

# 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

12<sup>E</sup> JAARGANG

WOENSDAG 2 MAART 1927

No. 583

## INHOUD.

	Blz.
NIEUWE RICHTLIJNEN VOOR INTERNATIONALE SCHEEP- VAARTWETGEVING door P. S. van 't Haaff .....	190
De Belgische waterwegen I door J. H. Cohen Stuart...	192
Het Agentschap der Indische Regeering te 's-Graven- hage door Prof. Dr. E. Moresco.....	195
Het Internationale Ruwstaalkartel na vijf maanden door G. S. K. Blaauw .....	196
De Suikerhandel in 1926 door A. Volz.....	199
De Rijnvaart in 1926 door A. van Driel .....	201
Staatsfinanciën 1913 vergeleken bij 1927 door H. Th. Schermers .....	202
BOEKAANKONDIGING:	
Dr. Hjalmar Schacht: „Die Stabilisierung der Mark“; Louis Franck: „La stabilisation monétaire en Bel- gique“, bespr. door Mr. G. Vissering .....	204
MAANDDIJFERS:	
Rijkspostspaarbank .....	206
STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN.....	206—212
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. P. 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. Dr. G. M. Verrijn Stuart.

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 adver-  
tenties: Nijgh & van Ditmar's Uitgevers-Maatschappij, Rot-  
terdam, Amsterdam, 's-Gravenhage. Postchèque- en giro-  
rekening No. 6729.

#### 1 MAART 1927.

De geldmarkt bleef ook deze week weder zeer vast. De rente voor particulier disconto steeg weer boven het officieele tarief. Zoowel papier met twee als met drie handteekeningen was alleen voor  $3\frac{3}{16}$  a  $3\frac{5}{8}$  pCt. te plaatsen. De prolongatierente schommelde tusschen  $3\frac{1}{2}$  en 4 pCt. en callgeld was in den regel niet onder  $3\frac{3}{4}$  pCt. verkrijgbaar.

\* \* \*

Op de balans van De Nederlandsche Bank teekent zich duidelijk de invloed van de maandswisseling af. De post binnenlandsche wissels blijkt met f 8,2 miljoen te zijn gestegen. De beleeningen geven een vermeerdering van f 12,8 miljoen te zien.

De metaalvoorraad der Bank vertoont een teruggang van f 400.000. Het goud verminderde met een goede f 100.000; de zilvervoorraad met f 300.000. De

stijging van f 4,4 miljoen, die de post papier op het buitenland te zien geeft, correspondeert vrijwel met de vermindering van de diverse rekeningen onder het actief, welke in de afgelopen week van f 58,8 miljoen tot f 54,7 miljoen terugliepen.

De biljettencirculatie krom van f 785,5 miljoen tot f 814,2 miljoen. Het tegoed van het Rijk daalde met f 9,2 miljoen. De rekening-courantsaldi van anderen geven een vermeerdering van f 1,1 miljoen te zien. Het beschikbaar metaalsaldo nam met f 4,6 miljoen af. Het dekkingspercentage bedraagt ruim 52.

\* \* \*

In den toestand van de wisselmarkt kwam weinig verandering. Aanvankelijk was de stemming voor vrijwel alle wissels flauwer; de daling was echter zeer gering en werd in het laatst der week weder geheel ingehaald. Uitzondering maakten Argent. Pesos, die de geheele week vast waren en tot 1,05 konden opkomen en Noorsche Kronen, die in het begin der week plotseling van 64,20 tot 64,80 opliepen, maar later weder een gedeelte van de stijging moesten prijsgeven.

#### LONDEN, 28 FEBRUARI 1927.

Er viel gedurende de geheele vorige week vraag naar geld te constateeren, zoodat op Dinsdag en Woensdag prijzen tot 5 pCt. werden betaald om de Bank te vermijden. Uit den weekstaat van de Bank van Engeland op Donderdag bleek dan ook, dat het totaal der „private deposits“ tot een zeer laag peil was gedaald, vermoedelijk door betalingen van income tax etc.

De eerstvolgende dagen zullen belangrijke geldverschuivingen te zien geven. Daar echter de belastingbetalingen ook in Maart nog op ruime schaal zullen moeten plaats hebben, zal de toestand, na verloop van de eerste dagen van de nieuwe maand, nog wel eenigen tijd gespannen blijven.

