den laatsten bankstaat, die een zeer slechten indruk maakte, weder tot onder den Belgischen frank gedaald; van 8,05 liep de koers tot 7,52¹/₂ terug. Brussel kwam van 7,70 op 8,05 en daalde tot 7,60.

Het blijft met deze beide deviezen nog maar steeds sukkelen. Vermoedelijk zal dat voorloopig nog wel zoo blijven; daarvoor is het wantrouwen van het publiek te groot. Worden posten van eenige betekenis aangeboden, dan daalt de koers onherroepelijk.

Ponden iets hooger: 12,11.

Voor Deensche en Noorsche Kronen was tamelijke vraag, aanvankelijk voor Amerikaansche rekening, doch later door de speculatie hier overgenomen; Kopenhagen kwam op 65,85, Oslo op 55,30.

Lires aanvankelijk prijshoudend; na 9,50 kwam het slot echter op 9,25.

LONDEN, 7 JUNI. 1926.

Na het passeeren van de maandwisseling is de geldmarkt weder belangrijk gemakkelijker geworden, zoodat terugbetalingen aan de Bank of England konden plaatsvinden.

Geld wordt weder ruim aangeboden tot zelfs 3³/₄ pCt. toe. Ook disconto is dientengevolge zwakker en voor 3 mnds.wissels werd 4¹/₂ pCt. genoteerd.

De vreemde wisselmarkt had een bewogen verloop voor francs, terwijl ook veel omging in Madrid en Oslo, waarvan het eerste devies een reactie toonde na het vroegere krachtig herstel, terwijl Oslo zeer vast was en in sympathie waarmede ook Stockholm opliep.

MEDEDEELING VAN DE CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART.

VERSLAG VAN DE EERSTE ZITTING IN 1926.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (zetel te Straatsburg, Palais du Rhin) heeft onder voorzitterschap van den heer Jean Gout, buitengewoon gezant, van 12 tot 27 April hare eerste zitting in 1926 gehouden.

De Commissie heeft een groot gedeelte van hare zitting besteed aan de herziening van de Akte van Mannheim.

Een sub-commissie, samengesteld uit bevoegde douane- deskundigen, welke reeds enkele weken geleden in Keulen bijeengekomen was, heeft hare werkzaamheden gedurende den geheelen duur der zitting voortgezet. De voorbereide teksten moeten nog na een onderzoek ter plaatse nader bezien worden; dit onderzoek zal door de sub-commissie, met medewerking van verschillende Rijnvaartbelanghebben, den, in de maand September plaats hebben en heeft tot doel de voordeelen van de verschillende douanedomocumen; ten en der verschillende entrepotsystemen op den Rijn ge- bruikelijk, na te gaan.

Behalve beslissingen van internen aard en de vonnissen uitgesproken in hooger beroep in de voor de Commissie gebrachte processen, zijn de volgende besluiten genomen:

Havens van Straatsburg en Kehl.

Gezien het verzoek van de Fransche delegatie van den 6en Januari 1926, betreffende de verlenging van 10 Januari 1927 tot 10 Juli 1929 van het overgangsstelsel, ingesteld voor de havens van Straatsburg en Kehl bij artikel 65 van het vredesverdrag van Versailles, besluit de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor den tijd van 10 Januari 1927 tot 10 Juli 1928 onder de hieronder volgende voorwaarden, het bij artikel 65 van het vredesverdrag van Versailles ingestelde overgangsstelsel, welker bepalingen bij onderlinge overeenkomst van den 1en Maart 1920 te Baden-Baden zijn vastgesteld, te verlengen:

1o. Wat betreft de begrenzing van de Fransche douane- zone te Kehl, zullen met ingang van 1 Juni 1926 de los- en laadinrichtingen van den Oostelijken oever van bassin No. 1, ontruimd worden, m.a.w. het entrepôt met een oppervlak van 10.000 M² en een kadelenkte van 160 M., drie kranen, waaronder een met een laadvermogen van 5 ton, de silo's met gebruik van de bijbehorende elevators; op denzelfden datum zal op den westelijken oever het emplacement van een azijnfabriek, zijnde een oppervlak van ongeveer 5000 M² en een kadelenkte van 40 M., ontruimd worden. Van 1 Juni 1926 tot 10 Juli 1928 zullen dus de navolgende terreinen, gebouwen en los- en laadinrichtingen; nader bepaald in artikel II van de overeenkomst van Baden-Baden van den 1en Maart 1920 in de Fransche zone blijven, te weten:

Entrepôt „Gebrüder Röchling“;
Kolenomslagplaats van Mathias Stinnes met 2 complete laadbruggen;
Entrepôt en omslagplaats voor kolen en andere goederen van de „Rheinhafengesellschaft“ met 2 kranen No. 7 en 9, een kolenzeeffinrichting, een zweefbaan voor kolentransport en bijbehorende gebouwen;
Emplacement van de Badensche spoorwegen;
Emplacement „Severin“ te Sasbach;
Brikettenfabriek „M. Stromeyer, Lagerhausgesellschaft“ te Constanz, met een in aanbouw zijnde uitbreiding en een complete laadbrug;
Kolenomslagplaats „M. Stromeyer, Lagerhausgesellschaft“ te Constanz, (Preussisches Bergfiskus) met een complete laadbrug.

2o. Vanaf 10 Januari 1927 kan de Duitsche Regeering voor de haven van Kehl een vertegenwoordiger benoemen om de betrekkingen met den Directeur van de havens van Straatsburg en Kehl te vergemakkelijken en met wien de Directeur in briefwisseling kan treden. Deze benoeming zal aan de goedkeuring van de Centrale Commissie worden onderworpen.

3o. De Commissie neemt er nota van, dat de Fransche Regeering den 10en Januari 1927 en zoo mogelijk vroeger, het bureau te Kehl van de „Commission Interalliée de Navigation de Campagne“ (C.I.N.C.) zal opheffen. Zij neemt er eveneens nota van, dat de Fransche Regeering zich verbindt de bemoeiing der militaire autoriteiten ten aanzien van de in de haven van Kehl uit te voeren werken in dier voege te beperken, dat alleen de eventuele nieuwe werken betreffende de rangeersporen, gelegen tusschen de bekkens No. 1 en No. 2 en de sporen, welke deze rangeersporen met de spoorlijn Kehl-Appenweier verbinden, aan een voorafgaande goedkeuring zullen worden onderworpen; een beslissing zal onverwijld genomen worden.

Wijziging van het Rijnvaartpolitie-
reglement.

Het Rijnvaartpolitie-reglement wordt als volgt gewijzigd: Na artikel 25 wordt een artikel 25bis toegevoegd, dat als volgt luidt:

„Tusschen Km. 240,3 en Km. 243,3 is het laten drijven van schepen van 50 ton of meer laadvermogen verboden.“

Deze bepaling treedt den 1en Augustus in werking.

De Commissarissen der Oeverstaten worden verzocht zoo spoedig mogelijk de in hunne verschillende landen uitgevaardigde reglementen, ter uitvoering van dit besluit, aan de Commissie mede te deelen.

Noot van het secretariaat: Dit artikel is aan het Rijnvaartpolitie-reglement toegevoegd om de ongelukken, welke zich bij Dusseldorf voordeden, te voorkomen. (Zie ook 4o. van het besluit over de stroombevaring in het nummer van 13 Januari 1926, bladz. 27).

IJking van Binnenschepen.

Gezien de onmogelijkheid voor verschillende Rijnstaten om de Overeenkomst van Parijs van den 27en November 1925, betrekking hebbende op de ijking van binnenschepen¹⁾ binnen een dusdanig tijdstip te bekrachtigen, dat de inwerkingtreding van de administratieve uitvoeringsreglementen op den 1en October 1926 zal kunnen plaats hebben;

vaststellende, dat artikel 7 van de Overeenkomst zich verzet tegen de erkenning van de ijkingcertificaten, verstrekt na den 1en October, volgens een andere methode, dan die welke is voorzien in de bijlage van de Overeenkomst,

in overweging nemend, dat om deze redenen de certificaten, verstrekt na den 1en October 1926 door enkele Rijnstaten niet zouden kunnen worden erkend, zooals onder de heden ten dage in voege zijnde overeenkomsten en reglementen,

in overweging nemend, dat de Rijnvaart niet aan een dergelijk groot nadeel mag worden blootgesteld,

acht de Commissie het wenschelijk, dat door middel van een additioneel protocol, den datum van 1 October 1926, genoemd in artikel 7 van de Overeenkomst van Parijs, wordt vervangen door den datum van 1 October 1927 en

draagt haar Bureau op het voorgaande ter kennis van het Secretariaat van den Volkenbond te brengen en het te verzoeken zoo spoedig mogelijk het noodige voor de onderteekening van een dergelijk protocol te doen;

anderzijds in overweging nemend, dat uit een technisch oogpunt de bijlage van de Overeenkomst van Parijs geheel aan de gestelde eischen voldoet en dat wat betreft de administratieve bepalingen het niet practisch noodzakelijk is, dat deze bepalingen voor alle Staten gelijkloidend zijn en dat er dus geen reden is om voor de toepassing der artikelen van genoemde Overeenkomst een reglement, betrekking hebbende op de ijking van Rijnschepen, op te stellen, het wenschelijk achtend, dat Duitschland, België, Frankrijk, Nederland en Zwitserland zoo spoedig mogelijk en gelijktijdig de Overeenkomst van Parijs bekrachtigen en eveneens gelijktijdig de administratieve bepalingen, noodzakelijk voor de inwerkingtreding, bekend maken,

besluit de Commissie, dat het reglement door haar aangenomen den 6en October 1899 en 11en Mei 1900, zes maanden na de inwerkingtreding van de Overeenkomst van Parijs in de bovengenoemde landen zijn geldigheid zal verliezen, terwijl de gelijkloidente reglementen in Frankrijk en in Nederland, zoowel als in België, voor zoover betreft de vaartuigen, varende op den Rijn, hunne geldigheid eveneens op denzelfden datum zullen verliezen en dat de bijlage van de Overeenkomst van Parijs de op het oogenblik geldige teksten zal vervangen, terwijl de Staten de administratieve bepalingen zullen voorschrijven en de door hen noodig geachte technische instructies zullen uitvaardigen, waarvan de tekst aan de Commissie zal medegedeeld worden. (Zie ook het nummer van 27 Januari 1926, bladz. 76).

Rapport van den heer Walker Hines.

1o. De kwestie „concurrentie der spoorwegen“ zal op de dagorder blijven om besproken te worden, zoodra de stand van de werkzaamheden van het speciale Comité, ingesteld door den Volkenbond, deze bespreking nuttig maakt.

2o. De kwestie van de „Fransche surtaxe“ zal in den loop van de volgende zitting behandeld worden.

3o. De kwesties betrekking hebbende op de douaneformaliteiten zullen bezien worden in het licht van de werkzaamheden van de sub-commissie van de douanekwesties. (Zie ook het nummer van 27 Januari, bladz. 76).

¹⁾ Noot van het secretariaat: Deze Overeenkomst zal in een volgend nummer gepubliceerd worden.

Wijziging van den Rijnsoever bij de haven van Straatsburg.

De Centrale Commissie hecht hare goedkeuring aan het ontwerp, betrekking hebbende op de wijziging van den Rijnsoever bij de haven van Straatsburg, welk ontwerp haar door de Fransche delegatie was onderworpen overeenkomstig artikel 359 van het Verdrag van Versailles.

Hydrometrische dienst.

De Commissie, kennis genomen hebbende van het rapport van het Comité van den hydrometrischen dienst, acht termen aanwezig om bij wijze van proef den dienst nog een jaar te doen functioneeren,

verzoekt het Comité het noodige te doen om dezen dienst in te stellen en haar definitieve voorstellen te doen bij de beëindiging van het proefjaar. (Zie ook het nummer van 27 Januari 1926, bladz. 76).

Deelname van de Commissie aan de Internationale Tentoonstelling van Binnenscheepvaart en van exploitatie van waterkracht te Bazel.

10. De Commissie neemt de haar, door de Zwitsersche delegatie overgebrachte uitnodiging van de Regeering van het Canton Bazel-Stad om zich den 19en en 20en Juli naar de in Bazel te houden tentoonstelling van binnenscheepvaart en van exploitatie van waterkracht, te begeven, aan.

20. De Commissie besluit bovendien aan de tentoonstelling, als exposante, deel te nemen.

Datum van de volgende zitting.

In verband met het op den 9en December te houden Scheepvaartcongres te Caïro, besluit de Centrale Commissie in beginsel Maandag 15 November om 3 uur bijeen te komen.

DE BELGISCHE REGELINGEN.

Gaarne wordt in de volgende regelen voldaan aan het verzoek van de redactie der „Economisch-Statistische Berichten” om in aansluiting aan hetgeen op 20 en 27 Mei 1925 werd geschreven over het Belgische tractaat van 3 April 1925, op den *internationaal-politiek* kant van de zaak terug te komen, nu de Memorie van Antwoord van Minister van Karnebeek verschenen is en het aanvullend protocol van 18 Mei 1926, alsmede het verdrag van Parijs van 22 Mei 1926 met België, Frankrijk en Groot-Britannië geteekend zijn, en in de Memorie van Antwoord ook reeds zijn kunnen worden verwerkt.

Verleden jaar vestigden wij in de eerste plaats de aandacht op het feit, dat, wanneer de nadere vorm der afschaffing der tractaten van 1839 ten opzichte van de groote mogendheden, afschaffing, waarin Groot-Britannië en Frankrijk op 3 April 1925 in beginsel toegestemd hadden, vastgesteld zou zijn, de Belgisch-Nederlandsche betrekkingen, na gedurende ruim een eeuw onderworpen te zijn geweest aan een regeling met medewerking der groote mogendheden, thans zouden zijn een zuiver Belgisch-Nederlandsche zaak, een oplossing, die voor alle partijen hoogstwaarschijnlijk de beste te achten zou zijn. Het tractaat van Parijs van 22 Mei 1926 verwezenlijkt nu volkomen dat voortaan „vrij zijn van vreemde medezegenschap” der Nederlandsch-Belgische betrekkingen, gelijk de heer Van Karnebeek het uitdrukt in de laatste woorden der peroratie van zijn bijna doorlopend mooie, met overtuiging geschreven, soms ietwat geforceerde Memorie van Antwoord. Het tractaat van Parijs is in zijn korthed ten deze afdoende: „op den grondslag van de volkomen en onschendbare onafhankelijkheid van België” worden er de tractaten, die eenerzijds Nederland en anderzijds België in 1839 met de groote mogendheden gesloten hebben, als vervallen erkend, zoodat met name ook de neutralisatie van België en het bijzondere regime van de haven van Antwerpen een einde nemen. De ietwat voorbarige, immers buiten Nederland om, geconstateerde afschaffing dier verdragen in het Rijnpact van Locarno is dus thans gewettigd. Het bij het traktaat gevoegde Protocol van Onderteekening, dat vaststelt, dat de rivierrechtelijke bepalingen van de artt. 108—117 der Slotacte van Weenen van 9 Juni 1815, evenals in het

verleden de grondslag zullen blijven van het regime voor de bevaarbare stroomen en rivieren, die het Belgische en het Nederlandsche grondgebied scheiden of met elkaar verbinden — de vervanging van het klassieke „traverser” door „faire communiquer” zal wel als bloot taalkundige verfraaiing zijn op te vatten —, neemt alle onzekerheid weg, die kon geacht worden gelegen te zijn in de omstandigheid, dat art. IV van het Belgische tractaat art. IX van het vredesverdrag van 1839, dat de rivierbepalingen van Weenen toepasselijk verklaarde op de Belgisch-Nederlandsche internationale rivieren, deed vervallen. Aan de waarheid, dat een door een collectiviteit van staten tot stand gebracht tractaat slechts kan worden gewijzigd door diezelfde collectiviteit, waarheid, waaraan Lord Grey in zijn onlangs verschenen werk over de jaren 1892—1916 zulke juiste beschouwingen gewijd heeft, maar die in 1918 door de overwinnaars maar al te veel werd vergeten, wordt herinnerd door de bepaling, dat Duitschland, Oostenrijk, Hongarije en Rusland zullen worden uitgenoodigd om tot het Parijsche verdrag toe te treden, waarbij de toetreding der drie in de eerste plaats genoemde staten reeds vaststaat. Zonder eenigen twijfel is het goede politiek van de groote mogendheden geweest om zich op verzoek van België en Nederland uit de Belgisch-Nederlandsche zaken terug te trekken.

In de tweede plaats wezen wij er verleden jaar op, hoe blijkens het tractaat nagenoeg niets overgebleven was van de Belgische politiek-militaire desiderata, het Belgische annexionisme ook, dat na de zege van 1918 wederom zoo fel was opgelaaid; op dit punt heeft onze regeering, de Memorie van Antwoord herhaalt het en de Belgische toelichting van het tractaat bevestigt het, geen enkele concessie gedaan niet-tegenstaande den aandrang, dien de groote mogendheden op ons uitgeoefend hebben. Welke groote waarde België hechtte aan dien politiek-militairen kant der zaak bewijst ook weer hetgeen de Memorie van Antwoord thans mededeelt over de gebeurtenissen tusschen het afbreken dier onderhandelingen door België in 1920 en het weer aanknoopen dier onderhandelingen: het opwerpen van het Wielingen-incident blijkt slechts voorwendsel geweest te zijn voor de Belgische regeering van toenmaals om de reeds losgelaten politiek-militaire desiderata wederom naar voren te kunnen brengen; ook blijkt uit de mededeelingen in de Memorie van Antwoord, dat de Belgische regeering op het formeel voorstel onzer regeering van Mei 1922 om de Wielingenkwestie te onderwerpen aan arbitrage nooit geantwoord heeft. Toen de Belgische regeering ten tweeden male, en wij hopen thans voorgoed, besloten had de politiek-militaire desiderata te laten vallen, verviel vanzelf de Wielingenzaak, en kon de afgebroken draad weer worden aangeknoopt.

Het is begrijpelijk, dat de Minister in zijn Memorie van Antwoord beide genoemde, voor Nederland zeker gelukkige en, wij voegen er bij, grootdeels aan zijn beleid te danken punten — het onttrekken der Belgisch-Nederlandsche zaken aan de groote mogendheden en het ons houden buiten bijzondere militaire afspraken — in het licht stelt als voordeelen, die zwaar moeten meetellen bij de beoordeeling van het z.g. economische deel van het tractaat, met name de artikelen over het waterwegenregime, artikelen, die sedert een jaar aan een in allerlei toonsoort, binnen maar vooral ook buiten de Staten-Generaal, gevoelde critiek op het Belgische verdrag hebben aanleiding gegeven. Deze critiek illustreert zeker ten duidelijkste het groote belang, dat ook het z.g. economische deel van het tractaat voor ons land heeft; ze heeft aanleiding gegeven tot het aanvullend protocol van 18 Mei 1926, dat het tractaat preciseert op een wijze, die op verschillende punten aan gerechtvaardigde bezwaren tegemoetkomt.

Twee der bepalingen van het aanvullend protocol hebben betrekking op het Schelderegime. Vooreerst had het zeer op den voorgrond brengen van het scheep-

vaartbelang de vrees doen ontstaan, dat de gemengde Commissie van beheer en c.q. de scheidsrechters bij het besluiten tot nieuwe Scheldewerken, zich uitsluitend zouden moeten laten leiden door dat scheepvaartbelang alleen, desnoods met, verplichte, veronachtzaming van andere belangen, met name de Zeeuwse oeverbelangen. Het wil ons voorkomen, dat de onderhandelaren in het protocol onder II — in den geest van art. 10 lid 3 in het Barcelonasche waterwegenstatuut, dat de Nederlandsche Regeering overigens terecht niet heeft aanvaard — een gelukkige formule hebben gevonden om de voor België zoo zwaar wegende scheepvaartbelangen en de voor Zeeland zoo uiterst vitale oeverbelangen met elkaar in overeenstemming te brengen. Ditzelfde geldt van het protocol onder III, dat de Nederlandsche baggervplichting tot onderhoud der Schelde op redelijke wijze beperkt.

Met veel talent vestigt de Memorie van Antwoord de aandacht op positieve voordeelen voor Nederland, die staan naast onze Scheldetegemoetkomingen aan België. Zoo het bevrijd raken van allerlei bepalingen uit art. IX van het vredetractaat van 1839, die te eeniger tijd misschien heel wat meer aan onze schatkist zouden kunnen gekost hebben dan de welomlijnde bepalingen van het nieuwe tractaat; zoo de ideëele voordeelen van het voortaan actief deelnemen aan de zorg voor de bevaarbaarheid van de Nederlandsche Schelde, welke zorg tot nu toe aan België werd overgelaten: „In deze negatieve opvatting, welke den schijn wekte van onverschilligheid, lag een politiek gevaar, dat na den oorlog acuut aan den dag is getreden, en voor het forum der Mogendheden tot uitdrukking kwam in eenen greep van België naar de Schelde zelf ten einde zich van haar afhankelijkheid van Nederland te bevrijden”. Gelijk de Memorie van Antwoord het ook uitdrukt, „bevestigt en versterkt” het nieuwe verdrag „de politieke positie van Nederland aan de Schelde”. Juist met het oog op deze overwegingen treft het zoo, dat uit niets in de Memorie van Antwoord blijkt, dat onze regeering bij de besprekingen, die tot het aanvullend protocol leidden, ook ter sprake heeft gebracht de verplichting, die art. IV par. 1 van het verdrag aan de twee landen oplegt om zich beneden Lillo te onthouden van elk politieel optreden tegenover doorgaande handelsvaartuigen. Op 27 Mei 1925 schreven wij, dat deze bepaling o.i. te ver ging en in haar absoluutheid ook niet noodig was voor de Scheldevaart; ook in het Voorloopig Verslag der Tweede Kamer en elders vond zij gerechtvaardigde critiek; en wat thans de Memorie van Antwoord tegen deze critiek in het midden brengt, lijkt ons zeer weinig overtuigend. Art. IV par. 1 onttrekt, om ons tot de Nederlandsche Westerschelde te bepalen, de geheele doorgaande vaart van niet-oorlogsschepen¹⁾, dat is dus practisch gesproken de geheele zeevaart van en naar België, aan elk politieel aanhouden van Nederlandschen kant, en dit niet alleen, zooals reeds voorheen het geval was, aan aanhouding wegens fiscale en sanitaire belangen, alsmede aan privaatrechtelijk beslag, maar aan elke soort aanhouding, dus ook die welke verband houden met strafbare feiten, hetzij dit overtredingen van politiereglementen dan wel zware misdrijven zijn. Het verband tusschen het tweede en het derde lid van par. 1 van art. IV souligneert nog eens het absolute van het verbod van lid 2, dat elke politieele aanhouding verbiedt. Nu kan men den minister gereedelijk toegeven, dat „het vanzelf spreekt, dat een doorgaand schip zich zal hebben te gedragen naar de regelen, die voor de vaart en het verkeer gelden”, maar wanneer wat hij daarop laat volgen, dat nl. „deze regelen door de bevoegde autoriteit zullen kunnen worden gehandhaafd”, mede moet brengen het recht van poli-

¹⁾ Met het oog op deze oorlogsschepen is volkomen juist de opmerking in de Memorie van Antwoord, dat de bevoegde autoriteit het recht behoudt zich van het karakter van een schip te vergewissen, wanneer daartoe aanleiding bestaat.

tioneele aanhouding, dan kunnen wij deze meening niet anders dan lijnrecht in strijd met het absolute verbod daartoe in het tweede lid van par. 1 van art. IV noemen. De Memorie van Antwoord weerlegt ook geenszins de door de critiek gemaakte opmerking, dat op de volle vrije zee de Nederlandsche sterke arm meer vermag dan volgens het nieuwe tractaat op de Nederlandsche Westerschelde, op een stuk Nederlandsch gebied dus, dat politiek en strategisch gesproken altijd een van de meest geëxposeerde deelen van den Nederlandschen staat zal blijven, waar dus de minister terecht belangstelt op bevestiging en versterking van onze politieke positie. En is het wel in het belang van de twee landen, dat zij zich beide de handen politieel zóó binden, als het tractaat voorstelt? Is dit ook in het belang van de vrije vaart, die toch orde veronderstelt en noodig heeft? Er is een zin in de Memorie van Antwoord, die er op duidt, dat de minister zelf deze vraag ontkennend zou willen beantwoorden en het schijnt redelijkerwijze te verwachten, dat ook België dat zou doen. Waarom blijkt dan niets van pogingen om deze zaak bij de onderhandelingen over het aanvullend protocol recht te zetten? Van beide kanten was de wil bij die onderhandelingen blijkbaar goed; dit zoo zijnde ware men er stellig in geslaagd een passende formule te vinden, die de politieele belangen in overeenstemming zou hebben gebracht met die der vrije vaart, evenals het protocol, gelijk bleek, er ook in is geslaagd, de Zeeuwse oeverbelangen naast het scheepvaartbelang tot hun recht te doen komen. De minister wijst er bij herhaling op, dat bij de gemeenschappelijke uitvoeringsbepalingen, die voorzien zijn en noodig zullen zijn, nog nadere correcties zullen kunnen worden aangebracht, evenals dat in de jaren na 1839 geschiedde; dit worde in het algemeen niet tegengesproken, maar hier geldt het toch een punt van zóó eminent politiek belang, dat de correctie aanstonds behoort te worden gemaakt. Het wil ons dan ook voorkomen, dat de Kamer hier behoort aan te dringen op nadere „omschrijving van de strekking der bepaling”.

Op 27 Mei 1925 vestigden wij ook de aandacht op het gemis aan reciprociteit in het waterwegenregime van het verdrag, bezwaar, dat ook in veel andere beschouwingen over het tractaat is geuit; en al zegt de Memorie van Antwoord in par. 11 in een ander verband, dat de klacht, dat het verdrag eenzijdig zou zijn, niet opgaat, het aanvullend protocol komt onder IV in belangrijke mate aan het wederkeerigheidsbezwaaar tegemoet. Echter niet volkomen; terwijl toch krachtens art. VI par. 7 van het verdrag het daar bedoelde differentieerverbod ten bate van België komt te rusten op bijna het geheele Nederlandsche waterwegennet, zal dit verbod op Belgisch gebied ten bate van Nederland krachtens het aanvullend protocol slechts gelden voor het Moerdijk- en het Venlo-kanaal, niet voor allerlei andere bestaande of te maken kanalen. Het is bekend, dat België door zijnen kosteloozen sleepdienst voor de scheepvaart tusschen Antwerpen en Straatsburg zelfs op Nederlandsch gebied ten nadeele der Nederlandsche havens differentieert; in verband hiermede is het zeker toe te juichen, dat het protocol onder IV lid 2 bepaalt, dat België op de in art. VI par. 7 van het tractaat bedoelde waterwegen — dus ook op bijna het geheele Nederlandsche waterwegennet: is dit in par. 5 van de Memorie van Antwoord niet over het hoofd gezien? — aan de scheepvaart geen enkel ander gemak of voordeel zal verleen; uit hoofde van de bestemming of de herkomst van het schip of deszelfs lading, en een kostelooze sleepdienst daar ook niet zal kunnen worden ingesteld.

De loop der dingen heeft meegebracht, dat de Belgisch-Nederlandsche onderhandelingen gebracht zijn op een hooger plan dan waarop men ze aanvankelijk te Parijs wenschte te plaatsen, en het is één der verdiensten van Jhr. van Karnebeek, dat hij vanaf den aanvang daarop af heeft gestuurd. Bijzonder gelukkig is in dit verband de passage in zijn Memorie van

Antwoord, waarin hij wijst op de belangengemeenschap van de Nederlandsche en de Belgische zeehavens, ingeperst als deze liggen tusschen het groote Frankrijk en het groote Duitschland, welke beide alles doen om het verkeer naar hun eigen zeehavens te leiden; of het stuk der Memorie van Antwoord, waarin gewezen wordt op den noodzakelijken arbitrage-sluitsteen voor het gemeenschappelijke Scheldebeheer der oeverstaten; of waar zij er den nadruk op legt, dat, waar moeilijkheden tusschen twee landen bestaan, die verband houden met hun ligging, met name met het geopolitische probleem bij uitnemendheid, *den uitweg naar zee*, de geest van den Volkenbond medebrengt, dat men tracht tot eene schikking te geraken. En dat ook van Belgischen kant begrepen wordt, dat het zich op hooger standpunt heeft te plaatsen dan het aanvankelijk deed, bewijst het feit, dat het onder van der Velde's ministerschap er eindelijk toe is overgegaan de verplichte jurisdictie van het Haagsche Hof van Justitie te aanvaarden, het feit ook, dat het thans berust in Nederland's zoo begrijpelijken „onverzettelijken afkeer” van politieke en militaire combinaties, en verklaart genoeg waarborgen te bezitten in het Grondverdrag van den Volkenbond en de tractaten van Locarno.

Men kan dit alles beamen en uit dien hoofde de Belgisch-Nederlandsche regeling eene gelukkige en navolgenswaardige vinden, en toch niet voorbijzien, dat, gelijk minister van Karnebeek het op 3 Juni 1920 in de Tweede Kamer uitdrukte, „Nederland in het verdrag belangrijke concessies aan België gedaan heeft zonder zijnerzijds veel daartegenover te bedingen”. Nu zullen wij in deze weinige *internationaal-politieke* opmerkingen niet pogen een antwoord te geven op de vraag of het kanaal naar den Moerdijk of dat langs Venlo en al de andere gedane concessies, te nadeelig voor ons eigen land zijn om te worden aanvaard, dan wel of dit niet het geval is. Maar waar ook de regeering niet kan ontkennen, dat de aan België te done concessies bepaalde economische nadeelen voor Nederland medebrengen, had in de Memorie van Antwoord o.i. niet mogen ontbreken de stellige toezegging der regeering, dat ze zich voorstelt die nadeelen zooveel mogelijk te compenseeren door met de meeste voortvarendheid al die talrijke maatregelen ter hand te nemen of tot een spoedig goed einde te brengen, die in het belang zijn van de Nederlandsche zeehavens, en die Nederland zonder meer éézijdig kan verwezenlijken, of waarop Nederland althans invloed kan uitoefenen. Die toezegging missen wij in de overigens in grooten stijl gehouden Memorie van Antwoord. Maar zij kan door de Staten-Generaal nog gevraagd en door de regeering nog gegeven worden. Eventueele goedkeuring van het Belgische verdrag behoort o.i. gepaard te gaan met een door de Staten-Generaal en de regeering in gemeenschappelijk overleg vastgesteld *grootscheepsch plan van compenseerende maatregelen*: zeer snelle afwerking van den nieuwen waterweg naar Maastricht, zeer snelle verwezenlijking van eene verbeterde verbinding tusschen Amsterdam en de Waal, en zoovele andere gerechtvaardigde desiderata onzer zeehavens.

W. J. M. VAN EYSINGA.

HET NEDERLANDSCH-BELGISCHE TRACTAAT EN DE MEMORIE VAN ANTWOORD.

Bij brief van 28 Mei 1926 heeft Minister van Karnebeek zijn Memorie van Antwoord in zake het op 3 April 1925 gesloten Nederlandsch-Belgische verdrag aan de Tweede Kamer toegezonden. Zij is geworden tot een omvangrijk betoog ter verdediging van het verdrag tegen de critiek, waartoe het in Nederland aanleiding heeft gegeven en vormt een zeer lezenswaardig geheel, in overtuigenden toon geschreven. Ook getuigen haar inhoud en vorm van de voorbeeldige wijze, waarop deze minister zijn standpunt weet te verdedigen en vooral van zijn vaardigheid om een

niet sterk in de materie doorgedrongen lezer, die niet veel noodig heeft om van weifelend tegenstander te veranderen in een bondgenoot, door handigen betoogtrant voor zich te winnen. Ten volle heeft de Minister daarbij gebruik gemaakt van de tegemoetkomende houding, welke als gevolg der sedert het verschijnen van het Voorloopig Verslag met België gevoerde onderhandelingen, door de Belgische regeering op een zeer enkel punt is aangenomen, en die is neergelegd in het aan het verdrag toegevoegde Additioneele Protocol. Het valt niet te ontkennen, dat dit Protocol, hetwelk dezelfde bindende kracht bezit als het verdrag, eenige verbetering brengt, waarbij echter niet vergeten dient te worden, dat zij slechts een enkel punt betreft van de talrijke, waarop critiek is geoefend. In den loop van deze behandeling van de economische zijden van het verdrag in het licht der Memorie van Antwoord zal aan die verbetering nadere aandacht worden besteed, doch ik meen daaraan enkele algemeene opmerkingen te mogen doen voorafgaan.

Den lezer der Memorie van Antwoord treft in de eerste plaats, dat de Minister zich daarin telkens weder beroept op de onderhandelingen van 1919—1920 te Parijs, toen men het na moeilijke besprekingen ten slotte bijna met België eens was geworden over een verdrag, dat op eenige ondergeschikte punten na, overeenkwam met het nu ter tafel liggende. Het ging op politiek gebied veel minder ver dan de oorspronkelijk door België gestelde eischen en beschouwd in het licht der toenmalige politieke verhoudingen was dat een vooruitgang van niet geringe beteekenis. Het Verdrag kwam toen door de in België daartegen opgekomen oppositie niet tot stand, doch toen eenige jaren later van Belgische zijde werd kenbaar gemaakt, dat men nu wel bereid was, het alsnog te aanvaarden, meende Minister van Karnebeek, met het oog op de onderhandelingen van 1919—1920, het toenmaals aangeboden verdrag nu niet te kunnen weigeren. De Nederlandsche regeering stond dus, naar 's Ministers meening, niet vrij tegenover de vraag, of nog op de Belgische bereidverklaring moest worden ingegaan en misschien had het meer in het belang van ons land gelegen, indien daaruit de conclusie ware getrokken, dat de nadere uitwerking en beantwoording dier vraag liever moest worden overgelaten aan personen, die de vorige onderhandelingen niet hadden meegemaakt. Doch daartoe is het niet gekomen en een der zwaarst wegende argumenten der Memorie van Antwoord ligt nu in het verband tusschen de onderhandelingen van 1919—1920 en het onder zoo geheel andere tijdsomstandigheden ingediende wetsontwerp ter ratificatie van het verdrag van 3 April 1925. Op politiek gebied moge het verdrag, zooals het in 1920 werd geformuleerd, voor Nederland een vooruitgang zijn geweest tegenover het oorspronkelijke Belgische standpunt, de economische bepalingen beteekenen ook nu nog, nadat het Additioneele Protocol op een enkel punt verzachting heeft gebracht, groote tegemoetkomingen aan België ten nadeele der Nederlandsche Volkswelvaart.

De Minister schrijft in den aanvang van zijn betoog, dat het verdrag geen do-ut-des contract is ter regeling van wederzijdsche belangen, doch dat daarbij rekening viel te houden met de Belgische eischen van 1919 (hierin ligt reeds een gedeeltelijk toegeven aan die eischen en dus een ongewenschte beïnvloeding van den grondslag van het verdrag) en met het scheidingsverdrag van 1839. Voortdurend verwijst de Minister verder naar dat verdrag en zelfs vindt men in de Memorie telkens weder de argumentatie, dat bepalingen van het verdrag van 1925 niet anders zijn dan logische uitvloeisels van de beginselen van het tractaat van 1839. Op verschillende punten ligt daarin zelfs 's Ministers voornaamste verdediging. Raadpleging van het verdrag van 1839 leidt dan echter tot de conclusie, dat hier van een verder voortbouwen op of van een natuurlijk uitvloeisel van het scheidings-

verdrag geenszins mag worden gesproken. Dat genoemd verdrag zeker de Nederlandsche positie bij de nieuwe onderhandelingen tot zekere hoogte moest bepalen, ligt voor de hand. Rechten, door België reeds in 1839 verkregen, konden niet worden verkort en tegenover die rechten kon Nederland geen tegenprestaties eischen, doch voorzover het nieuwe verdrag boven het tractaat van 1839 uitging dienden de onderhandelingen geheel op voet van gelijkheid te worden gevoerd. Juist voor bepalingen, met welke dat het geval is, betoogt de Minister, dat zij als uitvloeisel en verdere uitwerking der beginselen van het verdrag van 1839 zijn te beschouwen. Reeds dadelijk komt dat aan het licht op blz. 3 der Memorie van Antwoord, waar de Minister schrijft, dat in 1839 in verband met de omstandigheid, dat de verbindingen van België met de zee, met den Rijn en met het Deutsche achterland over Nederlandsch gebied zouden loopen, speciale voorzieningen getroffen waren in het economisch belang van België, welke samenwerking tusschen de beide landen onderstelden en waaraan België zekere rechten ontleende. Daartegen is weinig in te brengen. In de paragrafen 4, 5 en 8 van art. IX van het verdrag van 1839 staan de bepalingen, waarop de Minister doelt. De eerste twee bevatten voorschriften omtrent de vrije vaart op de waterwegen tusschen Antwerpen en den Rijn en paragraaf 8 verplicht Nederland om aan de Belgische scheepvaart gelijkwaardige waterwegen aan te wijzen, indien door natuurlijke gebeurtenissen of kunstwerken de bestaande vaarwegen onbruikbaar mochten worden gemaakt. Die voorschriften is Nederland nauwkeurig nagekomen en verdere eischen kan België daaraan niet ontleenen. Geen enkele algemeene bepaling of beginselverklaring komt op dit gebied in het verdrag van 1839 voor en toch verklaart nu de Minister, dat op grond der aan dat verdrag ten grondslag liggende beginselen aan zekere Belgische desiderata, betrekking hebbende op verdere volmaking der waterwegen tusschen Antwerpen en den Rijn, moest worden tegemoetgekomen. Daarbij wordt dan gewezen op het verschil in ligging van Antwerpen en Nederland ten opzichte van den Rijn, het feit, dat de Belgische scheepvaart op weg naar het Deutsche achterland en naar de zee Nederlandsch gebied heeft te passeeren en dat het op grond van het verdrag van 1839 op onzen weg ligt, zooveel als in onze macht ligt mee te werken tot het wegnemen van dit door de geografische ligging veroorzaakte verschil. In antwoord op die argumentatie, verdient het de aandacht, dat Nederland alle op de waterwegen betrekking hebbende voorschriften van 1839 ten volle is nagekomen, zoodat alle verdere Belgische desiderata op dit punt geheel buiten verband met het verdrag van 1839 kunnen worden beschouwd en onderhandelingen tusschen beide staten zonder Nederlandsche gebondenheid aan eenige vroegere verdragen of verplichtingen dienen te worden gevoerd. Indien dat geschied was, zou het nieuwe verdrag er op het punt der waterwegen waarschijnlijk anders hebben uitgezien en zouden daarin niet zulke vergaande tegemoetkomingen aan de Belgische eischen zijn neergelegd.

In de volgorde van het verdrag en de Memorie van Antwoord trekt hier in de eerste plaats het Schelderegime de aandacht. Op dit punt is het, dat het Additioneele Protocol welkome verbeteringen brengt. De Nederlandsche verplichting tot onderhoud is namelijk door dat Protocol naast het in goeden staat houden van tonnen, bakens, lichten, enz. en het opruimen van wrakken, beperkt tot baggerwerk, zoolang dit, telkens berekend voor periodes van 20 jaar, een hoeveelheid van 15 millioen M³. niet te boven gaat. Verder baggerwerk wordt als uitbreiding en verbetering van den waterweg beschouwd en komt ten laste van België.

De andere bepaling van het Additioneele Protocol, die op het Schelderegime betrekking heeft en tot zekere hoogte als verbetering dient te worden aangemerkt, betreft het veelbesproken gevaar, dat het verdrag meebrengt voor de waterstaatsbelangen der

provincie Zeeland. Onveranderd blijft gelden het in artikel IV paragraaf 2 neergelegde hoofdbeginsel, dat de Westerschelde met haar toegangen uit volle zee alsmede de Schelde beneden de haveninrichtingen van Antwerpen, wat de bevaarbaarheid betreft, te allen tijde moeten beantwoorden aan de eischen, welke zoolw door den vooruitgang van den scheepsbouw als door de toenemende behoeften van de scheepvaart worden gesteld. Hieraan hebben de verschillende instanties, die te beslissen zullen hebben over verlangens, welke België ter doorvoering van dit hoofdbeginsel ter tafel mocht brengen, zich te houden en dus ook de hoogste instantie, het bij het verdrag ingestelde scheidsgerecht. Bij de nadere uitwerking van het hoofdbeginsel schrijft paragraaf 4 voor, dat ter bereiking daarvan Nederland zelfs verleggingen en doorsnijdingen, zelfs landwaarts van de bandijken, in dit laatste geval voorzover zoodanige werken voor de verbetering onmisbaar worden geacht, heeft toe te staan. Het was deze bepaling, die, ten opzichte van het daaruit voor Zeeland dreigende gevaar, onrust had gewekt en het Additioneele Protocol bepaalt nu, dat, ofschoon uiteraard de belangen van de scheepvaart boven de andere belangen, welke op den waterweg-betrekking hebben, uitgaan, de besluiten, die over Belgische verlangens ten opzichte van verbetering van de Schelde genomen zullen worden, andere rechtmatige belangen, waarvan de miskenning een gevaar zou opleveren voor de aanwonenden, als daar zijn veiligheid van het oevergebied van den waterweg en de waterloozing van de op de Schelde afwaterende landstrekken, niet uit het oog mogen verliezen, met dien verstande, dat alle beslissingen, die deze belangen in gevaar zouden kunnen brengen, rekening zullen moeten houden met de te nemen maatregelen om dat gevaar te keeren. Kosten van die maatregelen komen, als zij onderhoudswerken betreffen, voor rekening van Nederland, anders gedeeltelijk ten laste van België. Met de genoemde belangen moet dus wel rekening worden gehouden, doch tot het achterwege laten der door België verlangde verbeteringen zullen zij niet leiden, daar zij „uiteraard” achterstaan bij de belangen der Belgische scheepvaart. Al mag dus het gevaar in zoverre zijn getemperd, dat de Nederlandsche belangen niet geheel worden voorbijgegaan en de kosten van maatregelen om het gevaar af te wenden, indien zij niet het onderhoud betreffen, gedeeltelijk ten laste van België komen, zoo dient toch niet vergeten te worden, dat het Belgische scheepvaartbelang het zwaarst blijft wegen en het dikwijls zeer bezwaarlijk zal zijn om met zekerheid vast te stellen, dat de te nemen veiligheidsmaatregelen werkelijk voldoende zullen zijn om het gevaar te keeren, dat, zool als de ervaring van eeuwen leert, in Zeeland zeer moeilijk in zijn vollen omvang en aard te onderkennen valt en waartegen afdoende maatregelen slechts na veel proefnemingen en mislukkingen gevonden kunnen worden. Deze tweede verbetering, die het Additioneele Protocol bevat, is dus niet meer dan een beperkte vermindering van een groot gevaar. Het reeds genoemde hoofdbeginsel van Artikel IV paragraaf 2 blijft de instructie vormen voor het scheidsgerecht, dat in hoogste instantie over door België verlangde verbeteringen zal hebben te beslissen. De critiek op dit scheidsgerecht heeft voornamelijk die instructie betroffen en 's Ministers redeneering, dat de regeeringen een woordje hebben mee te spreken, vóór besluiten omtrent verrekende verbeteringen worden getroffen, gaat niet op, daar boven de Regeeringen het scheidsgerecht staat en dit heeft nog steeds in de eerste plaats rekening te houden met de belangen der Antwerpsche scheepvaart.

Als grove onbillijkheid is sedert het bekend worden van het verdrag van 3 April 1925 de bepaling omtrent de hoogte der loodsgelden uit volle zee naar Antwerpen en omgekeerd gevoeld. 's Ministers verdediging van dit voorschrift, volgens hetwelk die loodsgelden niet hooger mogen zijn dan die, welke uit volle

zee naar Rotterdam en omgekeerd worden berekend, is zwak en weinig afdoend. Hij brengt haar in verband met de in 1839 vastgestelde regeling, welke geleid heeft tot de bekende en voor beide landen kostbare concurrentie der Nederlandsche en Belgische loodsen. Het was toch voor beide partijen een voordeel, dat bij het nieuwe verdrag aan ieder een deel van het terrein werd toegewezen en voor Nederland bestond er niet de minste aanleiding om tegenover België genoeg te nemen met het verlaten van het principe van 1839, volgens hetwelk bij de vergelijking der Rotterdamsche en Antwerpsche loodsgelden de afstand van de beide havens naar zee in aanmerking moest worden genomen. Geheel zonder grond wordt hier aan België een voordeel verschafft, waartegenover geen enkele tegemoetkoming staat en die de Belgische haven in betere positie brengt dan de Nederlandsche. De weinig welwillende Belgische bewering, dat Nederland schijnbaar door het hoog houden der Antwerpsche loodsgelden zijn eigen haven wilde bevordeelen ten koste van Antwerpen had niet de aandacht verdiend, die de Minister haar blijkbaar heeft toegekend; ten eerste reeds niet wegens haar aard en bovendien niet omdat haar onjuistheid dadelijk in het oog springt, wanneer men nagaat, dat de afstand van zee naar Antwerpen aanzienlijk grooter is dan van zee naar Rotterdam. Vergoelijkend merkt de Minister op, dat de loodsgelden immers niet eenzijdig door België mogen worden vastgesteld en bovendien, dat zij van te weinig beteekenis zijn, om een factor van beteekenis te vormen bij de keuze van de haven, die een schip zal aanloopen. Op de eerste tegenwerping valt te antwoorden, dat zij onjuist is. De loodsgelden worden volgens art. IV paragraaf 9 vastgesteld op dezelfde wijze als de besluiten omtrent de verbetering van het vaarwater en dus in hoogste instantie door het scheidsgerecht, dat volgens zijn instructie de belangen der Antwerpsche scheepvaart in de eerste plaats in het oog te houden heeft. Die belangen eischen natuurlijk lage loodsgelden en dan mag nog wel eens opgemerkt worden, dat volgens genoemde paragraaf de loodsgelden naar Antwerpen niet hooger maar dus wel lager mogen zijn dan naar Rotterdam. Op het punt van de beteekenis van het bedrag der loodsgelden valt op te merken, dat iedere kostenverhoging, ook een kleine, er toe meewerkt om het scheepvaartverkeer naar een haven te verminderen ten voordeele van den goedkooperen concurrent.