De vaste stemming in de discontomarkt duurt nog steeds voort en drukte zich uit in een voortdurend langzaam oploopen van den koers, zoodat de week sluit op  $4\frac{3}{16}$ — $7\frac{1}{16}$ . De toewijzing der schatkistbiljetten had Vrijdag dan ook tegen bijna  $4\frac{1}{2}$  pCt. plaats. Men verwondert zich, dat de markt er zoo lang — sedert het begin van het jaar — over gedaan heeft om dit punt te bereiken, hetgeen vermoedelijk zijn verklaring vindt in de aankopen van wissels gedurende Januari voor buitenlandsche rekening. Deze buitenlandsche vraag is nu echter verdwenen en geeft de markt gelegenheid privaat disconto in een meer rationabele verhouding tot het officieel disconto te brengen.

## NIEUWE RICHTLIJNEN VOOR INTERNATIONALE SCHEEPVAARTWETGEVING.

Er is vermoedelijk geen tak van nijverheid, welke zoo nauw in aanraking komt met de wetgeving van vreemde landen, als het scheepvaartbedrijf.

Dit is voornamelijk gelegen in den aard van dat bedrijf, hetwelk de objecten, welke het integreerend gedeelte van dat bedrijf uitmaken, binnen het gebied doet komen, waarin die vreemde wetten rechtskracht bezitten.

Op verschillend gebied treffen wij wetten aan, die van kracht worden verklaard ook op andere dan op eigen schepen of nationaal scheepvaartbedrijf, zooals daar zijn: belasting op de gemaakte winsten, aansprakelijkheid voor de vervoerde goederen, de meting enz. en meer in bijzondere mate op het gebied van de veiligheid ter zee.

Dit laatste gebied, waartoe wij ons hier zullen beperken, heeft reeds gedurende een twintigtal jaren de speciale aandacht gehad van de wetgevers en in ieder zeevarend land vindt men een stel wetten en besluiten, die alle ten doel hebben die veiligheid te verhoo- gen.

De onderwerpen, welke de veiligheid raken, hoewel van verschillenden aard, zijn ruwweg te verdeelen in die, welke algemeene veiligheid ter zee betreffen en die, welke de veiligheid van het individueele schip met deszelfs opvarenden en lading aangaan; waarbij het echter kan voorkomen, dat in enkele gevallen de scheiding niet zoo precies is aan te geven.

De eerste soort kan het best en eigenlijk ook uitsluitend door internationaal overleg geregeld worden; immers zij is van belang voor elk schip van welke nationaliteit ook en waar of dat schip zich ook bevindt. Afzonderlijke nationale regelingen zouden verwarring stichten en daardoor de veiligheid benadeelen. Voor één dezer onderwerpen, nl. de regelen voor het voeren van lichten en voor het uitwijken bij ontmoeting, had dan ook reeds in 1889 eene internationaal congres te Washington plaats.

Ook op de Londensche zg. Titanic-conferentie van het jaar 1913 zijn enkele dergelijke zaken geregeld, o.m. de ijswaarnemingsdienst op den Noord-Atlantischen Oceaan en de luisterdienst per draadlooze telegrafie voor in nood verkeerende schepen.

Anders is het echter voor zaken, welke de veiligheid van het individueele schip betreffen. Bij gevallen, waarin de regering van een land het noodzakelijk acht maatregelen te treffen voor de veiligheid van de opvarenden van de onder de vlag van het land varende schepen, benevens voor de veiligheid van de vervoerde passagiers en goederen, is het in het geheel niet noodzakelijk, dat de totstandkomende wetten van dat land op dit gebied geheel gelijk zijn aan die van een ander land, welks regeering van dezelfde gedachte uitgaat.

Niet alleen is de veiligheid niet een scherp omlind begrip, zoodat de een er geheel iets anders onder zal verstaan dan de ander, en zelfs is absolute veiligheid slechts te verkrijgen door niet te varen of nog beter in het geheel geen schepen te bezitten, doch ook bij het hechten van dezelfde beteekenis aan het begrip „veiligheid” zullen de aard en mentaliteit van de verschillende volken, hunne gewoonten en levenswijzen, geheel verschillende eischen stellen aan de te maken bepalingen in de diverse landen.

Hiertegen behoefde geen enkel bezwaar te zijn; ieder land en de scheepvaart van ieder land kreeg de bepalingen, welke aansloten aan datgene, waaraan de scheepvaart van dat land behoefte bleek te hebben.