* * *

Zeer belangrijk zijn ook de bepalingen omtrent de waterwegen tusschen Antwerpen en den Rijn. In het verdrag van 1839 waren daaraan gewijd de reeds genoemde paragrafen 5 en 8 van art. IX, waarvan het eerste de vrije vaart op die waterwegen voorschreef en het andere Nederland verplichtte aan België een nieuwen gelijkwaardigen weg aan te wijzen, indien eenig deel van den waterweg door natuurlijke oorzaken of kunstwerken onbruikbaar mocht worden gemaakt. Het is van belang, zich van de draagkracht dier paragrafen rekenschap te geven, omdat de Minister daarop zijn verdediging grondvest van die bepalingen van zijn verdrag, welke voornamelijk door middel van het kanaal Antwerpen-Moerdijk een zeer ernstige bedreiging bevatten voor de Nederlandsche volkswelvaart. De Minister brengt daarbij te berde den geest, die de onderhandelaars, die het verdrag van 1839 samenstelden, heeft beziel. Men zou toen namelijk zijn uitgegaan van de bedoeling, voor België de nadeelen weg te nemen, welke ten opzichte van de Rijnvaart voortspruiten uit zijn geografische ligging. Aan die bedoeling zouden dan de genoemde paragrafen 5 en 8 van het verdrag van 1839 haar bestaan te danken hebben en voortbouwende op datzelfde grondbeginsel van 1839 komt dan de Minister tot de conclusie, dat wij dus ook nu wel gehouden zijn, aan België het kanaal Antwerpen-Moerdijk toe te staan. Deze redeneering is een voorbeeld van de ge-

varen, welke de ontegenzeggelijk handige debaters-eigenschappen des Ministers met zich brengen. Schijnbaar logische uiteenzettingen, waarvan eerst bij nauwgezette lezing de onjuistheid aan den dag treedt, dienen ter verdediging van plannen, waarmede buitengewoon groote Nederlandsche economische belangen zijn gemoeid, welke een meer zakelijke behandeling verdienen. Het moge waar zijn, dat men indertijd de bedoeling heeft gehad tegemoet te komen aan de bezwaren, die België eventueel kon ondervinden door het feit, dat zijn natuurlijke weg naar den Rijn over Nederlandsch gebied liep. Om die bezwaren te ondervangen, zijn in het verdrag van 1839 opgenomen de bepalingen, waarvan zooveel sprake was, benevens art. XII, dat België het recht gaf door Nederlandsch Limburg bij Sittard een weg of een kanaal aan te leggen ter verbinding van Antwerpen met Duitschland. Van die vrijheid heeft België in 1873 gebruik gemaakt door den aanleg van een spoorweg en aan de twee andere bepalingen heeft Nederland voldaan door de vaart op de waterwegen tusschen Schelde en Rijn vrij te laten en, toen de bestaande verbindingen door Kreekrak en Sloe onbruikbaar werden, de kanalen door Zuid-Beveland en Walcheren aan te leggen. De Minister beweert nu wel, en laat aan zijn bewering zelfs de woorden „zooals men weet” voorafgaan, dat bij het scheidingsverdrag aan België te allen tijde een behoorlijke scheepvaartverbinding van Antwerpen met den Rijn werd verzekerd, doch in het verdrag is van zulk een verzekering niets te vinden. Niets vindt men daar in dit verband dan de Nederlandsche verplichting, die tot het graven der twee Zeeuwsche kanalen heeft geleid. De Minister had echter de aangehaalde bewering noodig om ongemerkt te komen tot het betoog, dat dus bij het voortschrijden van de eischen der scheepvaart en de techniek van den scheepsbouw aan België niet een geheel nieuw kanaal van Antwerpen naar den Moerdijk kon worden geweigerd, dat in 1919 behoord had tot de exorbitante Belgische eischen. Nu eenmaal het kanaal Antwerpen-Moerdijk als een der uit die zoo geheel andere tijden overgebleven eischen was overgegaan in het verdrag, diende daarvoor een verdediging te worden gevonden. Het genoemde betoog is daartoe echter niet voldoende, want niet slechts dient aannemelijk gemaakt te worden, dat het kanaal door Zuid-Beveland niet aan redelijke door België te stellen eischen voldoet, of zelfs, als men zich zou willen houden aan de voorschriften van 1839, dat het onbruikbaar is geworden, doch ook zal het nog noodig zijn uiteen te zetten, waarom Nederland zal hebben toe te staan het graven van een kanaal, dat nooit kan genoemd worden de verbetering van de waterwegen tusschen Schelde en Rijn, doch een geheel nieuwe schepping zal zijn. Tot aanwijzing van nieuwe wegen aan de Belgische scheepvaart verplichtte Nederland zich in 1839, wanneer een der bestaande routes onbruikbaar mocht worden, doch waar is hier de onbruikbare route? Ver uitgaand boven de bepalingen van 1839 heeft Nederland steeds gewerkt aan de verbetering en vergroting van het kanaal door Zuid-Beveland en in het overige vaarwater is de diepgang zeer voldoende. Neen, niet van het verdrag van 1839 is toestemming tot het kanaal Antwerpen-Moerdijk een uitvloeisel doch van de overgedreven eischen van België in 1919, toen dit land het plan opvatte om voor zijn zeeverkeer alle voordeelen te verkrijgen, waartoe de toenmalige internationale politieke situatie het de gelegenheid scheen te geven. Deze voordeelen bestonden niet uit de opheffing van bezwaren, die voortsproten uit het feit, dat België's weg naar den Rijn over Nederlandsch gebied loopt, volgens het beginsel, dat de Minister beweert te willen toepassen, doch er werd gestreefd naar kunstmatige correctie van Antwerpens geografische ligging, zonder dat hier sprake was van bezwaren, die met de politieke scheiding tusschen Zuid- en Noord-Nederland iets te maken hadden. Ook zelfs het door Minister van Karnebeek geconstrueerde beginsel van het verdrag van

1839 kon daarbij niet volstaan en dus moest de verplichting om volgens art. IX par. 8 van het verdrag van 1839 gelijkwaardige waterwegen aan te wijzen vervangen worden door den nieuwen vorm, dat Nederland aan Antwerpen te allen tijde een „behoorlijken” weg naar den Rijn had verzekerd.

Een weerlegging der veel gehoorde bewering, dat het bedoelde kanaal van onberekenbaar nadeel zal blijken te zijn voor de welvaart van Nederland, is in de Memorie van Antwoord slechts in zeer geringe mate te vinden, terwijl ook reeds in de Memorie van Toelichting volstaan werd met de mededeeling, dat de regering gemeend heeft, zich tegen het kanaal niet te mogen verzetten. De Minister meent echter, dat de critici wel wat duidelijker hadden mogen aangeven, waarin dan wel de groote nadeelen bestaan, die het kanaal Antwerpen-Moerdijk aankleven. Een opsomming dier nadeelen is hier dus wel op haar plaats, waarbij dan tevens gelegenheid zal bestaan om te wijzen op de buitengewoon groote waarde, die het kanaal voor Antwerpen zal bezitten. De nadeelen voor Nederland houden alle verband met de wijziging, welke het kanaal zal brengen in de verhouding van Antwerpen tot de Nederlandsche havens Amsterdam en Rotterdam. Ten opzichte van het Rijnverkeer ligt Amsterdam in minder gunstige positie dan Rotterdam en nadeelen, die Rotterdam ten gunste van Antwerpen ondervindt, zullen dus voorzoover gelijksoortig verkeer betreft in minstens dezelfde mate door Amsterdam worden gevoeld. Om het nadeel voor Amsterdam aan te toonen is het dus voldoende om te verwijzen naar de bezwaren, die Rotterdam van het kanaal zal ondervinden. De voornaamste daarvan worden in de volgende punten naar voren gebracht:

1o. De Minister geeft toe, dat Rotterdam een deel van zijn voorsprong boven Antwerpen verliest, doch ontkent, dat die vrijwel zou worden tenietgedaan. Vooral grondt hij dat op het feit, dat de afstand Dordrecht-Antwerpen toch altijd nog grooter zal blijven dan Dordrecht-Rotterdam. Zoo eenvoudig is de kwestie echter niet. Rijnschepen, die op weg naar Antwerpen, Dordrecht naderen, verwisselen daar van sleepboot. De sleepboot, die ze tot Dordrecht heeft gebracht, wordt door een kleinere vervangen, die ze naar Antwerpen sleept. Bij aankomst aldaar moeten, vóór de ligplaats in de havens kan worden bereikt, sluisen worden gepasseerd en in verband met het wisselend getij gaat dikwijls veel tijd verloren, vóór daartoe de gelegenheid bestaat. Als het kanaal Antwerpen-Moerdijk gereed is echter, zal de Rijnsleepboot het schip brengen tot bij de sluis te Moerdijk. Daar wordt zij door een lichte kanaalboot vervangen of tractors als in het Panamakanaal brengen het schip op de goedkoopste en snelste wijze direct in de Antwerpsche haven. Zij vinden daar een prachtige ligplaats, want door zijn directen overgang in de Antwerpsche haven, waarbij sluisen niet meer gepasseerd behoeven te worden, is het einde van het kanaal als voorbeschikt om te worden verwijfd tot een Rijnscheepvaarthaven voor Antwerpen met de best denkbare gelegenheid voor de overlading van massagoederen. Niet slechts voor de Rijnvaart ligt een belang van grootte betekenis in het feit, dat bij het bereiken der haven geen sluisen te passeeren vallen, waarbij het getij zijn moeilijkheden veroorzaakt, doch daarvan profiteert ook de Antwerpsche zeevaart, die eveneens naar binnen moet worden gescht en tegenwoordig daarbij dikwijls te wachten heeft op voor de sluis wachtende binnenschepen. Een groot voordeel ligt dus voor Antwerpen daarin, dat het voor de Rijnvaart ophoudt getijhaven te zijn. Hoe is nu de toestand te Rotterdam? Het losgooien van de Rijnsleepboot geschiedt daar aan de Steenplaat boven de bruggen, waar zij vervangen wordt door een havensleepboot, die in verband met het getij een zware boot dient te zijn. Deze brengt het schip naar de ligplaats. Met de reis van Dordrecht naar de Steenplaat is evenveel tijd gemoeid als met die van Dordrecht naar Moerdijk. Van laatstgenoemd punt is het schip dan goedkoop en spoedig in een centrale binnenscheepvaarthaven te Antwerpen, terwijl in het ver uiteengelegen Rotterdamsche havencomplex in zeer veel gevallen op verren afstand van de definitieve los- of laadplaats moet worden geankerd. Stroomopwaarts tot Slikkerveer liggen tegenwoordig de Rijnschepen van Rotterdam geankerd, vanwaar zij per sleepboot moeten worden gebracht naar een der Rotter-

damsche havenbekkens. Het ligt dus voor de hand, dat het kanaal Antwerpen-Moerdijk, als het goed wordt ingericht, aan de Rijnvaart groote voordeelen zal bieden boven Rotterdam. Men denke dan nog aan de mogelijkheid eener goede verlichting langs het kanaal, die het opslepen van Moerdijk naar Antwerpen ook des nachts mogelijk zal maken, wat naar Rotterdam onmogelijk is. Met zekerheid mag worden aangenomen, dat bij tot standkoming van het kanaal de Rijnavrachten naar Antwerpen vrijwel dezelfde zullen zijn als naar Rotterdam.

2o. Iedere verbetering van den vaarweg van den Rijn naar Antwerpen ontnemt natuurlijk aan Rotterdam en Amsterdam een deel van die soort van verkeer, waarvoor zoowel Antwerpen als de Nederlandsche havens zijn geoutilleerd, dus ook van het stukgoedverkeer, dat voor Rotterdam zoo buitengemeen belangrijk is, omdat het de meeste werkgelegenheid meebrengt, doch waarin die haven achterstaat bij Antwerpen, dat gesteund wordt door:

a. zijn vele stukgoed van eigen bodem, zijn goedkoopere spoorwegtarieven uit Oost- en Noord-Frankrijk en zijn eigen spoorweg-uitzonderingstarieven,

b. zijn diep landinwaartsche ligging, die het dichter bij de industriegebieden brengt,

c. door het grootere aantal stoomvaartlijnen, dat Antwerpen aandoet voor het laden van stukgoed, dat om de onder a. genoemde redenen in Antwerpen in meerdere mate wordt aangebracht.

3o. Rotterdam doet zijn best, zijn stukgoedverkeer te doen toenemen en meer stoomvaartlijnen zijn haven te doen aanloopen, doch zoodra door het kanaal de vaart naar Antwerpen wordt verbeterd, zullen die pogingen falen en Antwerpen zal in nog hoogere mate dan nu het stukgoedverkeer tot zich trekken. Een belangrijk nadeel ligt daarin ook voor de Nederlandsche exportindustrie, die de frequentie der verschepingsgelegenheden uit de Nederlandsche havens zal zien afnemen.

4o. Dergelijke nadeelen zal het verkeer der massagoederen op de Nederlandsche havens ondervinden. Reeds nu heeft Antwerpen daarin een aanzienlijk verkeer naar den Rijn, alleen reeds omdat de talrijker lijnboten ook massagoederen aanbrengen. Vele van die goederen, welke nu nog hun weg over Rotterdam nemen, zullen zoodra Antwerpens positie ook slechts een kleinigheid verbetert, over die haven gaan. In de eerste plaats zal daarbij Rotterdam die massagoederen verliezen, welke grensgevallen vormen, m.a.w. tegenwoordig nog juist over Rotterdam komen en deze rubriek vormt een groot gedeelte van het geheel.

5o. De Minister betoogt, dat men bij het tot stand komen van het kanaal niet te bevreesd moet zijn voor de toekomst van Rotterdam, omdat die haven immers gelegenheid zal hebben, zich verder in te richten en te volmaken, zoodat, wanneer het kanaal gereed is, Rotterdams positie voorgoed en voldoende gevestigd is. Dit is een gevaarlijke redeneering, die met de werkelijkheid geen rekening houdt. Het verkeer gaat nauwkeurig te rade met het kostenvraagstuk en als na voltooiing van het kanaal Antwerpen meer voordeelen biedt dan Rotterdam, kan een gevestigde positie Rotterdam niet helpen.

6o. Men vindt in het betoog van den Minister een passage over verdeling van het verkeer tusschen Antwerpen en de Nederlandsche havens, waarbij blijkbaar vaag gedacht wordt aan een belangengemeenschap, waarin iedere haven zich zou specialiseeren in die soort van verkeer, waarvoor zij het best is ingericht. Waar zijn de teekenen, die op de mogelijkheid van zulke samenwerking wijzen in plaats van op het voortduren der onderlinge mededinging, waarover de Minister zich wat smalend uitlaat? In de feiten ligt niet de minste aanleiding om aan te nemen, dat niet ook in de toekomst Antwerpen zoowel als de Nederlandsche havens haar best zullen doen, haar aandeel van het verkeer te doen toenemen en het kanaal Antwerpen-Moerdijk zou voor Rotterdam en Amsterdam daarbij de kans op succes sterk doen afnemen.

7o. Eenig voordeel door aanvoer van uit te voeren of afvoer van óverzee aangebrachte goederen langs het kanaal is voor de Nederlandsche havens in geen deele te verwachten. België zorgt er wel voor, dat zijn spoorweguitzonderingstarieven alleen gelden voor goederen, die over Belgische havens ter zee worden aangebracht of verscheppt en zoodra de goederen hun weg nemen naar of van een niet-Belgische haven, gelden de uitzonderingstarieven niet meer.

Zeer zwak is het betoog in de Memorie van Antwoord over de bijkomstige voordeelen, die het kanaal voor Nederland zal meebrengen. Er wordt gewezen op

de gelegenheid, die de Nederlandsche binnenscheepvaart zal verkrijgen voor deelname aan de vaart naar België en Noord-Frankrijk, doch op het Binnenscheepvaartcongres, in begin Mei te Groningen gehouden, is duidelijk genoeg tot uiting gekomen, dat de belanghebbenden er anders over denken en juist tegen het kanaal zijn gekant, omdat zij daarvan mededinging dor Belgische en Fransche binnenscheepvaart op Nederlandsch terrein duchten.

Dit hangt samen met het feit, dat de licht gebouwde en goedkope Belgische en Fransche binnenschepen niet zeewaardig genoeg zijn voor de vaart op de Zeeuwsche stroomen en dus ons land nu slechts kunnen binnenkomen over de Zuid-Willemsvaart. Het kanaal Antwerpen-Moerdijk zou aan die schepen de gelegenheid bieden om in grooten getale uit Antwerpen, waar steeds vele hunner aanwezig zijn, ons land binnen te komen en aan de Nederlandsche binnenscheepvaart deel te nemen.

Als novum ten opzichte van het kanaal Antwerpen-Moerdijk vindt men in de Memorie van Antwoord vermeld, dat gedacht wordt aan een aftakking op Nederlandsch gebied naar de Wester-Schelde, die een veel verbeterde vaargelegenheid zou openen naar Zeeuwsch-Vlaanderen. Afgezien nog van het feit, dat de Wester-Schelde ter plaatse zeer weinig water heeft en dus zeer kostbare werken noodig zouden zijn, heeft zulk een verbinding voor de Nederlandsche scheepvaart geen waarde. Zij zou toch de geheele Wester-Schelde moeten volgen en schepen, die daarvoor geschikt zijn, kunnen evengoed ook de Ooster-Schelde bevaren en zullen den meer directen weg nemen door het kanaal van Zuid-Beveland.

Voordeelen voor Nederland biedt het kanaal dus niet en het is geen wonder, dat de Minister, ofschoon hij het Nederlandsche belang wel duidelijk vindt, schrijft, die voordeelen maar liever niet „nader te ontwikkelen”.

Opmerkelijk is de rhetorische vraag, die de Minister stelt op blz. 19 der Memorie van Antwoord en die luidt: „Moest, nu België met het oog op de toekomst „op een anderen weg bedacht meende te moeten zijn „en geen bezwaar zag in de zeer hoge kosten, aan de „uitvoering daarvan verbonden, daartegenover een af- „wijzende houding worden aangenomen en voor de „vervulling van dit verlangen van het Nederlandsch „territoire een struikelblok worden gemaakt?” De laatste zinsnede heeft blijkbaar, zooals ook uit de verdere argumentatie duidelijker wordt, betrekking op 's Ministers betoog, dat de toestemming tot het kanaal voortvloeit uit art. IX par. 8 van het verdrag van 1839, welk betoog reeds werd bestreden. Ook overigens ligt een ontkenkende beantwoording der vraag voor de hand. België kon namelijk voor een bevestigend antwoord geen enkel recht op grond van verdragen doen gelden en zulk een antwoord schaafde vitale Nederlandsche belangen. Het feit, dat België geen bezwaar zag in de hoge kosten, had trouwens den Minister reeds te denken moeten geven. Dat ook op grond van art. IX par. 8 van het verdrag van 1839 het kanaal Antwerpen-Moerdijk niet verdedigd kan worden blijkt uit de bepaling van art. IV par. 12 van het nieuwe verdrag, volgens welke nog op Nederland de verplichting wordt gelegd, de kanalen door Zuid-Beveland en Walcheren te verruimen, zoodra België dat verzoekt. De Minister schrijft nu in de Memorie van Antwoord, dat, wanneer een verruiming van het kanaal van Hansweert aan de orde wordt gesteld, overleg zal worden gepleegd over de participatie der kosten. Dit wekt den indruk, alsof ook over de verruiming zelf overleg mogelijk is. Daarvan is echter geen sprake, want het verdrag schrijft uitdrukkelijk voor, dat Belgische verlangens te dien opzichte vervuld moeten worden. Ook wanneer het kanaal Antwerpen-Moerdijk er is, zullen wij dus verplicht blijven, het kanaal door Zuid-Beveland te blijven verruimen en daaraan mee te betalen. Er kan dus geen sprake zijn van het trouwens aangevochten verband, dat de Minister steeds

legt tusschen het nieuwe kanaal en art. IX par. 8 van het verdrag van 1839, want van een vervanging van den ouden waterweg door een nieuwen kan, nu art. IV par. 12 van het nieuwe verdrag bestaat, toch niet worden gesproken!

Van zeer groote beteekenis zijn, zooals betoogd, de nadeelen, die in dit kanaalplan voor Nederland liggen opgesloten. Dat onze welvaart voor een groot gedeelte samenhangt met de mate, waarin het Rijnverkeer zich over onze havens beweegt, behoeft na de aanschouwelijke lessen, die wij daarover in de laatste 10 jaren ontvingen, nauwelijks meer betoogd. Daarmede hangt samen, dat ons volk zich sterker bewust is geworden, hoezeer het belang onzer havens samengaat met het nationaal belang, zoodat een tegenstelling in dezen niet bestaat. Het nationale belang, verbonden aan den bloei onzer havens, is na de Memorie van Antwoord en het bekend worden van het Additioneele Protocol nog evenzeer in gevaar als vóór dien tijd.

Bij zijn verdediging wijst de Minister intusschen op eenige voordeelen, die hij zegt sedert het bekend worden van het verdrag verkregen of zoo goed als verkregen te hebben. Een daarvan heeft betrekking op het bekende vrije slepen voor rekening der Belgische regeering tusschen Antwerpen en Dordrecht van en naar Straatsburg. De Memorie van Antwoord zegt hierover, dat België bereid is gebleken, in het Additioneele Protocol te verklaren, dat het aan dien gratis sleepdienst een einde zal maken uiterlijk nadat het kanaal Antwerpen-Moerdijk in gebruik zal zijn. Daarbij wordt vermeld, dat verplichtingen tegenover derden het aan België onmogelijk maakten, het vrije slepen reeds terstond te doen staken. Die derde nu is Frankrijk, tegenover welk land, toen Antwerpen werd vrijgesteld van de surtaxes d'entrepôt et d'origine voor het verkeer naar Frankrijk (vooral den Elzas), België zich tot het vrije slepen verplichtte tot op het tijdstip waarop het kanaal Antwerpen-Moerdijk gereed zou zijn. Geen wonder, dat België tegenover Nederland tot de genoemde verklaring bereid werd gevonden.

Verder spiegelt de Minister ons voor, dat gelijkstelling van de Nederlandsche havens met Antwerpen op het punt der sutaxes d'entrepôt et d'origine mogelijk zal zijn, zoodra het verdrag geteekend zal zijn, doch in de eerste plaats heeft niet België doch Frankrijk daarover te beslissen en wat beteekenen verder vrij slepen en de surtaxes voor onze havens tegenover het vele malen grootere en tot in lengte van dagen reikende nadeel van het kanaal Antwerpen-Moerdijk.

Ook de geldigheid der Belgische spoorweg-uitzonderingstarieven voor Terneuzen komt in de Memorie van Antwoord ter sprake. Het besluit, die tarieven voor Terneuzen te laten gelden, zou reeds in België gereed liggen om te worden uitgevaardigd, zoodra het verdrag geratificeerd is. Op geen enkele wijze blijkt echter, dat daaromtrent zekerheid bestaat en de onderhandelingen omtrent het Duitsch-Nederlandsche verdrag van November 1925 hebben ons geleerd, dat op dit gebied plannen niet steeds tot uitvoering komen. Deze zelfde onzekerheid geldt trouwens voor het punt der surtaxes d'entrepôt et d'origine. De eenige verbeteringen, die de Memorie van Antwoord brengt, blijven dus beperkt tot het Schelderegime.

* * *

De vraag is nu, wat het Nederlandsche standpunt tegenover het verdrag in zijn tegenwoordigen vorm dient te zijn. Het past daarbij niet, met een zekere minachting te spreken over het tegen elkaar afwegen der voor- en nadeelen. Blijkens de economische gedeelten van het verdrag is België er op uit, zich voordeelen te verschaffen en er bestaat geen aanleiding om het in de tegenpartij te laken, wanneer zij zich er rekenschap van geeft, of die eischen haar misschien in sterke mate benadeelen.

Van twee der voornaamste economische onderwerpen van het verdrag heb ik in dien geest de beteekte-

nis nagegaan, een derde onderdeel bleef nog onbesproken, en wel de verbetering der kanalen in Limburg en Oostelijk Noord-Brabant. De bepalingen, die daarover in het verdrag voorkomen, bevatten vele voordeelen voor België met welke opofferingen van Nederlandsche zijde samengaan. Zij zullen in het volgende nummer van dit blad nader ter bespreking komen.

Voordeelen voor Nederland op economisch gebied heeft de Minister ook in de Memorie van Antwoord niet kunnen aanwijzen en het bestaan der lichtzijden, die het verdrag naar zijn beweren bevat, heeft hij op economisch gebied nergens bewezen.

Welke dient nu de eindconclusie te zijn, tot welke de Nederlandsche lezer der Memorie van Antwoord komt? Tegen vervulling van redelijke Belgische verlangens, ook wanneer zij voor ons eenige opoffering beteekent, zal in Nederland nauwelijks iemand gekant zijn en van de wenschelijkheid eener vriendschappelijke verhouding tot het buurland is men algemeen doordrongen, doch daarin ligt niet opgesloten, dat een aanzienlijk deel onzer vervoersbronnen dient te worden prijsgegeven ten behoeve van de ontwikkeling van België's zeehaven tot een volmaakte Rijnhaven, welke in haar geografische ligging geen rechtvaardiging vindt en alleen ten koste van de Nederlandsche volkswelvaart te verkrijgen is. Niet tot het scheppen eener volmaakte verbinding van Antwerpen met den Rijn verplicht ons het verdrag van 1839, doch hoogstens tot het medewerken aan en het in goeden staat houden van de bestaande waterwegen tusschen Schelde en Rijn. Laat Nederland met het Schelderegime in zijn gewijzigden vorm, behalve inzake de loodsgelden, genoegen nemen, evenals met de bepalingen van het verdrag omtrent de Zuid-Oostelijke kanalen, doch tegen het kanaal Antwerpen-Moerdijk blijft onverminderd verzet geboden. Op blz. 34 van de Memorie van Antwoord verklaart de Minister trouwens, dat bij de onderhandelingen de waterwegen niet de hoofdzaak vormden, en men mag dus denken aan de waarschijnlijkheid, dat ook zonder dit kanaal overeenstemming mogelijk is. En laat ons er vooral aan denken, dat de zin aan den voet van blz. 7 der Memorie van Antwoord op een voor Nederland gevaarlijken gedachting wijst. Men leest daar: „Het zou met de consequentie en de betrouwbaarheid, die de Nederlandsche internationale politiek kenmerken en die in de „na-oorlogsche jaren aan de verheffing en het aanzien „van ons land ten goede zijn gekomen, niet hebben „gestrookt, wanneer wij van houding waren veranderd „op het oogenblik, dat aan het geding eindelijk een „einde scheen gekomen.” Aanzien in de internationale politiek zal toch nauwelijks verkregen worden door het toegeven aan exorbitante eischen van anderen en bovendien zou het met het prijsgeven van een deel onzer commercieele positie in de wereld, die wij als een kostbaar bezit hebben te verdedigen, daar zij een der steunpilaren is van ons volksbestaan, wel wat al te duur zijn betaald.

De Minister besluit zijn Memorie van Antwoord met een slottirade, waarin nog eens een korte samenvatting wordt gegeven van de hoofdzaken, waarom het naar zijn meening bij de samenstelling van het verdrag ging. Wij vinden daarin weder de onjuiste bewering, dat het verdrag eigenlijk voortvloeide uit het tractaat van 1839. Gevaarlijk is dit slot omdat het veel beweringen bevat, die schijnbaar juist zijn, doch die nauwkeurig onderzoek niet verdragen. Zoo leest men, dat de in het verdrag geregelde kwesties elementaire behoeften van België raken. Voor de economische punten van het verdrag is dat niet het geval. Antwerpen heeft zich onder het regime van 1839 ontwikkeld tot een wereldhaven, met welke het moeilijk concurreeren is en het is dus voor België allerminst een elementaire behoefte om de mogelijkheid te verkrijgen, die haven verder in staat te stellen, door kunstmatige bevoordeeling boven haar concurrenten,

deze laatste te gaan overvleugelen ten koste van de burgers van het nabuurland.

Ook beweert de Minister in het slot der Memorie van Antwoord, dat het verdrag „derhalve” niet eenzijdig in het voordeel van België zou zijn. Het woord „derhalve” heeft hier geen zin, want nergens in de Memorie is daarvan het bewijs geleverd. Gezien den inhoud van het verdrag zou dat ook niet te leveren zijn, doch daartegen richt zich niet het verzet. Slechts valt niet te accepteeeren, dat op economisch gebied de eenzijdigheid te ver is doorgevoerd en met het kanaal Antwerpen-Moerdijk de grenzen der redelijkheid overtreft. Daarin wreekt zich de ook in het slot telkens weer optredende gebondenheid, die de Minister gevoelt tegenover de verhoudingen van 1919—1920. Men vergete toch niet, dat België toen heeft gemeend meer te kunnen verkrijgen, dan het reeds aangeboden kreeg. Toen later bleek, dat dit een misrekening was, trachtte het nog het eenmaal onder zeer bijzondere omstandigheden aangeboden terug te krijgen. Er bestaat geen verschil tusschen die Belgische onderhandelingswijze en een Nederlandsche weigering om het verdrag in de hoofdzaken geheel onveranderd nog te aangaan.

JAN SCHILTHUIS.

KILOMETERBOEKJES.

Bij den gestadigen achteruitgang van het reizigersverkeer is — het ligt voor de hand — ook ernstig overwogen of het wenschelijk zijn zou wederom kilometerboekjes verkrijgbaar te stellen.

Herhaaldelijk is daarop aangedrongen, want men vindt het kilometerboekje een aantrekkelijk plaatsbewijs en men verwacht ook voordeel er van voor het spoorwegbedrijf, omdat het bezit van een boekje prikkelt tot reizen.

Ware de zaak zóó eenvoudig, dan zou het moeilijk te verklaren zijn, waarom tot de maatregelen, die thans tot verlaging van de tarieven genomen worden, niet behoort de invoering van kilometerboekjes.

Men moet echter bedenken, dat een kilometerboekje voor het publiek slechts aantrekkelijk is, indien het gebruik van het boekje meer voordeelen oplevert dan dat van andere plaatsbewijzen, en dat het spoorwegbedrijf door de afgifte van kilometerboekjes slechts gebaat wordt, indien zij leidt tot een bevredigende verkeerstoename.

Van groot belang is dus, op welke voorwaarden de kilometerboekjes verkrijgbaar gesteld worden.

Voorheen had S.S. retourkaarten, welke hooger in prijs waren dan die van H. S. Door kilometerboekjes in te voeren tegen den halven retourprijs van H. S. stelde S. S. hen, die zich van deze boekjes voorzagen, in staat bij haar even goedkoop te reizen als bij H. S., ja zelfs nog goedkooper, want door middel van de kilometerboekjes konden ook enkele reizen afgelegd worden tegen de helft van den retourprijs van H. S.

Dit gold tot 1 Januari 1911, toen de Nederlandsche Spoorweg-Maatschappijen gemeenschappelijke tarieven invoerden en kilometerboekjes verkrijgbaar stelden, welke op de lijnen van alle Maatschappijen geldig waren.

Zij schaften ook de retourkaarten af maar stieten daarbij op het bezwaar, dat voor reizen over groote afstanden, zooals tusschen Amsterdam, den Haag, Rotterdam, enz. eenerzijds en Zuid-Limburg, Twente, Groningen, enz. anderzijds tweemaal de nieuwe enkele reis-prijs niet onbelangrijk hooger zijn zou dan de af te schaffen retourprijs. Ten einde aan dit bezwaar tegemoet te komen, bepaalden zij, dat in de kilometerboekjes, welke overigens slechts 8 pCt. lager in prijs waren dan de nieuwe enkele reis-kaarten, voor een reis boven 200 K.M. toch slechts 200 K.M. in rekening gebracht zouden worden.

Zoowel in het eerste als in het tweede tijdvak waren dus de kilometerboekjes door de voordeelen, welke zij voor de koopers opleverden, zeer aantrekkelijk en daardoor werd het publiek dan ook geprikkeld tot

het kopen van deze boekjes op uitgebreide schaal.

Dit was echter niet voldoende, want indien de koopers met de kilometerboekjes niet meer reizen aflegden dan zij maken zouden, indien de boekjes niet bestonden, zou de afgifte daarvan voor de spoorwegen op verlies neerkomen.

Er was dus een bepaling noodig, welke hen tot een veelvoudig gebruik van de gekochte boekjes aanzette, en deze prikkel moest krachtig zijn, want de kilometerboekjes betekenden een belangrijke prijsverlaging en er was dus ook een aanzienlijke uitbreiding van het reizigersvervoer noodig om deze tariefsverlaging goed te maken.

Weliswaar is deze prikkel tot zekere hoogte steeds bij de kilometerboekjes aanwezig, want het bezit van een boekje, dat reeds betaald is en dat goedkoop is dan gewone plaatsbewijzen, wakkert wel eenigermate den reislust aan, maar deze prikkel alleen is toch te zwak om het verkeer belangrijk te doen toenemen, vooral omdat het vooruitzicht, dat na het opgebruiken van het boekje wederom een betrekkelijk hoog bedrag voor een nieuw boekje betaald moet worden, op den reislust remmend werkt.

Daarom werd bepaald niet alleen, dat een kilometerboekje opgebruikt moest worden binnen zes (500 K.M.) of twaalf (1000 K.M.) maanden, maar ook, dat er slechts van gebruik gemaakt mocht worden door den houder en zijn gezinsleden, dus door een zeer beperkt aantal personen.

Zoo waren de spoorwegen er van verzekerd, dat met het boekje gereisd werd in de mate, welke hun voldoende voorkwam, terwijl tevens voorkomen werd, dat een kilometerboekje afgestaan werd aan personen, die, omdat zij niet zelf een boekje koopen, op de duurder gewone plaatsbewijzen aangewezen zijn.

De voorwaarde, dat een kilometerboekje persoonlijk is, was moeilijk te handhaven en gaf vaak aanleiding tot onaangenaamheden; toch zou zij, indien nog ooit tot de invoering van kilometerboekjes besloten werd, evenmin als voorheen gemist kunnen worden. De vraag is echter, welke geldelijke voordeelen thans aan het gebruik van kilometerboekjes verbonden zouden kunnen worden, opdat zij voldoende gekocht zouden worden.

Wenschelijk zou wederom zijn een voordeel van bijzonderen aard, zooals in het eerste tijdvak, toen de kilometerboekjes de voordeelen van concurrentieplaatsbewijzen opleverden, of in het tweede tijdvak, toen aan het gebruik van deze boekjes het voordeel van den maximum-afstand van 200 K.M. verbonden was.

Noch het een noch het ander komt thans echter in aanmerking, want er is geen concurrentie meer tusschen de Nederlandsche Spoorweg-Maatschappijen en van een concurrentieplaatsbewijs kan dus ook geen sprake zijn; en tegen een maximum-afstand bestaan overwegende bezwaren, omdat toepassing daarvan in beginsel onbillijk geacht wordt en in de praktijk tot ernstige misbruiken geleid heeft.

Er zou dus niets anders overblijven dan voor de kilometerboekjes een zekere vermindering van het gewone tarief toe te passen.

Daarbij doet zich echter de moeilijkheid voor, dat, indien het verschil tusschen het gewone tarief en de prijzen van de kilometerboekjes gering is, deze weinig aantrekkelijk zijn zullen en dus niet voldoende gekocht zullen worden, terwijl, indien dit prijsverschil belangrijk is, zij wel genoeg genomen zullen worden, maar een zóo groote verkeerstoename noodig zijn zal, dat deze wel niet verkregen zal worden.

Werden b.v., zooals reeds geopperd is, de kilometerboekjes 40 pCt. goedkoop dan de gewone plaatskaarten, dan zou, om deze tariefsverlaging goed te maken en dus een gelijke opbrengst te behouden, het gedeelte van het verkeer, dat naar de kilometerboekjes overgaat, met bijna 70 pCt. moeten toenemen.

Dat bij een prijsverschil van 40 pCt. de kilometer-

boekjes in grooten getale gekocht zouden worden is wel waarschijnlijk, dat de koopers zóo veel met de gekochte boekjes reizen zouden, dat het vervoer met ongeveer 70 pCt. vermeerderen zou, is echter nauwelijks denkbaar.

De bepalingen zouden dus nog strenger gemaakt moeten worden, b.v. door een aanmerkelijke verkorting van den geldigheidsduur, om de houders tot veelvuldiger reizen te nopen.

Dan echter zouden de kilometerboekjes veel van hun aantrekkelijkheid verliezen en zouden zij bijna zeker niet in bevredigende mate gekocht worden.

Daarbij komt, dat zich voor de spoorwegen ook bezwaren van administratieve aard voordoen, welke niet licht geteld mogen worden.

Zoo vorderen de afgifte van een kilometerboekje en de inschrijving van de af te leggen reis meer tijd en werk dan de verkoop van gewone plaatsbewijzen, terwijl ook de controle van de ingeschrevenen reis en van de geldigheid van het boekje moeilijk en omslachtig is.

Voorts ontstaat een uitgebreide en tijdroovende briefwisseling tusschen het publiek en de spoorwegen over onjuistheden, voorkomende in de ingeschreven reis of de ingevulde of samengetelde of getransporteerde aantallen kilometers, over onleesbaarheid van de ingevulde gegevens, over waarborgsommen, welke niet tijdig teruggevraagd zijn, over kilometers, die ongebruikt gebleven zijn, enz. enz.

Daarenboven moeten alle van de reizigers terugontvangen boekjes geverifieerd worden, omdat anders geen zekerheid bestaat, dat het spoorwegpersoneel de reizen behoorlijk inschrijft en het publiek zich van het plegen van bedrog onthoudt. Dit is een zeer omvangrijk werk, waarvoor een talrijk en duur bureau noodig is.

Nu is wel waar, dat tengevolge van de vooruitbetaling van den prijs van de kilometerboekjes en van de waarborgsom de spoorwegen de beschikking krijgen over een bedrag, waarvoor zij geen rente behoeven te betalen, en dat van verscheidene kilometerboekjes enkele kilometers ongebruikt blijven, wat voor de spoorwegen zuivere winst oplevert, maar de waarde, waarop deze voordeelen geschat kunnen worden, is blijkens de ervaring niet belangrijk genoeg om veel gewicht in de schaal te leggen; het komt trouwens bij gewone plaatsbewijzen ook niet zelden voor, dat zij gedeeltelijk ongebruikt blijven.

Om over de talrijke en ernstige bezwaren, welke de afgifte van kilometerboekjes medebrengt, te kunnen heenstappen, moeten de spoorwegen dan ook op zeer gunstige uitkomsten kunnen rekenen, wat echter, zooals reeds opgemerkt werd, niet het geval is.

Men moet zich overigens geen overdreven voorstelling maken van de beteekenis, welke de kilometerboekjes voor het reizigersvervoer gehad hebben: in 1913 nl. bedroeg de opbrengst van de kilometerboekjes slechts ruim 13 pCt. van de opbrengst van het reizigersverkeer in zijn geheel. E. F. M. VAN MEERBEKE.

DE AFLOSSINGSVOORWAARDEN VOOR DE PANDBRIEVEN ONZER HYPOTHEEKBANKEN.

In het nummer van dit blad van 26 Mei j.l. zijn door den heer Mr. A. S. van Nierop eenige bezwaren ingebracht tegen de aflossingsvoorwaarden, opgenomen aan het slot van mijne behandeling van het onder bovenstaanden titel vermelde vraagstuk in de nummers van 12 en 19 Mei j.l.

De bezwaren van den geachten schrijver hebben geen aanleiding kunnen geven mijne zienswijze te wijzigen.

De Heer v. N. stelt voorop dat het hem onmogelijk toeschijnt aflossingsvoorwaarden te maken, welke voor alle tijden voor elken rentestand de meest juiste zijn, daar in tijden van stijgenden rentestand het belang van de geldbeleggers sterke uitloting is, doch voor de hypotheekbank juist niet, terwijl daarentegen in

tijden van dalenden rentestand het publiek geen enkel belang bij sterke uitloting heeft, daar dit voor den belegger slechts last, kosten en schade met zich brengt en zoodanige uitloting dan echter voor de bank juist gewenscht kan zijn. Een bepaald stelsel zal dan ook naar zijne meening bij aanmerkelijk gewijzigde omstandigheden naar de dan heerschende tijden moeten worden gewijzigd. Het belang van het publiek, aldus merkt de Heer v. N. op, zal dus steeds tegenovergesteld zijn aan het belang van de hypotheekbank.

Deze laatste opvatting nu acht ik als grondslag voor het drijven eener hypotheekbank verkeerd.

De hypotheekbanken toch moeten haar gelden verkrijgen van de beleggers en deze hebben de banken noodig om die gelden rustig en veilig te kunnen uitzetten. Beide partijen zijn op elkander aangewezen en dan moet en kan ook een weg worden gevonden om die belangen te verenigen.

Een voor nieuwe series pandbrieven telkens wijzigen van de voorwaarden van uitgifte, al naar gelang de rentestand op het tijdstip der uitgifte laag dan wel hoog is, moet zich, zooals uit de in mijne beschouwingen weergegeven geschiedenis der laatste 40 jaren is gebleken, wreken en de banken op den duur in haar bedrijf benadeelen. Een pandbrief is nu eenmaal niet te vergelijken met een gewone koopwaar van een bepaald merk, dat op een gegeven tijdstip bijzonder in trek is en dat men later zonder morren met verlies inruilt tegen een ander alsdan meer gewild merk. Een pandbrief is eene schuldbekentenis met onzekeren, gewoonlijk langen, looptijd, die tijden van hooge zoowel als van lage rente heeft mee te maken en nu zijn de houders van stukken, die zijn uitgegeven onder den invloed van eene periode van goedkoop geld zonder behoorlijken amortisatieplicht, er niet mee gediend wanneer eene periode van duur geld is ingetreden, hun stukken in koers zijn gedaald en de bank alsdan nieuwe met sterke aflossingsvoorwaarden tegen pari aan andere gegadigden afgeeft. Mij is bijv. een belegger bekend, die reeds ruim 30 jaar houder is van $3\frac{1}{2}$ pCt. niet-uit-lootbare pandbrieven van een onzer instellingen en die hierdoor nooit meer pandbrieven van deze bank heeft willen nemen.

In de tweede plaats acht Mr. v. N. voor een amortisatiesysteem eene combinatie van uitloting en inkoop onjuist, omdat de bedoeling eener uitloting niet alleen zou zijn, den belegger te waarborgen dat hij zijn geld à 100 pCt. terugkrijgt, doch tevens, hem mede te laten deelen in stijging en in daling van den rentestand.

Dat dit laatste juist is, meen ik te mogen ontkennen. Verreweg het meerendeel der houders wacht de uitloting niet af. Het grootste gedeelte der stukken is alsdan reeds in andere handen overgegaan en derzelve opbrengst voor andere doeleinden gebruikt. Daarom juist mag men zich niet uitsluitend blind staren op uitloting, doch moet eene bank hare aandacht evenzeer richten op de belangen van hen, die in de eerste plaats bij eene vlotte opname hunner stukken tegen goeden koers belang hebben.

De belangen dezer beide categorieën van pandbriefhouders nu zijn het best te vereenigen door het aanbevelen aflossingssysteem, waarvan het hoofdbeginsel is: *eene verplichte amortisatie van het fonds met een zooveel mogelijk vast jaarlijksch percentage, waarbij de inkoop met de uitloting mag worden gecombineerd, bij voorkeur met een eindtermijn, en geen uitlotingsverplichting wanneer het fonds pari of daarboven staat.*

Hierdoor wordt de reeds lang bij de jongere banken gevolgde praktijk in de amortisatievoorwaarden tot uitdrukking gebracht.

Bij dit systeem wordt ten eerste met de belangen van hen, die kunnen wachten totdat het tot eene uitloting hunner stukken komt, rekening gehouden, want telken jare wordt een vast percentage der circulatie *ingetrokken*, waardoor wordt belet dat de stukken die de bank ter amortisatie heeft ingekocht,

weer bij nieuwe trekkingen meegerekend worden. Tevens worden hierdoor de belangen van hen, die tusschentijds verkoopen, behartigd, omdat bij de bank een prikkel aanwezig is den koers ter beurze op een behoorlijk peil te houden. Ten slotte zijn door dit systeem en de bank en de houders gediend wanneer de stukken pari of daarboven noteeren, omdat alsdan de amortisatie achterwege mag blijven. Alsdan kunnen beide categorieën van houders hunne stukken ter beurze à pari of daarboven kwijt.

Indien de daling van den rentevoet zóo sterk is dat de bank haar hoog rente-type niet meer in omloop kan houden, geeft de slotbepaling der eerste alinea van de voorgestelde aflossingsvoorwaarden, evenzeer als bij andere aflossingssystemen, haar de vrijheid stukken van dat type vervroegd af te lossen. Van deze bevoegdheid zou voor het 6 pCt. type door de banken thans ongetwijfeld gebruik zijn gemaakt; zij zouden echter hare 5 pCt. pandbrieven, die thans boven pari noteeren, niet behoeven uit te loten, doch deze in omloop hebben gehouden, inplaats van nu verplicht te zijn in doellooze en kostbare uitlotingen ook van deze stukken te vervallen.

Dat eene vaste uitlotingsverplichting van ten minste 4 pCt. der circulatie, door Mr. v. N. voor dezen tijd en de naaste toekomst aanbevelen, voor eene bank, die den koers van haar fonds tevens door een vlotter inkoop wil steunen, nimmer een te zwaar obligo kan zijn, zou ondergeteekende niet gaarne onderschrijven. Uit de hieronder volgende uitlotingspercentages der Nationale, Rotterdamsche en Hollandsche Hypotheekbanken over de jaren 1907—1924, welke instellingen alle ontvangen aflossingsgelden tot uitloting van pandbrieven moeten aanwenden, blijkt immers dat bij die banken het percentage meermalen dicht bij en nu en dan zelfs beneden de 4 pCt. der circulatie bleef.

	Nationale Hyp.bank	Rotterd. Hyp.bank	Hollandsche Hyp.bank
1907..	5,86	4,57	5,21
1908..	8,27	5,50	7,50
1909..	8,56	6,79	11,90
1910..	8,46	6,72	6,53
1911..	7,32	5,86	5,79
1912..	7,05	5,80	5,41
1913..	8,10	5,39	4,08
1914..	4,31	3,81	4,42
1915..	5,40	3,36	2,63
1916..	11,47	8,83	3,25
1917..	12,16	10,21	4,36
1918..	13,44	13,38	4,10
1919..	11,83	12,17	4,84
1920..	11,06	11,80	3,81
1921..	8,95	7,—	3,47
1922..	7,67	6,81	3,74
1923..	9,10	7,15	3,79
1924..	7,11	5,36	2,45

Zou eene bank, met deze cijfers voor oogen, zich aan een onvoorwaardelijk vast uitlotingspercentage van 4 pCt. 's jaars mogen binden, waar zij toch bovendien aan den koers van het fonds ter beurze regelmatig de hand zal moeten houden en dit laatste juist in tijden van geldschaarschte, met weinig aflossingen op de hypotheeken, dubbel noodig is?

Is in het algemeen het zich onvoorwaardelijk binden aan een vast jaarlijksch percentage voor amortisatie gewenscht, waar blijkens voormelde cijfers de aflossingen op de leeningen jaarlijks zoo belangrijk uiteenloopen?

Maakt men bindende bepalingen, die met den gang van het bedrijf niet kloppen, dan moet zich dit op den duur wreken.

De door mij aanbevelen verplichting tot inhaling in volgende jaren van een in een vorig jaar te weinig geamortiseerd bedrag en het stellen van een eindtermijn nadat de betrokken stukken aan 30 uitlotingen hebben deelgenomen, zijn onderdeelen, strekkende om het voorgestelde systeem zoo volledig mogelijk te maken. Zij kunnen echter gemist worden indien eene instelling van meening is daarbuiten te kunnen,

zonder dat het hoofdbeginsel wordt aangetast. Ook kan ik mij zeer goed denken dat eene instelling het systeem wil verzachten door het kiezen van een ander amortisatie-percentages. Het hoofdbeginsel echter, hierboven cursief aangegeven, blijft, ook na kennisgeving van Mr. v. N.'s bezwaren, voor ondergeteekende voor onze banken het voor alle tijden en omstandigheden meest aannemelijke.

Den Haag, 2 Juni 1926. H. R. VAN MAASDIJK.

BUITENLANDSCHE MEDEWERKING.

DE ZESDE WEEK VAN DE STAKING.

Prof. Dr. T. E. Gregory te Londen schrijft ons:

Sedert den Zaterdag, waarop tot de algemeene staking werd besloten, is de stemming van het land tegenover de gevolgen dezer staking aan eenige wisseling onderhevig geweest: sympathie, wrok, algemeen hulpbetoon bij het uitbreken van de staking, en ten slotte een stemming van groote afmatting over den langen duur van het conflict. Indien de staking of uitsluiting in de mijnen — niemand toch weet eigenlijk wat of het precies is — nog langer duurt, zoo zal de vermoeide stemming van thans opnieuw omslaan in een gevoel van wrok. Alvorens de gevolgen van het conflict voor de mijnen te bespreken is het van belang voor onze lezers om nog eens een terugblik op de algemeene staking te werpen, hetgeen thans beter mogelijk is dan vroeger.

Vier punten trekken de aandacht. Het eerste en belangrijkste is dit, dat ondanks het vertoon van groote solidariteit, de staking werd begonnen en beëindigd, zonder dat de leiders der mijnwerkers en die der andere arbeiders het ooit met elkander eens waren, met welk doel de staking eigenlijk werd afgekonddigd en onder welke voorwaarden zij diende te worden beëindigd. Gevolg hiervan is, dat de spanning tusschen de verschillende groepen van vakverenigingsleiders grooter is dan ooit te voren. De innerlijke eenheid der vakverenigingsbeweging is overdreven voorgesteld, niet alleen door hare tegenstanders, die er belang bij hadden om ons kippenvel te doen krijgen, maar ook door de aanhangers der arbeidersbeweging, die meenden, dat eenheid van gevoelens hetzelfde was als eenheid in de leiding der vakbeweging. Deze allen zijn thans tot het besef van hun verkeerd inzicht gekomen.

Het tweede punt van belang bestaat hierin, dat het einde van de staking aan het licht bracht, in welke belangrijke mate de vakverenigingsbeweging thans afhankelijk is van den goeden wil der groote werkgevers. Weliswaar is het feit, dat bijv. de spoorwegarbeiders weder aan het werk gingen op voorwaarden, die in verschillende opzichten niet anders dan vernederend kunnen worden genoemd, te verklaren uit de omstandigheid, dat de leiders waren bevangen door een hevigen schrik voor de wettelijke gevolgen van de contractbreuk, waaraan de arbeiders zich hadden schuldig gemaakt. Doch anderzijds blijft het feit, dat de vakverenigingen voor de eerste maal beseft hebben, dat de werkgevers, indien zij het gewild hadden, den omvang der werkloosheid belangrijk grooter hadden kunnen maken, dan zij zulks feitelijk gedaan hebben. Het spreekt boekdeelen over de stemming bij de groote meerderheid der werkgevers in dit land, dat zij naar geest en letter terstond uitvoering hebben gegeven aan het beroep van den Eersten Minister op gezond verstand en edelmoedigheid. Maar ten slotte blijft het een feit, dat de kracht der vakverenigingen voor een deel, en wellicht voor het belangrijkste deel, berust op de verdraagzaamheid van hun tegenstanders. Zonder twijfel getuigde het van wijs inzicht der werkgevers om hun macht niet ten volle te gebruiken. Maar belangrijk is het, dat voor het eerst sinds vele jaren de vakverenigingen hebben ingezien, dat deze macht veel belangrijker was dan men gedacht had.