In ons land is men dan ook bij de totstandkoming van de Schepenwet van het beginsel uitgegaan, dat deze wet er is voor de eigen schepen. Met buitenland- sche vaartuigen laat de wet zich dan ook niet in, behoudens in twee gevallen en wel in de eerste plaats, wanneer een klaarblijkelijk onzeewaardig schip of een

overladen schip wordt aangetroffen, in welk geval dit wordt aangehouden en in de tweede plaats, wanneer aan een buitenlandsch schip een ramp overkomt op de Nederlandsche kust en in de Nederlandsche zee- gaten of riviermonden.

Het eerste is te beschouwen als een politiemaatregel tot hulp van de vreemde autoriteiten en geschiedt mede, omdat de Staat zedelijk verplicht is te beletten, dat reizen van schepen, waarvan de toestand tot rampen aanleiding zou kunnen geven, op zijn grondgebied een aanvang nemen. De tweede maatregel is slechts genomen om te kunnen uitmaken of er ook gebreken zijn geweest in de betonning, bebakening of verlichting, of het Loodswezen goed heeft gefunctioneerd en of er lacunes zijn in vaartreglementen enz.

Echter hebben lang niet alle landen, ja zelfs bijna geen enkel, zich gesteld op dit standpunt, doch hebben velen het noodzakelijk gevonden de regelen, welke zij voor eigen schepen noodzakelijk achten, mede geheel of gedeeltelijk van toepassing te verklaren op de in het rechtsgebied komende schepen onder vreemde vlag.

Hiermede betreden zij het pad van bestrijding van concurrentie onder het mom van bevordering van de veiligheid. Immers slechts wantrouwen in den vreemde wetgever en uitvoerder en vrees voor concurrentie van reeders, welke onder andere wetten, wellicht goed- koper in uitvoering, arbeiden, kan aanleiding zijn zich met de veiligheid van de opvarenden van buiten- landsche schepen in te laten.

Wantrouwen, hetzij in de vreemde wetten zelf, hetzij in de uitvoering ervan; en de vrees, dat andere landen goedkoopere maatregelen zullen uitdenken om de door hen geeischte standaard van veiligheid te bereiken en daardoor aan hunne reeders een voorsprong op die van andere natiën zullen bezorgen.

Op die wijze wordt het bevorderen van de veilig- heid verlaagd tot een concurrentie-bestrijdingsmid- del. Ditzelfde zien wij ook op internationale confe- renties op dit gebied, waar soms het minder verkwik- kelijke feit zich voordoet, dat enkelen voorstanders zijn van maatregelen, wanneer eigen scheepvaart daar maar buiten blijft, en anderen weer voorschriften zoo trachten te wijzigen, dat eigen scheepvaart er het min- ste nadeel van hebben zal, hoe onlogisch de gewijzigde bepaling er daardoor ook zal komen uit te zien. De bevordering van de veiligheid dringt dan geheel op den achtergrond.

Door eigen wetten op vreemde schepen van toepas- sing te verklaren vermeerdert men de moeilijkheden voor het bedrijf. Men maakt toch, dat de reeders niet alleen erop moeten letten te voldoen aan de eischen der nationale, doch bovendien ook aan die der buiten- landsche wetten. Begint één land eene bepaling toe te passen, dan volgen al gauw andere landen met afwij- kende regelingen en de reeder moet maar zien op de hoogte te zijn en te blijven van al die voorschriften en nog erger, een weg trachten te vinden om eraan te voldoen. Een sprekend voorbeeld hiervan vindt men op het gebied der draadlooze telegrafie. De oorlogs- noodzaak had Engeland ertoe gebracht alle schepen boven 1600 Bruto Reg. ton van eene draadlooze instal- latie te doen voorzien; na afloop van den oorlog wilde men het verkregene gaarne behouden. Hoewel er in- ternationale bepalingen op dit gebied bestonden, ver- klaarde de Engelsche wetgever zonder meer de natio- nale voorschriften van toepassing op alle, in Engel- sche havens binnenkomende schepen en deze min- der hoffelijke daad is uitsluitend te verklaren uit het feit, dat men vreesde, dat de concurrentie voor En- gelsche schepen, voorzien van draadlooze, met vreemde schepen zonder deze installatie, verzward zou wor- den. Protesten van verschillende regeeringen heb- ben niets mogen baten. Ten slotte gingen andere lan- den het Engelsche voorbeeld volgen, doch aangezien de verschillende regelingen onderling uiteenliepen, is een chaos van bepalingen ontstaan, waarvan de ree-

der, die zijn schepen de wereld over zendt, de moeilijkheden en lasten ondervindt.