In de derde plaats toonde de staking, hoe weinig

revolutionnair de geest van de arbeidersbeweging eigenlijk is. Wij bedoelen hiermede niet, dat gedurende de staking weinig of niets bleek van opstootjes; er waren wellicht meer incidenten bij de regeling van het transport dan het publiek, niet voorzien van eenig persnieuws, steeds heeft geweten. Ook bedoelen wij niet het feit, dat de leiders van de staking alle revolutionnaire bedoelingen hebben geloofchend, aldus den linkervleugel teleurstellende, doch terzelfder tijd duidelijk toonende, hoe gering de beteekenis van dit deel hunner partij in werkelijkheid is. Het wezenlijk belangrijke is, dat gedurende en na de staking heel weinig werd vernomen van de nationalisatie van de mijnen. De geheele zaak werd behandeld, alsof over de nationalisatie der mijnen nog nooit gesproken was. Slechts het onmiddellijk doel hield de leiders bezig, en zulks in zoo belangrijke mate, dat zij hebben nagelaten om van hun eigen, vroeger aangeprezen geneesmiddelen tegen de bestaande euvelen in de mijnen gebruik te maken. Dat gedurende de grootste catastrofe in de Britsche industrie zoo veel gesproken werd over den levensstandaard en zoo weinig over de voordeelen van nationalisatie, levert een afdoend bewijs van het feit, dat een als „ideaal” gesteld doel niet te zeer in den weg mag staan aan de oplossing van praktische kwesties.

In de vierde plaats heeft het mislukken van de algemeene staking de lucht gezuiverd. Ondanks de moeilijkheden van de oogenblikkelijke situatie, afnemenden handelsomzet, toenemende werkloosheid, het vooruitzicht op belastingverhoging in het volgend jaar, kan men veilig zeggen, dat de stemming in het land opgewekt is gebleven, omdat gebleken is, dat zelfs een staking op groote schaal het land niet met lamheid kan slaan, mits slechts het door de stakers beoogde doel van dien aard is, dat niet alle sympathieën naar één kant uitgaan. Het schrikbeeld, dat de industrie van tijd tot tijd door algemeene staking zal worden stopgezet, is afdoende weggevaagd. Van dit standpunt gezien was de staking wellicht zeer nuttig.

Thans overgaande tot het kolenconflict valt vooreerst melding te maken van een tweetal punten van algemeenen aard.

Vooreerst dan is het moreele gezag van het Rapport der Kolencommissie gaandeweg aan het verdwijnen. Dit valt niet slechts te wijten aan het feit, dat dit rapport op de twee belangrijkste punten — te weten de wijze, waarop de onderhandelingen dienden te worden gevoerd en het bedrag, waarmede de loonen verminderd zouden moeten worden — vaag of dubbelzinnig is. Zelfs is het niet een gevolg van het feit, dat het nu toch wel duidelijk is, dat geen van de drie partijen, de mijnwerkers, de eigenaars en de Staat, bereid is om het rapport zonder reserve te aanvaarden. Het komt in hoofdzaak hierdoor, dat door het rapport de staking niet werd voorkomen. Voorts is door het feit van de staking het rapport alweer verouderd en ten slotte rijst de vraag, op welke wijze de aanbevelingen van het rapport in bijzonderheden zouden moeten worden uitgevoerd. Het feit, dat alle verschillende voorstellen, welke sindsdien werden gedaan, noodzakelijkerwijze in de eerste plaats de vraag betroffen, hoe men de arbeiders weer aan het werk kon krijgen, heeft tot gevolg gehad, dat het publiek het rapport heeft vergeten en zijn aandacht heeft gericht op loonvoorstellen. De Staat is thans, naar het schijnt, tot de conclusie gekomen, dat de nationalisatie van de „royalties” niet gewenscht is: de arbeiders zijn nog altijd uitsluitend bezig met het vraagstuk van den werktijd en van de loonen, en de eigenaren hebben in hun antwoord aan den Eersten Minister met klem naar voren gebracht, dat het karakter van „particuliere onderneming” der mijnen niet mag worden aangetast, wil men uit de tegenwoordige moeilijkheden komen. Hoewel Sir Herbert Samuel in de onderhandelingen tusschenbeide gekomen is, heeft de Kolen-

Ruwijzer en stalen rails waren iets hooger, terwijl de niet-ijzerhoudende metalen een nog geringere stijging vertoonden. De kolenprijzen van de vorige maand zijn herhaald, daar er geen noteringen aanwezig waren. In de diversengroep was de eenige vermeldenswaardige verandering een verdere geringe val in ruwe rubber. De tweede tabel geeft de wijzigingen in de verschillende handelsartikelen te zien, vergeleken met die van einde April, waarbij het cijfer 50 telkens den gemiddelden prijs gedurende de periode 1901—05 aangeeft.

De stijging boven het vóóroorlogsniveau is nu op 57,1 Pct. teruggebracht, zooals de volgende tabel aantoonst, waarin het cijfer voor Juli '14 gelijk 100 is gesteld.

Data	Granen en vleesch	Andere voedings- en genotm.	Weefstoffen	Delfstoffen	Diversen: oliën, hout, rubber, enz.	Totaal
Juli 1914.....	100	100	100	100	100	100
December 1918....	226	222	293	186	241	236
December 1923....	148	231	225	167	136	178,6
December 1924....	171	224	235	175	146	189,3
Mei 1925....	165	201	205	160	143	173,8
Juni "....	153	200	200	159	143	169,6
Juli "....	157	198	207	163	146	173,3
Augustus "....	164	204	200	161	144	173,5
September "....	161	199	203	162	143	172,6
October "....	153	199	195	161	143	168,7
November "....	159	200	191	159	142	168,5
December "....	162	193	182	158	141	165,8
Januari 1926....	154	197	181	156	137	163,3
Februari "....	153	199	172	158	138	161,4
Maart "....	152	196	167	156	140	159,4
April "....	154	193	162	154	139	158,0
Mei "....	153	194	159	155	139	157,1

Verleden jaar om dezen tijd stonden granen en vleesch op 165, de andere voedingsmiddelen op 201, weefstoffen op 205, delfstoffen op 160, diversen op 143 en het totaal op 173,8.

Voorts laten wij nog volgen een overzicht der indexcijfers in eenige der voornaamste landen.

	Ver. Staten ¹⁾	Frankrijk	Italië	Duitsch-land ²⁾	Zwitserland	Zweden	Nederlands ³⁾	Japan
Novemb. 1913	100	100 ⁴⁾	100	100 ⁴⁾	100 ⁴⁾	100	100	100
Novemb. 1918	206	358	438	367	392	214
Hoogste 1920	272	591	679	...	325	366	297	322
Decemb. 1923	151	458	577	140	183	160	154	211
Decemb. 1924	157	507	640	147	171	168	160	214
April 1925	156	512	658	142	163	163	151	202
Mei " "	155	520	660	141	162	162	151	199
Juni " "	157	542	683	143	161	161	153	200
Juli " "	160	557	707	143	160	160	155	198
Augustus " "	160	557	731	144	159	159	155	200
September " "	160	555	721	145	158	157	155	201
October " "	158	572	716	144	159	154	154	200
November " "	158	605	712	145	157	155	154	197
Decemb. " "	156	633	715	143	156	156	155	194
Januari 1926	156	634	708	141	155	153	153	192
Februari " "	155	636	704	139	151	152	149	188
Maart " "	152	632	693	138	148	149	145	...
April " "	...	650	692	135	143	...

¹⁾ Bureau of Labour. ²⁾ Frankfurter Zeitung. Sedert Januari 1924 gebaseerd op 100 artikelen in plaats van op 98.

³⁾ Sedert 1922 gebaseerd op 48 artikelen in plaats van op 53.

⁴⁾ Sedert October 1923: Juli 1914 = 100. ⁵⁾ Midden 1914.

Wat Nederland betreft, merkt het Centraal Bureau voor de Statistiek op, dat bij beschouwing der cijfers, betrekking hebbende op de maand April 1926 blijkt, dat het algemeen indexcijfer, in vergelijking met de vorige maand, met 2, dat der voedingsmiddelen met 3 punten is gedaald. Wat het algemeen indexcijfer betreft, staat, tegenover een prijsstijging van 9 artikelen met in totaal 66 punten, een prijsdaling van 22 artikelen met in totaal 174 punten,

Met 10 of meer punten stegen de artikelen: tarwe (16), rogge (17) en haver (10); met 10 of meer punten daalden: peper (31), kalfsvleesch (10) varkensvleesch (11), eieren (12), melk (18), boter (16) en vlas (22 punten).

BOEKAANKONDIGING.

Practische Sociologie door J. H. F. Kohlbrugge, Dl. III: De zorg voor het abnormale kind; Wolters, Groningen, Den Haag, 1926. ¹⁾

Het voorwoord behelst „eene verzuchting, eene toelichting en een verzoek”. De heer K. heeft, herinnert hij, het onderwijs in de sociale aardrijkskunde te Utrecht op zich genomen, teneinde te verhoeden, dat door de weigering der regeering om een docent in de sociologie te benoemen, dit onderwijs daar te niet zou gaan. Gesalarieerd wordt deze aparte werkzaamheid niet; wél brengt zij kosten mee, vooral „door de noodzakelijkheid om veel rond te reizen in binnen- en buitenland”. Om de middelen hiertoe te vinden, besloot de schrijver, zijn colleges in boekvorm uit te geven. Tot allen, die het wenschelijk achten, dat het boek wordt voortgezet, richt hij het verzoek hem „zowel met hun aanmerkingen als met aanvullende feiten te wilen blijven dienen”.

Zou de gedrukte stemming van dit voorwoord niet medemoeten worden verklaard uit de omstandigheid, dat de „studenten in de sociale aardrijkskunde” voor wie het boek bestemd is, aan andere „sociologische” wetenswaardigheden behoefte hebben dan die, welke door den heer Kohlbrugge met zoo groote naarstigheid worden verzameld?

v. B.

Welvaart, duurte en economisch herstel, door prof. dr. H. W. C. Bordewijk. Rede, gehouden voor het departement Groningen der Maatschappij van Nijverheid en Handel op 5 Februari 1926. Leidsche Uitgevers-Mij., Leiden, 1926.

De rede was het uitgeven zeker waard. Menig lid van „Nijverheid,” die ze hoorde uitspreken, zal bij het luisteren gedacht hebben: de kost is mij zwaar genoeg, ik zal ze beter kunnen verwerken thuis of op kantoor. Aan deze wenschen is thans voldaan en niemand zal de lezing of herlezing berouwen.

Het is niet de eerste keer, dat de bekende Maatschappij bij haar departementen en leden het duurte-vraagstuk aanhangig maakt. Kort vóór den oorlog — toen het verschijnsel, zij het in kleiner afmeting, zich ook reeds vertoonde — heeft zij het gedaan. En thans was er reden te over om het andermaal te doen, thans nu het verschijnsel zooveel scherper naar voren treedt en zijn samenhang met de economische oorlogsontwrichting aandacht en opheldering vraagt.

Tot deze opheldering is Mr. Bordewijk's rede een bijdrage van betekenis. En vooral twee der door hem behandelde onderwerpen (ten gezamenlijken getale van heel wat meer dan twee) verdienen opmerksaamheid: de tekortkomingen van ons geld als waarde-standaard en de vraag of de nationale rijkdom van Nederland sinds 1914 is geslonken of vooruitgegaan.

Bij de bespreking van het eerste punt wordt scherp onderscheiden tusschen geld- en credietbehoefte en tusschen de periode, toen het Nederlandsche ruilmiddel het verband met het goud kwijt was, en die, toen dit verband weer was hersteld. Deze onderscheidingen met name zijn het, die, met haar talrijke cijfer-illustraties, den luisteraar bij eerste kennis-making met het betoog moeilijkheden hebben kunnen berokkenen, maar den opmerkzamen lezer rijke leering en goed inzicht brengen.

Bij de bewerking van het tweede punt treft vooral de geheide polemiek tegen het optimisme, waarvan prof. Bongter ter vergadering van „Staatshuishoudkunde en Statistiek” in 1924 bleek bezielde te zijn. Binnen niet te langen tijd verschijnt een uitvoeriger studie van prof. Bordewijk over dit onderwerp in een uitgaaf der Carnegie Endowment. Naar dat betoog doet deze voorproef verlangend uitzien.

v. B.

¹⁾ Vgl. de nummers van 2 Sept. '25 en 24 Febr. '26 over dln. I en II.

ONTVANGEN:

- Restauration financière de l'Autriche.* (Quatrième année). Trente-neuvième rapport du Commissaire-Général de la Société des Nations pour l'Autriche. (Troisième mois de la sixième étape. — Période du 15 février au 15 mars 1926). Genève, 1926; Société des Nations.
- Restauration financière de la Hongrie.* Vingt-troisième rapport du Commissaire-général de la Société des Nations pour la Hongrie du 1er au 31 mars 1926. Genève, 1926; Société des Nations.
- Welvaart, Duurte en Economisch Herstel*, door Prof. Dr. H. W. C. Bordewijk. Rede, gehouden voor het departement Groningen der Maatschappij voor Nijverheid en Handel op 5 Februari 1926. Leiden, 1926; Leidsche Uitgeversmaatschappij.
- Doel en wezen van de Rekeningwetenschap.* Openbare les gehouden bij de aanvaarding van het ambt van Lector aan de Nederlandsche Handels-Hoogeschool te Rotterdam, op Dinsdag 27 April 1926 door R. A. Dijker. 's-Gravenhage, 1926; Martinus Nijhoff.
- Kanaalverbinding Groningen—de Lemmer* door U. G. Schilthuis.
- Die deutsch-russischen Rechts- und Wirtschaftsverträge* von Georg Cleinow. Nummer 5 der deutschen Wirtschafts-Gesetze. Berlin S. W. 61; Verlag von Reimar Hobbing.
- Bedrijfsleer als theoretische en als toegepaste wetenschap.* Rede, uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van buitengewoon hoogleeraar aan de Nederlandsche Handels-Hoogeschool te Rotterdam, op 23 April 1926, door Dr. Ir. J. Goudriaan Jr., Rotterdam, 1926; Nijgh en van Ditmar's Uitg.-Mij.
- Frédéric le Play en zijne Volgelingen.* De methode der Monographieën door Dr. W. R. Heere. Groningen, 1926; P. Noordhoff.
- Jaarboek voor Scheepvaart en Scheepsbouw 1926.* Samengesteld met medewerking van de Nederlandsche Reëdersvereniging en de Hoofdinspectie voor de Scheepvaart. 's-Gravenhage, 1926; Uitg.-Mij. „Moorman's Periodieke Pers”.
- Het Wetsontwerp-1925 op de Naamlooze Vennootschappen* door Mr. E. J. J. van der Heyden, Hoogleeraar aan de Keizer-Karel-Universiteit te Nijmegen. Roermond, 1926; J. J. Romen & Zonen.
- Jaarboek van het Mijnwezen in Nederlandsch-Indië 1924.* Algemeen gedeelte. Weltevreden, 1925; Landsdrukkerij.
- Uitkomsten van het Mijnbouwkundig Onderzoek van Goudhoudende terreinen in de zogenaamde Chineesche Districten van de Residentie Westerafdeeling van Borneo.* No. 19 v. d. Verslagen en Mededeelingen betreffende Indische Delfstoffen en hare toepassingen. Weltevreden, 1926; Landsdrukkerij.
- De Aardbevingen van Wonomobo op 12 November en 2 December 1924* door Ir. N. J. M. Taverne en *De Aardbeving van Maos op 15 Mei 1923* door Dr. Ch. E. Stehn. No. 8 van de Vulkanologische en Seismologische Mededeelingen. Weltevreden, 1925; Landsdrukkerij.
- Practische Sociologie* door J. H. F. Kohlbrugge. Deel III; De zorg voor het abnormale kind. Groningen, 1926; J. B. Wolters.
- Eenige Bedrijfseconomische Beschouwingen naar aanleiding van de Ordonnantie Vennootschapsbelasting 1925* door A. E. C. van Saarloos, Accountant der 1ste klasse bij den Dienst der Belastingen in Ned.-Indië. Weltevreden, 1926; Uitg. G. Kolff & Co.
- Het Chineesche Zakenleven in Nederlandsch-Indië* door den belasting-accountantsdienst onder lei-

ding van J. L. Vleming Jr. Uitgave Volksleer. Weltevreden, 1926; Landsdrukkerij.

Het nieuwe Wetboek van Strafvordering en het *Wetboek van Strafrecht* (Nieuwe tekstuitgave). Uitgegeven onder toezicht van Mr. Dr. J. Donner en Prof. Mr. J. V. van Dijk. Supplement bevattende de uitvoeringsbepalingen van het Nieuwe Wetboek van Strafvordering. Alphen aan den Rijn, 1926; N. Samsom.

De ontwikkeling van de Electriciteitsvoorziening van Nederland tot het jaar 1925. Gedenkboek, uitgegeven naar aanleiding van het 10-jarig bestaan van de Vereeniging van Directeuren van Electriciteitsbedrijven in Nederland. Amsterdam, 1926; P. N. van Kampen & Zoon.

The Port of Amsterdam. Amsterdam as Seaport and Trade and Industrial Centre, uitgegeven door het Gemeentebestuur van Amsterdam.

OVERZICHT VAN TIJDSCHRIFTEN.

De Economist. — 's-Gravenhage, 15 Mei 1926.
Dr. Ir. M. J. W. Roegholt, De structuur der gemeentelijke huishouding; Dr. R. A. Fockema, Zuid-Afrika als emigratiegebied voor Nederland; E. P. Weber, Radicale bezuinigingen II; Mr. R. van Gehechten, Vlaamsche economische literatuur.

Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. — Tübingen, April 1926.

Dr. H. Heller, Die Krisis der Staatslehre; Prof. Dr. R. Michels, Elemente zu einer Soziologie des Nationalliedes; Prof. Dr. N. von Bubnoff, Der Geist der volkstümlichen russischen Sozialismus; Dr. W. Kromphardt, Der logische Emanatismus und die Systematisierungsform bei Marx; Prof. Dr. W. Vershofen, Das Prinzip des kleinsten Mittels in der Wirtschaft; Dr. H. O. Ziegler, Die Bedeutung des geltenden Wahlverfahrens für die politische Struktur Deutschlands (Staatlichkeit der Demokratie und Wahlverfahren); Prof. Ph. D. F. W. Taussig, Die Zolltarifkommission der Vereinigten Staaten und der Zolltarif.

Schmollers Jahrbuch. — München, Leipzig, Februari 1926.

G. Briefs, Proletarischer Sozialismus. Eine Auseinandersetzung mit Werner Sombart; W. Loew, Der soziale Mensch; O. Spann, Ein ständisches Programm der Agrarreform; K. Demeter, Zur Soziologie der sozialpolitischen Begriffsbildung; F. K. Mann, Die Grundsätze der Besteuerung; O. Hintze, Max Webers Soziologie; K. Bloch, Soziologie des Wissens.

Idem. — München, Leipzig, April 1926.

R. Streller, Zur Lehre vom Unternehmervergewinn; A. Günther, Die wirtschaftliche Seite der deutsch-österreichischen Anschlussfrage; H. von Beckerath, Schutzzoll und Freihandel; E. Heilmann, Problematik der Arbeitszeitfrage; H. Ritschl, Zum Abschluss der Saxschen Steuerwertlehre; W. Mitscherlich, Persönlichkeit und Entwicklung.

Journal de la Société de Statistique de Paris. — Parijs, Mei 1926.

E. Michel, La situation financière et l'achèvement de la reconstitution des régions dévastées au 31 décembre 1925; Dr. Ichok, Inflation et natalité.

De Naamlooze Vennootschap. — Roermond, 15 Mei 1926.

Prof. J. G. Ch. Volmer, Een Bankverslag (De Incasso-Bank); Mr. D. J. Sannes, De grenzen der meerderheidsmacht in de Moeder- en Dochtermaatschappijverhouding; J. van der Poel, Overschrijding van in belastingwetten gestelde termijnen; Dr. K. Mautner, De Bankwetgeving in Duitsch-Oostenrijk. II; Drs. H. A. Kaay, Verkoopcontracten tusschen Dochtermaatschappijen.

The Geographical Journal. — Londen, Mei 1926.

H. J. L. Beadnell, Central Sinai; H. S. L. Winter-

botham, The surveys of Canada; C. St. B. Shields, The western Gonja (Bole) district of the northern territories of the Gold Coast; J. E. T. Philipps, Geographical names in the Zande Country; L. Austen, Recent explorations in the north-west district of Papua.

Koloniale Studiën. — 's-Gravenhage, Februari 1926.

Mr. A. J. R. Heinsius, Domeinverklaring van het water bestemd voor industriele doeleinden en bevoeling; Mr. C. T. Bertling, Onopgeloste oplossing (Over art. 109 Regeeringsreglement); W. Zwart, Over wildhoutbosschen en herbosching op Java; D. J. Gerritsen, Belastingen in cenige tropische Britsche koloniën; S. J. Schoorl, De Chetti en zijn bedrijf; W. Wynaendts van Resandt, De plaats van de auto onder de verkeersmiddelen, speciaal in Nederlandsch-Indië; Ir. E. P. Wellenstein, Het rapport Meyer Ranneft-Huender nopens den belastingdruk op de inheemsche bevolking van Java en Madoera; In memoriam A. L. Waworoentoe.

The American Journal of International Law. — Concord, N.H., April 1926.

Ch. Ch. Hyde, The part of international law in the further limitation of naval armament; W. S. Penfield, The legal status of the Pan American Union; Q. Wright, The bombardment of Damascus; C. M. Bishop, American extraterritorial jurisdiction in China; G. W. Rutherford, Spheres of influence: an aspect of semi-suzerainty.

Finanz-Archiv. — Stuttgart, Berlin, Jahrg. 43, Band 1.

Dr. Joh. G. Kraus, Die Staatshaushaltkontrolle in Bayern seit dem Ausgang des 18. Jahrhunderts; Dr. C. Krämer, Die Finanzen van Reichsbahn und Reichspost seit der Währungsstabilisierung; Dr. C. H. P. Inhulsen, Aus der englischen Steuerpraxis.

MAANDCIJFERS.

PRODUCTIE DER STEENKOLEN-, BRUINKOLEN- EN ZOUTMIJNEN.

(Gegevens verstrekt door den Hoofdingenieur der mijnen.)

I. Gezamenlijke Steenkolenmijnen.

	April 1926	Jan./Apr. 1926	Jan./Apr. 1925
Netto productie in tonnen..	683.821	2.694.016	2.189.891
waarvan kolenslik	20.854	101.786	87.849
Aantal normale werkdagen .	25 ¹⁾	100	100

¹⁾ Met uitzondering van de mijn Laura en Vereeniging en de mijn Willem-Sophia, waar 24 dagen geregeld werd gewerkt.

II. Bruinkolenmijn „Carisborg“.

	April 1926	Jan./Apr. 1926	Jan./Apr. 1925
Netto-productie in tonnen..	17.285	68.833	74.425
Aantal normale werkdagen	25	97	100

III. Zoutmijnen.

(Kon. Ned. Zoutindustrie te Boekelo.)

	April 1926	Jan./Apr. 1926	Jan./Apr. 1925
Afgeleverd:			
Geraff. zout	2.536	9.734	9.607,65
Industriezout	31	120,5	175,5
Afvalzout	44	191	440,5
Aantal normale werkdagen	24	99	101

Arbeiders.

Aantal.	Gezamenlijke Steenkolenmijnen	Bruinkolenmijn „Carisborg“	Zoutmijnen
1 Mei 1926	{ 8.598 ¹⁾ 22.418 ²⁾	138	104
1 Mei 1925	{ 8.275 ¹⁾ 21.669 ²⁾	154	92

¹⁾ bovengronds. ²⁾ ondergronds.

STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN.

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

GELDKOERSEN.

BANKDISCONTO'S.

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

OPEN MARKT.

	1926				1925	1924	1914
	5 Juni	31 Mei-5 Juni	24-29 Mei	17-22 Mei	1-6 Juni	2-7 Juni	20-24 Juli
Amsterdam Partic. disc.	2 ¹⁾ / ₁₆	2 ⁵⁾ / ₈ -3	3-1 ¹⁾ / ₂	2 ³⁾ / ₄ -3	3-1 ¹⁾ / ₄	—	3 ¹⁾ / ₈ -3 ¹⁾ / ₁₆
Prolong.	2 ¹⁾ / ₂ -3 ²⁾	2 ¹⁾ / ₂ -3 ¹⁾ / ₄	2 ³⁾ / ₄ -3 ¹⁾ / ₄	2 ¹⁾ / ₂ -3 ¹⁾ / ₄	2 ³⁾ / ₄ -3	2 ¹⁾ / ₂ -3 ¹⁾ / ₄	2 ¹⁾ / ₄ -3 ¹⁾ / ₄
Londen Daggeld ..	3-4	3-5	3 ¹⁾ / ₄ -5	3 ¹⁾ / ₂ -4	3-4 ¹⁾ / ₄	1 ¹⁾ / ₂ -2 ¹⁾ / ₂	1 ¹⁾ / ₄ -2
Partic. disc.	4 ¹⁾ / ₄	4 ¹⁾ / ₄ -5 ¹⁾ / ₁₆	4 ¹⁾ / ₄ -5 ¹⁾ / ₈	4 ¹⁾ / ₄ -5 ¹⁾ / ₁₆	4 ³⁾ / ₈ -7 ¹⁾ / ₁₆	3 ¹⁾ / ₁₆	2 ¹⁾ / ₄ -3 ¹⁾ / ₄
Berlijn Daggeld ..	4 ¹⁾ / ₂ -5	4 ¹⁾ / ₂ -7 ¹⁾ / ₂	3 ¹⁾ / ₂ -6 ¹⁾ / ₂	3 ¹⁾ / ₂ -5	8-10	—	—
Partic. disc.	—	—	—	—	—	—	—
30-55 d...	4 ⁵⁾ / ₈	4 ⁵⁾ / ₈	4 ⁵⁾ / ₈	4 ⁵⁾ / ₈	8	—	—
56-90 d...	4 ⁵⁾ / ₈	4 ⁵⁾ / ₈	4 ⁵⁾ / ₈	4 ⁵⁾ / ₈	7 ³⁾ / ₄ -7 ¹⁾ / ₈	—	2 ¹⁾ / ₈ -1 ¹⁾ / ₈
Waren-wchsel.	5 ³⁾ / ₈	5 ¹⁾ / ₄ -3 ¹⁾ / ₈	5 ¹⁾ / ₄ -5 ¹⁾ / ₂	5 ¹⁾ / ₈ -1 ¹⁾ / ₂	8 ¹⁾ / ₈	—	—
New York) Call money	4-1 ¹⁾ / ₄	3 ¹⁾ / ₂ -5 ¹⁾ / ₄	3 ¹⁾ / ₂ -4 ³⁾ / ₄	3 ³⁾ / ₄ -4 ³⁾ / ₄	3 ³⁾ / ₄ -4 ³⁾ / ₄	2 ¹⁾ / ₂ -3 ¹⁾ / ₄	1 ³⁾ / ₄ -2 ¹⁾ / ₂
Partic. disc.	3 ¹⁾ / ₂	3 ¹⁾ / ₂	3 ¹⁾ / ₂	3 ³⁾ / ₈	3 ³⁾ / ₈	—	—

¹⁾ Call money-koers v. 4 Juni en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijd. ²⁾ Noteering van 4 Juni.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York **)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
1 Juni 1926	2.48 ³⁾ / ₄	12.10 ¹⁾ / ₄	59.23	8.13	7.85	100 ¹⁾ / ₈
2 „ 1926	2.48 ³⁾ / ₄	12.10 ¹⁾ / ₄	59.23	8.16	8.07	100 ¹⁾ / ₈
3 „ 1926	2.48 ¹⁾ / ₁₆	12.10 ¹⁾ / ₄	59.25	7.94	7.93	100 ¹⁾ / ₈
4 „ 1926	2.48 ¹⁾ / ₁₆	12.10 ¹⁾ / ₄	59.25 ¹⁾ / ₂	7.75	7.77	100 ¹⁾ / ₈
5 „ 1926	—	—	—	—	—	100 ¹⁾ / ₈
7 „ 1926	2.48 ⁷⁾ / ₈	12.11	59.24 ¹⁾ / ₂	7.61 ¹⁾ / ₂	7.73	100 ¹⁾ / ₈
Laagste d.w. 1)	2.48 ¹⁾ / ₁₆	12.10	59.21	7.45	7.60	100
Hoogste d.w. 1)	2.49	12.11	59.26 ¹⁾ / ₂	8.20	8.10	100 ¹⁾ / ₈
31 Mei 1926	2.48 ³⁾ / ₄	12.10 ¹⁾ / ₄	59.22 ¹⁾ / ₂	8.05	7.70	100 ¹⁾ / ₈
24 „ 1926	—	—	—	—	—	—
Muntpariteit	2.48 ³⁾ / ₄	12.10	59.26	48.—	48.—	100

Data	Zwitserland *)	Weenen *)	Praag 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid **)
1 Juni 1926	48.19	35.20	7.37	1.05	9.43	37.70
2 „ 1926	48.18 ¹⁾ / ₂	35.20	7.38	1.06	9.50	37.45
3 „ 1926	48.20	35.20	7.38	1.05	9.50	37.45
4 „ 1926	48.20	35.20	7.37	1.05	9.50	37.55
5 „ 1926	—	—	7.37	1.02 ¹⁾ / ₂	—	—
7 „ 1926	48.20	35.20	7.37	1.—	9.37 ¹⁾ / ₂	37.75
Laagste d.w. 1)	48.15	35.10	7.36	0.95	9.20	37.25
Hoogste d.w. 1)	48.22	35.20	7.40	1.10	9.60	37.80
31 Mei 1926	48.20	35.20	7.37	0.90	9.20	36.20
24 „ 1926	—	—	—	—	—	—
Muntpariteit	48.—	35.—	50.41	48.—	48.—	48.—

Data	Stockholm *)	Kopenhagen *)	Oslo *)	Helsingfors 1)	Buenos-Aires 1)	Montreal 1)
1 Juni 1926	66.62 ¹⁾ / ₂	65.60	54.55	6.27	99 ⁷⁾ / ₈	2.49
2 „ 1926	66.65	65.65	54.52 ¹⁾ / ₂	6.27	99 ⁷⁾ / ₈	2.49
3 „ 1926	66.65	65.75	54.85	6.27 ¹⁾ / ₂	100	2.49
4 „ 1926	66.65	65.80	54.90	6.26	99 ⁷⁾ / ₈	2.49
5 „ 1926	—	—	—	6.27	100	2.49
7 „ 1926	66.65	65.85	55.27 ¹⁾ / ₂	6.27 ¹⁾ / ₂	100 ¹⁾ / ₄	2.49
Laagste d.w. 1)	66.55	65.40	54.30	6.25	99 ¹⁾ / ₈	2.48 ³⁾ / ₄
Hoogste d.w. 1)	66.70	65.95	55.30	6.30	100 ¹⁾ / ₈	2.49 ³⁾ / ₄
31 Mei 1926	66.62 ¹⁾ / ₂	65.40	54.20	6.27 ¹⁾ / ₂	99 ³⁾ / ₄	2.49
24 „ 1926	—	—	—	—	—	—
Muntpariteit	66.67	66.67	66.67	48.—	105	2.48 ¹⁾ / 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.

KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).

Data	Londen (\$ per £)	Parijs (\$ p. 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mk.)	Amsterdam (\$ p. 100 gld.)
1 Juni 1926	4,867 ¹ / ₁₆	3,303 ³ / ₄	23,80	40,19 ¹ / ₂
2 " 1926	4,867 ¹ / ₁₆	3,26	23,80	40,18 ¹ / ₂
3 " 1926	4,867 ¹ / ₁₆	3,21 ¹ / ₂	23,80	40,18
4 " 1926	4,86 ¹ / ₁₆	3,06	23,80	40,19
5 " 1926	4,86 ¹ / ₈	3,08 ¹ / ₂	23,80	40,15
7 " 1926	4,86 ¹ / ₁₆	3,01 ¹ / ₂	23,80	40,18
8 Juni 1925	4,86 ¹ / ₁₆	4,89	23,80	40,18
Muntpariteit...	4,8667	19,30	23,81 ¹ / ₄	40 ¹ / ₁₆

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	22 Mei 1926	29 Mei 1926	31 Mei 1926	5 Juni 1926
Alexandrië...	Piast. p. £	97 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂	97 ¹ / ₁₆	97 ¹ / ₁₆
Athene....	Dr. p. £	378 ¹ / ₂	377	374	393
Bangkok...	Sh. p. tical	1/10 ¹ / ₁₆	1/9 ¹ / ₁₆	1/9 ¹ / ₁₆	1/10
Budapest...	Pen. p. £	27.80	27.80	27.65	27.95
B. Aires ¹ ...	d. p. \$	44 ³¹ / ₃₂	45	44 ¹ / ₁₆	45 ¹ / ₂
Calcutta....	Sh. p. rup.	1/56 ¹ / ₆₄	1/56 ¹ / ₆₄	1/52 ¹ / ₃₂	1/51 ¹ / ₃₂
Constantin...	Piast. p. £	907 ¹ / ₂	875	870	900
Hongkong...	Sh. p. \$	2/37 ¹ / ₁₆	2/3 ¹ / ₈	2/2 ¹ / ₄	2/3 ¹ / ₂
Kobe.....	Sh. p. yen	1/11 ⁷ / ₃₂	1/11 ⁷ / ₃₂	1/11 ⁷ / ₃₂	1/11 ⁷ / ₃₂
Lissabon ¹ ...	d. per Esc.	217 ¹ / ₃₂	217 ¹ / ₃₂	233 ¹ / ₆₄	235 ¹ / ₆₄
Mexico.....	d. per \$	24	24	23	25
Montevideo ¹	d. per \$	50 ³ / ₄	50 ³ / ₄	49 ¹ / ₂	50 ³ / ₈
Montreal...	\$ per £	4.86 ¹ / ₈	4.85 ³ / ₈	4.85 ¹ / ₈	4.86 ¹ / ₈
R.d. Janeiro ¹	d. per Mil.	71 ¹ / ₃₂	71 ¹ / ₃₂	71 ¹ / ₃₂	7 ¹ / ₁₆
Shanghai...	Sh. p. tael	2/11 ¹ / ₁₆	2/11 ¹ / ₁₆	2/11	2/11 ¹ / ₁₆
Singapore...	id. p. \$	2/32 ¹ / ₃₂	2/37 ¹ / ₈	2/32 ¹ / ₃₂	2/4
Valparaiso ² ...	\$ p. £	39.80 ³ / ₄	39.80	39.80	39.90
Warschau...	Zl. p. £	50 ⁴ / ₄	50 ⁴ / ₄	50 ² / ₂	55

¹) Telegrafisch transfert. ²) 90 dg. ³) Nominaal. ⁴) Bieden.

ZILVERPRIJS

Londen ¹)	N.York ²)
31 Mei 1926... 30 ¹ / ₁₆	65
1 Juni 1926... 30 ¹ / ₁₆	65
2 " 1926... 30 ¹ / ₈	65 ¹ / ₈
3 " 1926... 30 ¹ / ₁₆	65 ¹ / ₈
4 " 1926... 30 ¹ / ₁₆	65 ¹ / ₈
5 " 1926... 30 ¹ / ₈	65 ¹ / ₈
6 Juni 1925... 31 ³ / ₈	68 ³ / ₄
20 Juli 1914... 24 ¹ / ₁₆	54 ¹ / ₈

GOUDPRIJS³)

Londen
31 Mei 1926... 84/11 ¹ / ₂
1 Juni 1926... 84/11 ¹ / ₂
2 " 1926... 84/11 ¹ / ₂
3 " 1926... 84/11 ¹ / ₂
4 " 1926... 84/11 ¹ / ₂
5 " 1926... 84/11 ¹ / ₂
5 Juni 1925... 84/11 ¹ / ₂
20 Juli 1914... 84/10

¹) in pence p. oz. stand. ²) Foreign silver in \$c. p. oz. fine. ³) in sh. p. oz. fine

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

De Minister van Financiën maakt bekend:

Vorderingen.	22 Mei 1926	31 Mei 1926
Saldo bij de Nederlandsche Bank...	f 16.513.568,35	f 14.154.425,67
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	" 502.124,10	" 18.326,55
Voorschot op ult. Apr. 1926 aan de gemeenten op voor haar door de Rijks-administratie te heffen gemeentelijke inkomstenbelasting en opcenten op de Rijksinkomsten belasting.....	" 50.820.966,03	" 50.820.966,03
Voorschotten aan de koloniën.....	" 8.022.142,90	" 8.344.688,09
Voorschotten aan het buitenland.....	" 198.966.005,89	" 197.423.488,27
Daggeldleeningen tegen onderpand van Staatsschuldbrieven.....	" 14.000.000,—	" 21.030.000,—
Saldo der postrekeningen van Rijks-comptabelen.....	" 43.663.414,87	" 42.483.685,34
Vordering op het Staatsbedrijf der P., T. en T. ²).....	—	—
Id. op andere Staatsbedrijven ³).....	" 3.928.348,03	" 4.108.348,03

Verplichtingen.	22 Mei 1926	31 Mei 1926
Voorschot door de Nederl. Bank....	—	—
Schatkistbiljetten in omloop ¹).....	f 135.473.000,—	f 135.473.000,—
Schatkistpromessen in omloop.....	" 65.330.000,—	" 65.330.000,—
Waarvan direct bij de Ned. Bank....	—	—
Zilverbons in omloop.....	" 14.404.141,—	" 14.249.057,—
Schuld a. d. Bank v. Ned. Gemeenten ²)..	" 6.481.267,79	" 5.029.298,73
Id. a. h. Alg. Burg. Pensioenfond ³)..	" 69.428.499,—	" 75.635.967,67
Id. aan andere Staatsbedrijven ²).....	" 80.000,—	" 80.000,—
Id. aan diverse instellingen ²).....	" 2.867.999,23	" 2.870.033,90

¹) Waarvan f 12.056.000 vervallende op 1 Juli 1929.
²) In rekg.-crt. met 's Rijks Schatkist.

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

De Minister van Koloniën maakt bekend:

	29 Mei 1926	5 Juni 1926
Voorschot uit 's Rijks kas aan N.-Indië Indische Schatkistprom. in omloop.....	f 18.650.000,—	f 16.850.000,—
Voorschot Javasche Bank aan N.-Indië	" 11.013.000,—	" 15.158.000,—
Muntbiljetten in omloop.....	" 32.431.000,—	" 32.546.000,—
Ten voordeele van Ned.-Indië geboekte beleggingsselden van het Ned.-Ind. muntfonds.....	" 4.671.000,—	" 4.406.000,—
Idem van de Ned.-Ind. Postspaarbank.	" 776.000,—	" 808.000,—
Totaal.....	f 65.724.000,—	f 72.597.000,—
Tegedo bij 's Rijks kas.....	" 1.817.000,—	—

NEREDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 7 Juni 1926.

Activa.	
Binnel. Wis. Hfdbk. f	30.396.141,57
sels, Prom. Bijbnk. "	14.465.892,75
enz. in disc. Ag.sch. "	21.851.961,67
f 66.713.995,99	
Papier o. h. Buitenl. in disconto.....	—
Idem eigen portef. f	195.132.495,—
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel. "	—
" 195.132.495,—	
Beleeningen Hfdbk. f	45.661.223,48
incl. vrsch. Bijbnk. "	10.879.848,94
in rek.-crt. Ag.sch. "	72.801.039,36
op onderp. f	129.342.111,78
Op Effecten..... f	126.846.911,78
Op Goederen en Spec. "	2.495.200,—
" 129.342.111,78	
Voorschotten a. h. Rijk.....	—
Munt en Muntmateriaal	—
Munt, Goud..... f	65.764.260,—
Muntmat., Goud.. "	366.249.722,59
f 432.013.982,59	
Munt, Zilver, enz. "	26.833.793,22
Muntmat., Zilver.. "	—
" 458.847.775,81	
Effecten	—
Belegging Res.fonds. f	6.480.860,67
id. van 1/8 v. h. kapit. "	3.997.828,37
" 10.478.689,04	
Gebouwen en Meub. der Bank.....	" 5.171.000,—
Diverse rekeningen.....	" 64.150.048,27
f 929.836.115,89	
Passiva.	
Kapitaal..... f	20.000.000,—
Reservefonds.....	" 6.483.597,96
Bijzondere reserve.....	" 12.000.000,—
Bankbiljetten in omloop.....	" 827.151.415,—
Bankassigatiën in omloop.....	" 310.341,42
Rek.-Cour. f Het Rijk f	14.947.830,—
saldo's: Anderen "	32.599.137,80
" 47.546.967,80	
Diverse rekeningen.....	" 16.343.793,71
f 929.836.115,89	
Beschikbaar metaalsaldo..... f	283.309.262,16
Op de basis van 1/8 metaaldekking.....	" 108.807.517,82
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is. "	1.415.546.310,—

Voorname posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opsch. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dekking ¹ perc.
	Munt	Muntmat.				
7 Juni '26	65.764	366.250	827.151	47.857	283.309	52
31 Mei '26	65.968	366.260	844.262	40.528	281.552	52
24 " '26	62.175	365.207	820.149	61.285	276.975	51
17 " '26	62.315	365.212	838.978	39.945	277.161	51
10 " '26	62.502	365.210	854.087	25.488	277.015	51
3 " '26	55.703	372.210	887.518	26.110	270.423	50
8 Juni '25	56.284	411.112	887.169	39.436	303.306	53
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521 ¹)	54

Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Diverse rekeningen ²)
7 Juni 1926	66.714	—	129.342	195.132	64.150
31 Mei 1926	68.352	—	136.528	195.094	64.765
24 " 1926	69.716	—	140.466	196.527	59.800
17 " 1926	70.238	—	139.771	196.376	63.906
10 " 1926	73.387	—	135.357	184.233	76.483
3 " 1926	74.118	—	172.837	184.029	64.452
8 Juni 1925	92.902	5.000	157.312	167.007	54.645
25 Juli 1914	67.947	14.300	61.686	20.188	509

¹) Op de basis van 1/8 metaaldekking. ²) Sluitpost activa.

SURINAAMSCHE BANK.

Voorname posten in duizenden guldens.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opsch. schulden	Discont.	Div. rekeningen ¹)
1 Mei 1926..	1.030	1.621	513	955	390
24 April 1926..	1.031	1.543	551	954	341
17 " 1926..	1.010	1.526	549	950	351
10 " 1926..	1.010	1.638	620	954	358
3 " 1926..	1.010	1.766	550	956	373
2 Mei 1925..	1.038	1.593	784	1.033	278
5 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

¹) Sluitpost der activa.

JAVASCHE BANK.

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

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. metaalsaldo
29 Mei 1926	234.250		324.000	45.000	160.450
22 „ 1926	239.000		325.500	45.500	164.800
15 „ 1926	238.500		330.000	42.000	164.100
8 Mei 1926	200.023	38.528	331.935	48.110	163.125
1 „ 1926	200.132	38.806	331.518	49.777	163.226
24 Apr. 1926	200.166	38.730	333.840	48.201	163.004
17 „ 1926	200.469	38.721	336.643	48.639	162.668
30 Mei 1925	133.608	50.105	283.249	48.250	118.273
31 „ 1924	147.686	64.942	253.525	71.266	148.368
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842 ¹⁾

Data	Dis-conto's	Wissels, buiten N.-Ind. betaal.	Beleeningen	Diverse rekening ¹⁾	Dek-kings-percentage
29 Mei 1926		102.450		***	63
22 „ 1926		94.910		***	64
15 „ 1926		96.330		***	64
8 Mei 1926	10.299	20.453	41.477	65.639	63
1 „ 1926	9.845	20.960	43.080	75.144	63
24 Apr. 1926	9.774	21.089	42.513	75.104	63
17 „ 1926	9.498	20.446	42.234	72.692	62
30 Mei 1925	21.012	17.061	50.213	60.497	55
31 „ 1924	35.488	15.311	56.739	16.259	65
25 Juli 1914	7.259	6.395	47.934	2.228	44

¹⁾ Sluitpost activa. ²⁾ Basis $\frac{1}{2}$ metaaldekking.

BANK VAN ENGELAND.

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

Data	Metaal	Circulatie	Currency Notes		
			Bedrag	Bankbilj.	Gov. Sec.
2 Juni 1926	148.771	140.982	299.175	56.250	248.536
26 Mei 1926	149.007	140.582	300.268	56.250	249.604
19 „ 1926	148.905	140.986	300.672	56.250	249.938
12 „ 1926	148.262	141.652	303.566	56.250	252.839
5 „ 1926	147.475	141.196	301.446	56.250	250.676
28 April 1926	146.372	141.097	294.473	56.250	243.681
3 Juni 1925	156.473	148.831	295.464	53.950	246.648
22 Juli 1914	40.164	29.317	—	—	—

Data	Gov. Sec.	Other Sec.	Public Depos.	Other Depos.	Reserve	Dek-kings-perc. ¹⁾
2 Juni '26	51.570	68.896	11.458	118.764	27.539	21 $\frac{1}{8}$
26 Mei '26	41.035	71.817	20.220	103.042	28.175	22 $\frac{7}{8}$
19 „ '26	44.210	69.065	18.852	104.336	27.670	22 $\frac{3}{4}$
12 „ '26	46.130	68.672	21.264	102.151	26.361	21 $\frac{1}{2}$
5 „ '26	42.230	73.544	16.701	107.351	26.029	21 $\frac{9}{10}$
28 Apr. '26	39.495	67.822	18.925	95.657	25.025	21 $\frac{3}{4}$
3 Juni '25	42.997	73.110	11.604	114.110	27.392	21 $\frac{1}{4}$
22 Juli '14	11.005	33.633	13.735	42.185	29.297	52 $\frac{1}{8}$

¹⁾ Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

BANK VAN FRANKRIJK.

Voornaamste posten in millioenen francs.

Data	Goud	Waarv. in het buitenl.	Zilver	Te goed in het buitenl.	Wissels	Waarvan op het buitenl.	Beleeningen
3 Juni '26	5.548	1.864	335	574	5.714	18	2.316
27 Mei '26	5.548	1.864	335	577	4.584	17	2.272
20 „ '26	5.548	1.864	334	575	4.543	20	2.390
14 „ '26	5.548	1.864	334	574	4.433	22	2.476
6 „ '26	5.548	1.864	334	577	3.875	18	2.487
4 Juni '25	5.547	1.864	315	577	5.177	23	3.045
23 Juli '14	4.104	—	640	—	1.541	8	769

Data	Butt. gew. voorsch. afd. Staat	Schat-kistbil-jetten ¹⁾	Diver-sen	Circulatie	Rekg. Courant	
					Particulieren	Staat
3 Juni '26	36.900	5.338	3.220	53.390	3.106	8
27 Mei '26	35.900	5.338	3.599	52.735	3.197	30
20 „ '26	35.100	5.335	3.543	52.658	2.769	14
14 „ '26	34.850	5.335	3.581	52.643	2.553	3
6 „ '26	35.250	5.322	4.339	53.181	2.661	20
4 Juni '25	25.200	5.023	3.527	43.648	2.040	27
23 Juli '14	—	—	—	5.912	943	401

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

DUITSCHSE RIJKSBANK.

Voornaamste posten in millioenen Reichsmark.

Data	Goud	Daarvan bij buit-entl. circ. banken ¹⁾	Deviezen als goud-dekking geldende	Andere wissels en cheques	Beleeningen
31 Mei 1926	1.491,9	260,4	387,5	1.244,4	86,8
23 „ 1926	1.491,9	260,4	296,6	1.175,3	7,8
15 „ 1926	1.491,6	260,4	272,3	1.249,0	9,3
7 „ 1926	1.491,5	260,4	347,7	1.219,8	6,8
30 April 1926	1.491,5	260,4	391,0	1.213,7	61,1
31 Mei 1925	1.015,7	56,5	338,6	1.648,4	27,9
30 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effec-ten	Diverse Activa ²⁾	Circu-latie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva	Door Rijksb. geher-disc.
31 Mei 1926	89,0	517,5	2.878,0	579,0	111,8	37,7
23 „ 1926	89,0	769,1	2.663,0	715,9	225,2	149,2
15 „ 1926	89,0	797,3	2.783,2	671,7	218,0	149,1
7 „ 1926	89,0	835,7	2.941,4	622,1	181,7	198,6
30 April 1926	89,0	872,9	3.085,9	607,0	174,1	198,1
31 Mei 1925	200,6	963,9	2.608,8	581,5	759,3	534,5
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	944,-	40,0	—

¹⁾ Onbelast. ²⁾ W.o. Rentenbankscheine 31, 23, 15, 7 Mei, 30 April, resp. 254; 409; 425; 426; 400 mill.

NATIONALE BANK VAN BELGIË.

Voornaamste posten in millioenen francs.

Data	Goud en Zilver	Teged in en wissels op het buitenland	Binnen-landsche wissels	Beleeningen	Voorsch. afd. St.		Circulatie	Rekg.-Crt. Particulieren
					Voor ingetrokken Duitsch geld	In rekening courant		
3 Juni '26	364	30	1.570	498	5.200	626	8.370	437
27 Mei '26	364	30	1.768	451	5.200	615	8.346	603
20 „ '26	364	30	1.647	470	5.200	571	8.307	496
12 „ '26	365	30	1.443	506	5.200	539	8.171	433
6 „ '26	365	30	1.337	510	5.200	350	7.984	332
29 Apr. '26	365	30	1.479	684	5.200	1 ¹⁾	7.924	357
4 Juni '25	350	30	1.127	409	5.200	54 ¹⁾	7.531	134

¹⁾ Schuld aan den Staat.

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

FEDERAL RESERVE BANKS.

Voornaamste posten in millioenen dollars.

Data	Goudvoorraad		Wettig betaalmiddel, Zilver etc.	Wissels	
	Totaal bedrag	Dekking F. R. Notes		In her-disc. v. d. member banks	In de open markt gekocht
19 Mei '26	2.814,7	1.523,8	162,3	489,9	226,5
12 „ '26	2.803,6	1.518,3	163,2	476,4	228,2
5 „ '26	2.792,5	1.460,0	158,0	547,2	213,4
28 Apr. '26	2.797,1	1.490,0	157,0	513,7	199,0
21 „ '26	2.795,2	1.551,9	155,2	449,7	229,5
14 „ '26	2.781,8	1.438,2	157,0	577,3	274,1
20 Mei '25	2.834,6	1.581,9	146,0	338,4	276,0

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circula-tie	Totaal Deposi-to's	Gestort Kapitaal	Goud-Dek-kings-perc. ¹⁾	Algem. Dek-kings-perc. ²⁾
19 Mei '26	398,6	1.665,2	2.280,6	122,5	71,3	75,4
12 „ '26	396,3	1.675,5	2.245,7	122,4	71,4	75,7
5 „ '26	395,3	1.672,0	2.286,0	122,2	70,5	74,5
28 Apr. '26	388,8	1.662,0	2.242,1	122,1	71,6	75,7
21 „ '26	388,6	1.662,3	2.219,8	121,5	72,0	76,0
14 „ '26	377,0	1.681,1	2.347,2	120,9	68,9	73,0
20 Mei '25	358,4	1.656,5	2.176,4	115,4	73,9	77,8

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

PARTICULIERE BANKEN AANGESLOTEN BIJ HET FED. RES. STELSEL.

Voornaamste posten in millioenen dollars.

Data	Aantal banken	Dis-conto's en beleen.	Beleg-gingen	Reserve bij de F. R. banks	Totaal depo-sito's	Waarvan time deposits
12 Mei '26	705	13.961	5.670	1.632	18.802	5.559
5 „ '26	705	14.005	5.594	1.658	18.676	5.562
28 Apr. '26	706	13.949	5.576	1.638	18.625	5.555
21 „ '26	707	13.871	5.579	1.598	18.601	5.547
14 „ '26	708	13.897	5.600	1.711	18.697	5.505
13 Mei '25	736	13.167	5.448	1.616	18.135	5.134

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

EFFECTENBEURZEN.

Amsterdam, 7 Juni 1926.

Van de internationale fondsenmarkten heeft eigenlijk alleen de beurs van Berlijn in de achter ons liggende berichtswEEK meer dan gewone aandacht getrokken en wel door een voortzetting van de zeer opgewekte stemming, welke in de laatste weken reeds op te merken is geweest. Deze tendens werd ter beurze aan een complex van oorzaken toegeschreven. In de eerste plaats de nog steeds ruime geldmarkt. Vervolgens hebben ook in de afgelopen berichtperiode buitenlandsche aankopen ertoe bijgedragen een bepaald opgewekte stemming in het leven te roepen. Het zijn echter niet uitsluitend Fransche en Belgische orders geweest, welke een zoo groote levendigheid hebben veroorzaakt — hoewel het schijnt, dat koopopdrachten uit de genoemde landen wel op den voorgrond hebben gestaan — doch ook hebben Hollandsche en Amerikaanse kringen getracht vrij groote posten van bepaalde aandelen te verkrijgen. Vooraan stonden hierbij de aandelen van de I. G. Farbenindustrie. Het was niet zoozeer het 2 pCt. hoogere dividend, dat hiertoe aanleiding heeft gevormd, doch eerder geruchten omtrent allerlei uitvindingen, welke der maatschappij ten goede zouden moeten komen.

Te Londen is de markt kalm gebleven. Onder den invloed van de nog steeds voortdurende staking in de steenkoolmijnen zijn de omzetten ingekrompen en is de belangstelling grootendeels geconcentreerd op de beleggingsafdeeling. Hier was de stemming vrij opgewekt, mede doordat in de berichtperiode de rente op de obligaties der oorlogsleening is betaald, zoodat tal van nieuwe beleggingsobjecten gevonden moesten worden. De verschillende aandelenrubrieken hebben met de beleggingsmarkt wel een scherpe tegenstelling gevormd. Vooral spoorweg- en rubaandelen waren gedrukt; daarentegen bestond er goede belangstelling voor petroleumfondsen.

Te Parijs heeft het een ongunstigen indruk gemaakt, dat de daling van het Fransche betaalmiddel nog geen einde heeft genomen, ondanks den steun welke van regeeringszijde is verleend en ondanks de plannen, welke in het vooruitzicht zijn gesteld. De hernieuwde daling van den franc is ook ditmaal grootendeels van Frankrijk zelf uitgegaan. Ter beurze van Parijs heeft men het uithijven van het vertrouwen thans toegeschreven aan den weekstaat van de Banque de France, welke een toeneming te zien heeft gegeven, zoowel van den biljettenomloop als van de voor-schotten aan de schatkist.

Te New York heeft de markt een zekere opgewektheid te zien gegeven, welke echter geen enkele keer tot bijzondere gebeurtenissen of tot opmerkelijke koersverschillen aanleiding heeft gegeven. Weliswaar is de geldmarkt nogal stroef geweest, doch dit heeft geen onrust gewekt, omdat deze verandering in verband werd gebracht met de gewone verschijnselen van de maandwisseling. De berichten uit industriële kringen bleven gunstig; zoo werd gemeld, dat de staalfabrieken op 80 pCt. van hun capaciteit werken.

Ten onzent heeft de markt op enkele dagen en voor sommige afdeelingen een iets grootere levendigheid te zien gegeven, hoewel over het algemeen de omzetten toch niet ruim zijn geworden. Zeker was dit niet het geval voor *beleggingsfondsen*, hoewel deze wel een vaste stemming aan den dag hebben gelegd, vooral in verband met de ruimere geldmarkt. Ook voor Deutsche obligaties bestond grotere vraag, terwijl de belangstelling voor Mexicaansche en Braziliaansche papieren kleiner is geworden. 6 pCt. Ned. Werk. Schuld 1922: 106%, 106½; 4½ pCt. Ned. Werk. Schuld 1917: 99%, 99¹⁵/₁₆; 7 pCt. Ned.-Indië: 100%, 100%, 100%; 5 pCt. Brazilië 1913 £ 20—100: 66½, 65½; 8 pCt. Sao Paulo: 105%, 105½.

Van de aandelenmarkten zijn *rubberfondsen* op den voorgrond getreden door tamelijk groote omzetten bij een dalend koerspeil. De rubberprijs, zoowel te Londen als te New York, heeft een zwakke stemming aan den dag gelegd en het vooruitzicht op een toeneming van de voorraden te Londen gedurende de eerstvolgende weken heeft er niet toe kunnen bijdragen omvangrijke kooporders te stellen tegenover het aanbod, dat reeds lang ter beurze op te merken is. Dientengevolge zijn de meeste koersen van rubberaandelen achteruit gelopen, waarbij echter groote verschillen voor de diverse aandelen aan den dag zijn getreden. Over het algemeen bleken fondsen met een ruime markt beter tegen den koersdruk bestand te zijn, ten deele als gevolg van het feit, dat in dergelijke papieren eenige contramime was ontstaan. Amsterdam Rubber: 306, 295½, 300%, 295; Deli Batavia Rubber: 213½ (ex div.); 202½, 217, 209; Hessa Rubber: 416½, 408, 417, 410; Indische Rubber: 356, 345, 364, 363½; Java Caoutchouc: 166, 156, 163; Kali Telepak: 340, 317½, 335½, 325; Kendeng Lem-

boe: 373½, 364, 375; Ned.-Ind. Rubber en Koffie: 320, 317, 330, 326; Oost Java Rubber: 325½, 321, 331, 325; R'dam Tapanoei: 157, 149%, 153; Serbadjadi: 298½, 288, 300½, 289; Sumatra Caoutchouc: 293, 288, 295½, 292; Sumatra Rubber: 325, 322, 329, 325; Vereenigde Ind. Cultuur Ondernemingen: 162½, 152½, 157%, 152½.

De *tabakmarkt* is in den aanvang der berichtswEEK gebukt gegaan onder de meldingen omtrent schade, door droogte aan den oogst toegebracht. In het bijzonder hebben aandelen Senembah, benevens in mindere mate aandelen Deli-Batavia Tabak hieronder te lijden gehad. De reactie heeft echter niet lang geduurd en heeft plaats moeten maken voor een aanmerkelijk herstel. Aandelen Deli Maatschappij, welke door de berichten niet werden aangetaast, konden de berichtswEEK zelfs op een hooger peil verlaten. Arendsburg: 515, 510, 511; Besoeki Tabak: 225; Deli Batavia: 388½, 378½, 376; Deli Mij.: 398½, 402, 405; de Oostkust: 182½, 179½, 176%; Senembah: 421, 415, 385½, 379½.

Ook op *petroleumaandelen* is de aandacht gevallen. Het hoofdfonds is betrekkelijk kalm geweest, hoewel vast van toon. In de desbetreffende aandelen zijn nogal eenige kooporders uitgevoerd voor buitenlandsche rekening. De aandacht concentreerde zich echter op aandelen Perlak Petroleum Mij., waaromtrent nog steeds allerlei vage geruchten de ronde deden. Het fonds heeft een aanmerkelijke stijging kunnen ondergaan, terwijl het slot op het hoogst bereikte niveau is gekomen. Dordtsche Petr. Ind. Mij.: 382, 387½, 389; Kon. Ned. Petroleum Mij.: 406, 407½, 406½; Perlak Petroleum: 79%, 84, 87%; Pendawa: 42, 41, 46½.

Suikeraandelen zijn eenigszins verwaarloosd geweest. De noteringen voor Cubasuiker hebben geen groote verschillen aangetoond, zoodat er geen directe aanleiding bestond om in de suikermarkt te opereeren. Zelfs aandelen Handelsvereniging „Amsterdam” zijn zoo goed als verlaten gebleven. Cultuur Mij. der Vorstenlanden: 172%, 171%, 169%; Handels Verg. Amsterdam: 670%, 662, 665½, 668; Java Cultuur Mij.: 324, 326, 325½; Maron: 261, 251, 255; Moorman: 386, 392, 390½; Ned.-Ind. Suiker Unie: 277½, 228%, 228; Pagottan: 256, 255½; Poerworedjo: 108, 107½, 107%; Tjepper: 669, 665; Tjeweng Lestari: 205 (ex div.), 206; Watoetoelis Poppoh: 649, 650, 644.

De *scheepvaartmarkt* heeft eenige opleving ondergaan, enerzijds door het aanbod van aandelen Java China-Japanlijn, anderzijds door den handel in „claims” Nederlandsche Scheepvaart Unie, welke laatste goed gekocht werden, hoewel de hooge prijzen van den aanvang later ongeveer gehalveerd werden. De overige soorten hebben geenerlei aandacht getrokken. Holland-Amerika Lijn: 43½, 44½; Java China-Japan Lijn: 115, 102½, 109; Kon. Ned. Stoomboot Mij.: 85, 86½, 85½; Ned. Scheepvaart Unie: 173 (ex claim), 170½; Stoomvaart Mij. Nederland: 164½, 161½, 161.

Van *binnenlandsche industriële aandelen* zijn Jurgenssoorten en aandelen in kunstzijdefabrieken op den voorgrond getreden. Aandelen Jurgens, benevens de converteerbare obligaties, bleven bij voortduring vast gestemd. Tegen het slot der berichtswEEK ontstond eenige beweging in kunstzijdeaandelen, waarvan voornamelijk aandelen Enka de vruchten konden plukken. Centrale Suiker Mij.: 119, 119½, 119%; Hollandia Melkproducten: 138½, 128½ (ex div.), 128½; Holl. Kunstzijde Ind.: 114½, 112, 116; Holl. Mij. t.h. maken van Werken in Gew. Beton: 148½, 157, 159; Jurgens: 164, 162, 165; Maekubee: 132%, 131½, 132; Ned. Kunstzijdefabriek: 322½, 328½, 337½; Philips Gloeilampenfabriek: 345, 350, 352.

Mijnaandelen bleven verlaten op weinig veranderde prijzen. Alg. Exploratie Mij.: 105, 106, 104; Billiton 1e Rubriek: 615, 620, 614; Redjang Lebong: 250, 238, 234; Singkep Tin Mij.: 282½, 287, 290.

De afdeeling voor *bankaandelen* was vast, doch zonder opmerkelijke koersverschillen. Amsterdamsche Bank: 157½, 160, 159; Holl. Bank voor Zuid-Amerika: 74, 75, 74½; Incasso Bank: 113, 112½; Koloniale Bank: 203, 201½, 198; Ned.-Ind. Handelsbank: 163½, 161½, 162½; Ned. Handel Mij.: 149½, 148, 149½; R'damsche Bankverg.: 64, 62½, 64; Twentsche Bank: 133.

De *Amerikaansche markt* heeft weinig aandacht getrokken, doordat de beurs te New York mede zeer kalm is geweest. Anaconda Copper: 92½, 93⁵/₁₆, 93¹¹/₁₆; Studebaker: 52%, 53%, 52 (ex div.); United States Steel Corp.: 125%, 127½, 128; Atchison Topeca: 139, 134½ (ex div.); Baltimore & Ohio: 91½, 91½ (ex div.), 92½; Erie: 34½, 33½, 35½; Southern Pacific Cy.: 102½, 103; Wabash Railway: 43½, 43¹⁷/₃₂.

De *geldmarkt* werd in den loop der berichtswEEK ruimer; de notering voor prolongatie daalde van 3¼ tot 2¼ pCt.

GOEDERENHANDEL.

GRANEN.

8 Juni 1926.

Zooals het in de vorige week vooral oogst- en weerberichten waren, die aan de markt voor broodgraan prijsdaling teweegbrachten, hebben zulke berichten, nu zij vooral voor Noord-Amerika minder gunstig waren, in den loop dezer week een niet onaanzienlijk herstel veroorzaakt. De wintertarwe der Vereenigde Staten heet kwantitatief niet mee te vallen en uit Nebraska en Noordelijk Kansas komen nu weder berichten van droogte. Ook verneemt men uit de Vereenigde Staten en Canada, dat het weder met meer neerslag den laatsten tijd wel beter is geweest voor de zomertarwe, doch dat toch niet overal de stand bevredigend is. Bovendien heeft men in Amerika deze week veel waarde gehecht aan berichten over slechten stand der oogsten in Centraal en West-Europa. Daarin was trouwens juist eenige verbetering ingetreden door warmer weder met regen en slechts de Fransche berichten spreken niet van een verbetering in de vooruitzichten. De invloed der vaste Noord-Amerikaansche markt deed zich ook in Argentinië gelden en die prijsverhoogingen in de uitvoerlanden hebben in Europa de markt verbeterd. Daar viel te verwachten, dat de beperking der inkoop van de vorige week wel spoedig weder tot uitbreiding der zaken zou leiden en de laatste dagen brachten dan ook in eenige invoerlanden een groteren omzet in buitenlandsche tarwe. De Engelsche markt was nog vrij stil en er werd minder gekocht dan de zeer kleine voorraden tarwe en meel, die op 1 Juni in de havens van het Vereenigd Koninkrijk aanwezig waren wel hadden doen verwachten. Eerst op 7 Juni werden ook in Engeland meer zaken in tarwe gedaan. Sterke uitbreiding onderging vooral de Deutsche vraag. Geleidelijk werd in den loop der week reeds meer gekocht en op 7 Juni kwamen naar Duitschland zelfs groote zaken in tarwe tot stand, waarbij Manitoba's een belangrijke rol vervulden. Nederland en België breidden hun zaken slechts weinig uit. Dat aan de Engelsche markt de omzet slechts langzaam toenam stond gedeeltelijk in verband met de groote tarweverscheppingen dezer week. Naar Europa werd weder veel meer afgeladen dan de reeds groote hoeveelheid der vorige week. Vooral uit Noord-Amerika was dat het geval en ook van Argentinië, dat in de vorige week zoo weinig tarwe ter verlading bracht, waren de verscheppingen nu groeter. Door het meevallen der opbrengst van Britsch-Indische tarwe was die in het begin der week ruim en tot lage prijzen aan de markt, wat naar Engeland vrij wat zaken ten gevolge had. Van 1 Juni (op 31 Mei was Chicago gesloten) tot 7 Juni is aan de termijnmarkt te Chicago tarwe 4 à 4½ dollarcent per 60 lbs. in prijs gestegen en te Winnipeg sedert 31 Mei eveneens ongeveer 4½ cent. Te Buenos Aires en Rosario bedroegen de verhoogingen aan de termijnmarkten 25 à 30 centavos per 100 KG.

Ook veel rogge werd deze week uit Noord-Amerika verladen, wat wel zal hebben bijgedragen tot het feit, dat

te Chicago de roggemarkt ten volle de prijsbeweging voor tarwe volgde. Zaken blijven in beperkte mate naar Duitschland en Nederland tot stand komen, waarbij telkens wederverkoopers beneden Amerikaansche prijzen aan de markt zijn. Te Chicago is in den loop der week Juli-rogge 3½ en September 4½ dollarcent per 56 lbs. duurder geworden.

Van maïs zijn deze week de wereldverscheppingen buitengewoon groot geweest, zoowel van Argentinië als van den Donau en de markt onderging daarvan in sterke mate den invloed. Daarbij is in de invoerlanden de vraag slecht en het resultaat was overal prijsverlaging voor stoomende maïs. Ook latere posities daalden in prijs en in Engeland werd tot zeer lage prijzen, aanzienlijk beneden de noteringen der Argentijnsche verscheppers, Platamaïs op aflading verhandeld. Later volgde een klein prijsherstel aan de Argentijnsche termijnmarkten, dat gedeeltelijk ook werd teweeggebracht door sterken Argentijnschen regenval, welke de aanvoeren aan de Argentijnsche markten belemmerde. Toch nam ondanks de groote verscheppingen de voorraad in de Argentijnsche havens nog toe. De Engelsche prijzen voor Platamaïs herstelden zich eenigszins door dekkingsvraag. In Nederland en België bestaat wel eenige kooplust voor zeer spoedig leverbare nieuwe Platamaïs, doch stoomende partijen, die nog eenigen tijd uitblijven, zijn moeilijk te plaatsen. Van den Donau komt geen nieuw aanbod van maïs en in verband met verkoopen Donauopwaarts werden ook deze week nog weder geregeld vroeger naar West-Europa afgesloten contracten door de Weensche verkoopters teruggekocht. De zaken in Donau-maïs in de invoerlanden worden echter nog steeds bemoeilijkt door ongezonde aankomst in de destinatiehavens. Rusland blijft met aflading in Juli/Augustus beneden de Argentijnsche prijzen met maïs aan de markt. In Noord-Amerika heeft maïs zich hersteld van de flauwe stemming en de laagste prijzen van het seizoen, die in het begin der week werden bereikt. De oorzaak lag vooral in de vaste tarwemarkt. Het prijsherstel bedroeg ongeveer 3 dollarcent per 56 lbs. en aan de termijnmarkten te Buenos Aires en Rosario beliep de verhooging 5 à 15 centavos per 100 KG.

Gerst blijft zeer vast ondanks groote verscheppingen uit Noord-Amerika. In Duitschland blijft echter goede vraag voor gerst bestaan, doch elders neemt wegens de hooge prijzen de gerstvraag wel af en in Engeland bijvoorbeeld wordt bij voortdurend weinig voergerst gekocht. De termijnmarkt te Winnipeg was voor gerst vast en hooger.

In haver blijven geregeld zaken tot stand komen naar het Europeesche vasteland en de omzet is daar beter dan naar Engeland. Groote verscheppingen van Noord-Amerika hebben echter ten gevolge, dat eenig aanbod van wederverkoopers aan de markt komt. De Vereenigde Staten en Canada waren voor haver deze week geleidelijk wat hooger. Te Chicago was de verhooging zelfs aanzienlijk. Zij bedroeg 1½ à 1¾ dollarcent per 32 lbs.

Noteringen.

Data	Chicago			Buenos Aires		
	Tarwe Met	Maïs Met	Haver Met	Tarwe Juni	Maïs Juni	Lijnzaad Juni
5 Juni '26	141¼ ¹⁾	72¾ ¹⁾	41	13,40 ¹⁾	6,75 ¹⁾	15,65 ¹⁾
29 Mei '26	167¼	68¼	39¾	13,30	6,65	15,35
5 Juni '25	168¼ ¹⁾	116⅞ ¹⁾	50¾ ¹⁾	15,15	9,40	21,75
5 Juni '24	104¼ ¹⁾	77¼ ¹⁾	46¾ ¹⁾	11,10	7,60	19,45
5 Juni '23	109¼ ¹⁾	82¾ ¹⁾	41¼ ¹⁾	11,65 ¹⁾	8,35 ¹⁾	21,55 ¹⁾
20 Juli '14	82	56¾	36¼	9,40	5,38	13,70

¹⁾ per Juli.

Locoprijzen te Rotterdam/Amsterdam.

Soorten	7 Juni 1926	31 Mei 1926	8 Juni 1925
Tarwe (Manitoba III) .. ¹⁾	16,25	16,25	* 17,50
Rogge (No. 2 Western) .. ¹⁾	10,85	11,—	13,50
Maïs (La Plata)	178,—	170,—	268,—
Gerst (48 lb. malting).... ²⁾	198,—	192,—	253,—
Haver (Canada 3)..... ¹⁾	10,75	10,70	12,40
Lijnkoeken (Noord-Amerika van La Plata-zaad) .. ¹⁾	11,90	11,65	13,20
Lijnzaad (La Plata)	341,—	330,—	473,—

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

AANVOEREN in tons van 1000 KG.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal			
	30 Mei 1926	5 Juni 1926	Sedert 1 Jan. 1926	Overeenk. tijdvak 1925	30 Mei 1926	5 Juni 1926	Sedert 1 Jan. 1926	Overeenk. tijdvak 1925	1926	1925
Tarwe.....	29.065	518.704	441.980	—	—	7.568	9.498	—	526.272	451.478
Rogge.....	3.441	85.144	91.389	—	—	596	—	—	85.740	91.389
Boekweit.....	678	10.873	13.854	—	85	585	150	—	11.485	14.004
Maïs.....	13.284	352.149	273.051	—	—	31.331	34.351	—	383.480	307.402
Gerst.....	3.287	138.516	68.767	—	109	4.714	3.158	—	143.230	71.925
Haver.....	4.420	79.983	78.552	—	—	2.095	150	—	82.078	78.702
Lijnzaad.....	3.509	93.480	76.712	—	3.535	105.099	24.230	—	198.579	100.942
Lijnkoek.....	4.834	105.907	98.627	—	—	—	—	—	105.907	98.627
Tarwemeel.....	3.025	27.888	41.502	—	692	5.701	7.694	—	33.589	49.196
Andere meelsoorten....	231	6.514	3.149	—	—	—	—	—	6.514	3.149

SUIKER.
NOTEERINGEN.

Data	Amsterdamper Aug.	Londen			New York 96° Centrifugals
		Tates Cubes No. 1	White Java's f.o.b. per Mei/Juni	Cuba's 96° c.i.f. Juni/Juli	
	kristalsuiker basis 99°	Sh.	Sh.	Sh.	\$ cts.
7 Juni '26	f 16 ¹¹ / ₁₀	33/3	15/3	11/7½	4,14
31 Mei '26	„ 16 ⁷ / ₈	33/3	15/3	11/6	geen not.
7 Juni '25	„ 19 ⁹ / ₁₀	35,3	15,3	12,9	4,46
7 Juni '24	„ 22 ¹¹ / ₁₀	40/3	19/-	17,3	4,77
	ruwsuiker basis 88°				
4 Juli '14	f 11 ¹³ / ₃₂	18/-	—	—	3,26
	basis 99°				
	f 14 ¹³ / ₃₂				

1) Het verschil tusschen ruwsuiker 88° en krist.suik. 99° is aan te nemen op f 3 p. 100 KG.

De wereldsuikermarkten bleven deze week goed prijs-houdend gestemd, hoewel in Amerika iets lagere prijzen betaald werden.

Op de termijnmarkt in New York bleven de noteeringen echter nagenoeg onveranderd, hetgeen uit ondervolgende cijfers blijkt:

	Sp. C.	Juli	Sept.	Dec.	Jan.	
Slot voorafgaande week	4.21	2.46	2.59	2.71	2.73
Opening verslagweek	4.21	2.43	2.56	2.70	2.72
Slot verslagweek	4.14	2.42	2.55	2.70	2.73

De ontvangsten in de Atl. havens der V. S. bedroegen deze week 70.000 tons, de versmeltingen 70.000 tons (tegen 75.000 tons in 1925) en de voorraden 370.000 tons.

In prompte Cubasuiker kwamen bij heropening der markt na de Amerikaanse feestdagen slechts kleine zaken tot stand tot 2½/8 \$c. c. & fr. New York. Voor deze positie bestond echter levendige belangstelling voor Europa tot Sh. 11/6 cif, waartoe heel wat omging.

De Cuba statistiek is als volgt:

	1926	1925	1924
	Tons	Tons	Tons
Weekontvangsten tot 29 Mei	54.297	114.612	64.609
Totaal sedert 1/12 tot 29/5	3.521.611	3.892.740	3.160.287
Werkende fabrieken	19	40	18
Weekexport 29 Mei	84.736	123.439	78.288
Totale export sedert 1/1 tot 29/5	2.079.382	2.602.077	2.230.998
Totale voorraad 29 Mei	1.442.231	1.290.663	929.239

De fabrieken, welke de campagne thans beëindigd hebben, produceerden 372.000 tons minder dan verleden jaar en 456.500 tons minder dan door Guma geraamd.

In Engeland beïnvloedt het voortduren der kolenstaking thans ook de industrie van suikerhoudende artikelen. De voorraden van geraffineerde suiker zijn vooralsnog meer dan voldoende om aan een gemiddelde consumptievraag tegemoet te komen.

De termijnmarkt aldaar sloot op de volgende noteeringen:

Mei	Sh. 14/1½	December	Sh. 15/-
Augustus	„ 14/7½	Maart '27	„ 15/4½
September	„ 14/9	Mei '27	„ 15/8½

Volgens F.O. Licht was het weer in Europa de afgelopen 2 maanden over het algemeen zeer gunstig voor de bietvelden. Licht publiceert eene nieuwe raming van het voor den a.s. bietoogst geplante areaal, welke hieronder volgt in vergelijking met zijne vorige raming en de geplante oppervlakte in 1925/26 en 1924/25:

	Nieuwe raming	Vorige raming	1925/26	1924/25
Duitschland	365.000	355.000	366.764	351.682
Tsjechoslowakije	280.000	295.000	311.674	299.645
Frankrijk	225.000	235.000	214.590	214.009
Nederland	63.000	65.000	66.217	73.930
België	72.000	70.000	72.478	80.591
Zweden	5.000	30.000	40.312	41.130
Denemarken	30.000	37.000	38.000	37.400
Polen	186.000	170.000	174.185	168.347
Hongarije	64.000	68.000	65.513	73.723
Oostenrijk	19.000	20.000	20.142	18.610
Roemenië	60.000	60.000	64.300	55.712
Joego Slavië	43.000	40.000	35.260	55.000
Italië	85.000	85.000	52.000	136.300
Totaal	1.497.000	1.530.000	1.521.435	1.604.079
Rusland	530.000	500.000	481.976	343.182
Andere landen	155.000	150.000	130.000	132.200
Totaal in Europa	2.182.000	2.180.000	2.133.411	2.079.461

Uit bovenstaande cijfers blijkt, dat het totaal der nieuwe

raming slechts 2000 HA. meer bedraagt dan dat der vorige raming; ten opzichte der verschillende landen, zooals Zweden, Tsjecho-Slowakije, Frankrijk en Denemarken, welke alle met kleinere bietzaaiingen verschijnen, en Rusland, waar de raming van het oppervlak verhoogd werd, zijn er echter niet onbelangrijke wijzigingen aangebracht. De zichtbare voorraden zijn volgens Czarnikow:

	1926	1925	1924
	Tons	Tons	Tons
Duitschland 1 Mei	808.000	487.000	642.000
Tsjechoslowakije 1 Mei	566.000	407.000	268.000
Frankrijk 1 Mei	276.000	292.000	110.000
Nederland 1 Mei	165.000	164.000	92.000
België 1 Mei	122.000	136.000	53.000
Polen	153.000	131.000	119.000
Engeland 1 Mei	506.000	315.000	417.000
Europa	2.596.000	1.932.000	1.701.000
V.S. Atlant. havens 2 Juni	370.000	218.000	217.000
Cuba 29 Mei	1.442.000	1.291.000	929.000
Totaal	4.408.000	3.441.000	2.847.000

Sedert eenigen tijd is het surplus tegenover verleden jaar geleidelijk aan het verminderen.

Op Java wordt het binnenkomen van den oogst thans door zware regens vertraagd. De ramingen van een mindere opbrengst dan in 1925 varieeren tusschen 10 en 15 %.

Uit oogst 1926 werden tot dusver verkocht:

14.473.000 picols	Superieur
10.927.000 „	No. 16 & hooger en Muscovados
320.000 „	Melasse, Superieur, Stroopsuiker en zaksuiker

Totaal 25.720.000 picols

en uit oogst 1927:

141.700 tons	Superieur
280.800 „	No. 16 & hooger en Muscovados
2.000 „	Melasse

Totaal 424.500 tons.

De V.I.S.P. verkochten uit oogst 1926 nog wat No. 16 & hooger tot f 9¼, terwijl uit de tweede hand voor disponibile Superieure suiker f 12½ en voor No. 16 en hooger, f 11.— werd betaald.

Hier te lande had de markt gedurende de geheele week een lusteloos aanzien en bleven de prijzen op de termijnmarkt nagenoeg onveranderd.

De markt sloot op de volgende noteeringen:

Juni f 16½; Aug. f 16¼ 7/8; Dec. f 17 1/8.

KATOEN.

Marktbericht van de Heeren Sir Jacob Behrens & Sons,
Manchester, d.d. 2 Juni 1926.

Tengevolge van de Pinkstervacantie hebben wij de vorige week geen bericht gepubliceerd. Sinds ons laatste rapport zijn prijzen van Amerikaanse katoen slechts weinig veranderd. De markt is vast gebleven, hierin gesteund door ongunstige weerberichten, hevige regens en lage temperaturen in de katoendistricten, welke factoren opwegen tegen de mindere belangstelling van den handel in verband met de vakantieperiode. Het blijkt, dat Amerikaanse en Japansche spinners ruim een half miljoen balen meer hebben afgenomen dan verleden jaar; daartegenover Groot-Brittannië en het Continent bijna 300.000 balen minder. Prijzen van Egyptische katoen zijn, na een stijging gedurende de vorige week, gisteren weer op basis van 14 dagen geleden teruggegaan. De berichten over den oogst blijven nog gunstig.

Amerikaansche spinnerijen waren in verband met de Pinkstervacantie tot gisteren gesloten en de markt is nog niet weer op zijn verhaal gekomen. Zoowel naar grove als medio nummers twist en weft bestaat slechts weinig belangstelling. Enkele ringspinners rapporteeren een goede vraag, hoewel er nog weinig omgaat. Fabrikanten koopen alleen voor direct gebruik en de kolenkwestie werkt er niet toe mede om de positie van spinners te verbeteren. In getwijnde garens gaat iets om voor binnenlandsch gebruik, terwijl voor deze soort ook eenige belangstelling bestaat, zoowel voor de „near” als „Far East”. Egyptische garens voor fabricagedoeleinden worden geregeld in kleine partijtjes van week tot week verkocht en enkele Spinners doen op deze wijze hun productie geleidelijk van de hand. Calcutta is nog steeds in de markt voor fijne medio garens, doch de limites vandaar zijn over het algemeen te laag. In getwijnde garens, zoowel voor het buitenland als voor de binnenlandsche markt, gaat weinig om en moeten prijzen zeer laag gehouden worden, wil men tot zaken komen.

De toon van de doekmarkt is gezond en men is over het algemeen optimistisch gestemd, als men de voortdurende

kolenstaking buiten beschouwing laat. Prijzen blijven vast en toonen eerder neiging tot stijging. Van alle markten bestaat een goede, algemeene vraag, hoewel er nog niet veel zaken tot stand zijn gekomen. Het vasthouden aan de stakingsclausule door fabrikanten is dikwijls een beletsel voor zaken en bij het afsluiten van nieuwe orders is de kwestie van het rationeeren van kolen een factor van beteekenis geworden. Wij moeten maar hopen, dat men spoedig tot een schikking zal komen, daar anders de handel hierdoor nog verder belemmerd zal worden.

19 Mei 2 Juni. Oost. koersen. 18 Mei 1 Juni
 Liverpoolnoteeringen. T.T. op Br. Indië 1/5 3/8 1/5 3/8
 F.G.F. Sakellariadis 16,85 16,90 T.T. op Hongkong 2/2 3/4 2/2 3/4
 G.F. No. 1 Oomra 7,00 6,90 T.T. op Shanghai 2/11 2/11

Noteering voor Loco-Katoen.
 (Middling Uplands.)

	4 Juni 1926	28 Mei 1926	21 Mei 1926	5 Juni 1925	4 Juni 1924
New York voor Middling ...	18,80 c	18,90 c	18,75 c	24,70 c	30,85 c
New Orleans voor Middling	17,90 c	18,04 c	17,97 c	24,85 c	30,— c
Liverpool voor Middling ...	10,32	—	10,21 d	— d	18,37 d*)

*) Voor fully middling ouden Standaard.

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

	1 Aug. '25 tot 28 Mei '26	Overeenkomstige periode	
		1924/25	1923/24
Ontvangsten Gulf-Havens.	9334	9246	6600
„ Atlant. Havens			
Uitvoer naar Gr. Brittannië	2140	2477	1598
„ „ 't Vasteland etc.	4232	4414	3160
„ „ Japan.....	1118	856	578

Voorraden.

(In duizendtallen balen).

	28 Mei '26	Overeenkomstig tijdstip	
		1925	1924
Amerik. havens.....	857	543	364
Binnenland.....	1302	336	337
New York.....	43	161	63
New Orleans.....	246	115	127
Liverpool.....	539	576	258

KOFFIE.

In de afgelopen week bleef de stemming vast. In Brazilië liep de wisselkoers nog verder op en daar de binnenslandsche koffieprijzen in Reis aldaar na eene kleine inzakking zich weder herstelden, was het gevolg, dat ook de kost- en vrachtaanbiedingen in Engelsch geld hooger liepen. Aan onze markt volgden termijnen in hoofdzaak den loop van de markt te New-York, dat wil zeggen, dat de noteeringen eerst iets daalden en daarna stegen, waardoor zij tenslotte kwamen op eene waarde, voor de meeste maanden wederom ongeveer 1/2 cent hooger dan een week geleden. In loco, zoowel als op aflading, ging het een en ander om, hooftzakelijk in Robusta en verder ook in Centraal-Amerikaansche soorten. In Santos bleef de afzet nog altijd zeer klein en de prijzen dezer soort volgden dan ook slechts zeer uit de verte de stijging der termijnprijzen van de laatste maanden.

Volgens de in het begin dezer maand verschenen Statistiek van de Firma G. Duuring & Zoon te Rotterdam, is in Mei de Aanvoer geweest als volgt:

	1926 balen	1925 balen	1924 balen
in Europa.....	757.000	761.000	930.000
„ Ver. Staten v. Amerika	622.000	455.000	951.000
Totaal....	1.379.000	1.216.000	1.881.000

De Aanvoeren in Europa en in Amerika tezamen gedurende de eerste vijf maanden van het jaar bedroegen 8.572.000 balen tegen 7.552.000 balen in 1925 en 9.131.000 balen in 1924.

De Afleveringen in Mei waren:

	1926 balen	1925 balen	1924 balen
in Europa.....	762.000	677.000	805.000
„ Ver. Staten v. Amerika	733.000	614.000	935.000
Totaal....	1.495.000	1.291.000	1.740.000

De Afleveringen in Europa en in Amerika tezamen gedurende de eerste vijf maanden van het jaar waren 8.904.000 balen tegen 7.446.000 balen in 1925 en 8.821.000 balen in 1924.

Uit bovenstaande cijfers blijkt, dat de Afleveringen in dit jaar nog steeds beduidend grooter blijven dan verleden jaar in hetzelfde tijdsverloop. Ze zijn zelfs grooter dan in 1924, toen ze reeds een record-cijfer aanwezen. Zooals reeds meermalen te dezer plaatse werd gezegd, is de toename van de Afleveringen dit jaar ongetwijfeld grootendeels toe te schrijven aan het allerwegen ontbreken van onzichtbare voorraden van eenige beteekenis, en waar de zichtbare voorraden op 1 Juni in Amerika slechts 583.000 balen bedroegen bij Afleveringen in de maand Mei in Amerika van 733.000 balen, kan de voorraad aldaar worden aangenomen als toereikend voor een verbruik van niet meer dan ongeveer drie weken. Het is dan ook zeer waarschijnlijk, dat de Vereenigde Staten spoedig als groote koopers zullen moeten optreden, al is de hoeveelheid, die op 1 dezer daaraan stroomend was, beduidend grooter dan verleden jaar. In Europa zijn de verhoudingen eenigszins anders, aangezien de voorraad aldaar op 1 Juni 1.609.000 balen bedroeg, hetgeen, gebaseerd op de Afleveringen gedurende de maand Mei, altijd nog overeenkomt met een verbruik van meer dan twee maanden.

De zichtbare Wereldvoorraad was op 1 Juni 1926 4.449.000 balen tegen 4.533.000 balen op 1 Mei 1926 en 5.228.000 balen verleden jaar (in deze cijfers zijn niet begrepen de voorraden in het binnenland van Sao Paulo, waarvan de opgave van 1 Juni 1926 nog ontbreekt, doch die op 1 Mei 1926 3.531.000 balen bedroegen en op 1 Juni 1925 2.403.000 balen).

De uitgifte van de tweede en laatste tranche van £ 5.000.000,— van de 7 1/2 pCt. obligatieleening van het Koffie-Instituut van den Staat van Sao Paulo (de eerste £ 5.000.000,— werden reeds in het begin van Januari van dit jaar uitgegeven), is thans aangekondigd tot den koers van 98 1/2 pCt. tegen 11 Juni a.s. en heeft plaats te Londen voor £ 4.000.000,—, en in Nederland en in Zwitserland tezamen voor £ 1.000.000,—. Hiermede vloeit aan Brazilië opnieuw een aardige som toe voor de verdediging van zijne koffieprijzen.

De prijzen van gewoon goed beschreven Superior Santos op prompte verscheping zijn thans ongeveer 102/- à 103/- per cwt. en van dito Prime ongeveer 104/- à 105/-, terwijl zij van Rio type New-York 7 met beschrijving prompte verscheping, bedragen 90/- à 90/6.

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

Palembang Robusta, Juni verscheping, 48 1/2 ct., Palembang Robusta, Juni/Juli verscheping, 48 1/4 ct., alles per 1/2 KG., c.i.f., uitgeleverd gewicht, netto contant.

De officieele loco-noteeringen bleven onveranderd 64 ct. per 1/2 KG. voor Superior Santos en 56 ct. voor Robusta.

De noteeringen aan de Rotterdamsche termijmarkt waren aan de ochtend-call als volgt:

	Santos-contract basis Good				Gemengd Contract basis Santos Good			
	Juni	Sept.	Dec.	Mrt.	Juni	Sept.	Dec.	Mrt.
8 Juni	57 5/8	55 1/2	54	52	54 3/8	53	50	48 3/8
1 Juni	57 5/8	55 1/4	53 7/8	52 3/8	54 3/8	52 3/8	49 1/2	48
25 Mei	—	55 1/2	53 1/2	52 1/4	—	52 3/8	49 1/4	48
18 „	—	55 1/2	54	52 1/4	—	51 1/4	49	47 1/4

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

	Juli	Sept.	Dec.	Maart
7 Juni.....	\$ 17,95	\$ 17,20	\$ 16,40	\$ 15,80
28 Mei.....	„ 17,45	„ 16,78	„ 15,97	„ 15,43
24 „.....	„ 17,80	„ 16,95	„ 16,10	„ 15,67
17 „.....	„ 17,35	„ 16,65	„ 16,02	„ 15,53

Rotterdam, 8 Juni 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. 1)	Voorraad (In Balen)	Prijs (No. 4)	
7 Juni 1926	163.000	25.325	1.369.000	25.400	7 3/4
31 Mei 1926	143.000	25.525	1.265.000	25.500	7 5/8
24 „ 1926	176.000	25.750	1.296.000	26.000	7 11/32
8 Juni 1925	69.000	39.500	1.920.000	38.500	5 17/32

1) In Reis.

Ontvangsten uit het binnenland van Brazilië in Balen.

Data	te Rio		te Santos	
	Afgelopen week	Sedert 1 Juli	Afgelopen week	Sedert 1 Juli
5 Juni 1926....	43.000	3.743.000	149.000	8.550.000
6 Juni 1925....	28.000	3.042.000	91.000	8.903.000

Statistiek der firma G. Duuring & Zoon.

Zichtbare voorraad op 1 Juni in duizenden balen.

	1926	1925	1924	1923	1922
Voorraad in Europa..	1.609	1.793	1.783	2.018	2.596
Stoomend {Brazilië ..	357	383	413	302	381
n. Europa {Oost-Indië ..	25	16	19	9	14
	1.991	2.192	2.215	2.329	2.991
Voorraad Ver. Staten	583	536	668	825	1.149
Stoomend } naar					
Ver.Staten } Brazilië ..	448	243	428	234	348
	3.022	2.971	3.311	3.388	4.488
Voorraad in Rio	143	105	258	833	1.640
„ „ Santos ..	1.265	2.124	1.159	1.256	2.755
„ „ Bahia ..	19	28	26	10	19
Totaal	*4.449	*5.228	*4.754	5.487	8.902
Op 1 Mei	*4.533	*5.335	*4.445	6.123	8.837
	1925	1924	1923	1922	1921
Op 1 Juli	*5.085	*5.071	*5.340	8.639	8.750

* Niet inbegrepen de binnenl. voorraden in Sao Paulo..

1 Juli 1924	4.592.000 balen
1 Juni 1925	2.403.000 „
1 Juli 1925	1.786.000 „
30 Apr. 1926	3.531.000 „

THEE.

De theemarkt had in de afgelopen week andermaal een vast verloop. De Londensche veilingen werden na de Pinkstervacantie wederom hervat en de stemming was vast, terwijl de prijzen vooral voor gewone middensoort theeën een avans aantonden van ½ d. per lb.

De maandstatistiek van het Thee Etablissement te Amsterdam over de afgelopen maand Mei geeft aanvoeren te zien ten bedrage van 25048 kn. Ned.-Indische thee, welke hoeveelheid andermaal gunstig afsteekt tegen die van de overeenkomstige maand van verleden jaar, toen die aanvoeren slechts 14285 kisten beliepen. Ook de afleveringen toonen een niet onbelangrijk hooger cijfer dan een jaar geleden, nl. 28.008 kn. in Mei 1926 tegenover 25.668 kn. in Mei 1925. Waar de afleveringen de aanvoeren met bijna 3000 kn. overtroffen, zijn de voorraden van 58.212 kn. op ulto. April teruggelopen tot 55.252 kn. op ulto. Mei en zijn die voorraden ruim 7000 kn. groter dan verleden jaar op hetzelfde tijdstip. Het aandeel dier voorraden, waarover de handel de beschikking heeft, bedroeg op ulto. Mei 27.192 kn. tegenover 21.557 kn. op ulto. Mei 1925, toen de handel echter nog de beschikking had over voorraden in het vrije verkeer, ingeslagen vóór het inwerking treden der verhoogde rechten.

Amsterdam, 7 Juni.

COPRA.

De markt was ook deze week weder vast gestemd.

Er kwamen flinke zaken tot stand op afading, terwijl ook eenige stoomende partijen gedaan werden.

Indië gaf slechts schoorvoetend af, en dan tot beduidend hogere prijzen als gevolg van de geregelde aankopen van Amerika.

De slotnoteeringen zijn:

Nederl.-Ind. f.m.s. stoomend	fl. 35 5/8
„ „ „ April/Mei afl.	„ 35 5/8
„ „ „ Mei/Juni „	„ 35 1/2

7 Juni 1926.

STEENKOLEN.

De kolenstaking in Engeland duurt onverdroten voort. Men hoort nu eens van openlijke, dan weer van onderhandse onderhandelingen, doch zoomin het een als het ander schijnt een uitweg uit de moeilijkheden te kunnen tot stand brengen. De staking is nu in de zesde week en elke voorzeggung wanneer het einde zal zijn, is louter speculatief.

De prijzen zijn:

Northumberland Ongezeefde ..	f —,—
Durham Ongezeefde	„ —,—
Cardiff Ongezeefde	„ —,—
Schotsche Gezeefde	„ —,—
Yorkshire Gewasschen Doubles ..	„ —,—

Westfaalsche Vetförder	f 12,50
„ Vetstukken	„ 14,25
„ Smeenootjes	„ 14,—
„ Gasvlamförder ..	„ 12,50
„ Gietcokes	„ 17,—

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

Westfaalsche bunkerkolen f.o.b. Rotterdam/Amsterdam f 13.50.

Markt prijshoudend.

8 Juni 1926.

IJZER.

Er is geen verandering in den toestand van de ruwijzermarkt te vermelden. In Engeland is zij geheel verlaten als gevolg van de nog steeds voortdurende kolenstaking. In Frankrijk is met ingang van 1 Juni een belangrijke prijsverhoging van ruwijzer tot stand gekomen, voor de hieronder genoteerde soorten bedraagt deze respectievelijk 40 en 42,50 fr. De Belgische markt is vast. Voor staalproducten is de daling vrijwel gestuit.

	Noteering in de week van		
	24/30 Mei 1926	31 M.-6 J. 1926	1/7 Juni 1925
Ruwijzer.			
f.o.b. Middlesbrough	Sh.	Sh.	Sh.
Cleveland Foundry no.1	75/6	75/6	80/-
„ „ „ 3	73/-	73/-	75/-
„ „ „ 4	72/-	72/-	74/-
Hematite East Coast			
Mixed Numbers	77/3	77/6	80/-
Wagon départ Longwy (Lotharingen)	Frs.	Frs.	Frs.
Mouillage P. L. no. 3	420,—	460,—	345,—
Semi-phosphoreuse	457,50	500,—	365,—
ab Werk Rheinl.-Westfalen	Mk.	Mk.	Mk.
Gieszerei Roheisen no. 1	88	88	93
„ „ „ 3.	86	86	91
Hämatit.....	93.5	93.5	99.50
f.o.b. Antwerpen	Sh.	Sh.	Sh.
Gieterij ruwijzer no. 3	66/-	66/-	68/9-69/9
Walsproducten.			
f.o.b. Antwerpen (vrijbl.)	Sh.	Sh.	
Stafijzer	95-96	95-96	
Plaatijzer 5 mM.....	100-101	100-101	
„ 3 „	110	109-110	

METALEN.

Loco-Noteeringen te Londen:

Data	Koper Staandaard	Koper Electrolytisch	Tin	Lood	Zink
7 Juni 1926..	56.5/-	64.5/-	261.7/6	29.-/-	32.12/6
31 Mei 1926..	56.5/-	64.5/-	267.2/6	29.-/-	32.-/-
25 „ 1926..	56.3/-	64.7/5	268.17/6	28.12/6	32.2/6
18 „ 1926..	56.12/6	64.15/-	268.17/6	28.10/-	32.5/-
8 Juni 1925..	59.15/-	63.5/-	254.7/6	34.5/-	34.5/-
20 Juli 1914..	61.-/-		145.15/-	19.-/-	21.10/-

VERKEERSWEZEN.

RIJNVAART.

Week van 30 Mei t/m. 5 Juni 1926.

De aanvoeren, hoofdzakelijk erts, bleven ongewijzigd: In de Ruhrhavens waren de verschepingen zeer levendig en werd tengevolge der groote vraag naar schepen, de scheepsruimte schaarsch. Dientengevolge sleepten diverse schepen van Rotterdam op risico leeg naar de Ruhrhavens, of werden hier in daghuur gecharterd.

Hierdoor werd in Rotterdam de scheepsruimte eveneens schaarsch en steeg de vracht voor erts van fl. 0.25, 0.35 in het begin tot fl. 0.60/0.70 in het laatst der week.

Voor daghuur betaalde men 2 ct. per ton oplopend tot 2 1/2 ct. per ton.

Het sleeploon steeg geleidelijk van fl. 0.25 tarief tot fl. 0.32 1/2 tarief.

Waterstand op den Rijn bleef wassend en gunstig.

De vracht voor exportkolen naar Rotterdam bedroeg in het begin der week Mk. 0.80 per ton met vrij sleepen en liep op tot Mk. 1.— in het laatst der week. Indien de vooruitzichten niet bedriegen, zullen de vrachten in de eerstkomende dagen nog een hooger niveau bereiken.