Wel waren er reeds vroeger door Engeland verschillende veiligheidsmaatregelen op buitenlandsche schepen van toepassing verklaard en had men zich noode daarbij neergelegd en de nationale wetten daarmee in overeenstemming gebracht, maar deze regeling der draadlooze telegrafie, zoo kort na de Conferentie te Londen van 1913 en het hooghartig afwijzen der ingediende protesten, brachten de uitvoerders der scheepvaartwetten in de Noordelijke landen tot elkander, ten einde na te gaan of er niets te doen was tegen het bovengeschetste zich meer en meer uitbreidende euvel. Daarnaast hadden zij nog een tweede grief; nl. de wijze van stemming op internationale scheepvaartcongressen, waarbij Engeland door zijn Dominions en koloniën een groot aantal stemmen kan uitbrengen.

Aldus tezamen gebracht met een tweeledig doel, nl. wegneming der moeilijkheden voor de scheepvaart en vermeerdering van den invloed van kleinere zeemogendheden bij het maken van internationale voorschriften, werkten de chefs der Scheepvaartafdeelingen van Noorwegen, Zweden en Denemarken hunne gedachten verder uit, zoodat in Januari 1926 op een diplomatieke conferentie te Kopenhagen eene conventie kon worden geteekend door de vertegenwoordigers van Denemarken, Finland, Noorwegen, IJsland en Zweden, welke geacht kan worden in deze materie een nieuw tijdperk in te luiden, al heeft Nederland het daarin neergelegde hoofddenkbeeld reeds in 1909 in de Schepenwet aanvaard.

Deze conventie gaat uit van de grondstelling, dat men de buitenlandsche wetgeving en de uitvoering dier wetten en besluiten met vertrouwen moet tegemoet treden en dat men zich, wanneer men zeker is, dat overeenkomstige hoofdbegrippen in het buitenland gelden en de uitvoering der wetten aldaar op overeenkomstige wijze is geregeld, niet moet mengen in details, welke ieder land noodig oordeelt in verband met den aard der eigen scheepvaart.

De overwegingen voor het sluiten der conventie luiden dan ook, dat de contracteerende partijen oordeelen, dat zij beschikken over effectieve, moderne en goed ingerichte scheepvaartininspecties, dat de technische regelen veel overeenkomst vertoonen en zelfs op sommige punten dezelfde zijn, dat de wijze van wetgeving en de administraties volkomen voldoende zijn om te komen tot een deugdelijke controle op de zeewaardigheid.

Het doel is het verkeer ter zee tusschen de staten te bevorderen en te vergemakkelijken en overigens samen te werken bij de uitwerking van verdere internationale regelen op het gebied van de veiligheid ter zee.

De voornaamste bepalingen zijn de volgende:

#### Artikel I.

Iedere contracteerende Staat erkent ten volle de van kracht zijnde wettelijke voorschriften op het gebied van staatscontrole op de zeewaardigheid van schepen, inbegrepen die op de inspectie, de bouwvoorschriften en de uitrusting van schepen van alle charter van de andere deelnemende staten.

Geen controle, behalve die, genoemd in artikel III, zal dan ook in een der contracteerende landen worden uitgeoefend op schepen, ingeschreven en voorzien van geldige certificaten volgens de wetten van het land, waartoe het schip behoort.

Het bepaalde in de eerste alinea verhindert de contracteerende staten niet, wijzigingen in hunne nationale wetten betreffende de zeewaardigheid van schepen aan te brengen.

#### Artikel II.

De contracteerende staten komen overeen, dat een goede en daadwerkelijke staatscontrole op de zeewaardigheid van schepen tot op zekere hoogte gebaseerd kan zijn op een nauwe samenwerking tusschen

de Rijksautoriteiten en de erkende particuliere classificatiebureaux, wanneer de voorwaarden van deze samenwerking de waarborgen inhouden van de noodzakelijke controle, zoodat de regeering in staat is de verantwoordelijkheid voor de samenwerking te aangaan.

#### Artikel III.

Ieder schip, voorzien van een geldig certificaat, zal ten aanzien van de zaken, door dit certificaat gedekt, in de havens van de andere contracteerende staten slechts onderworpen zijn aan de controle door de plaatselijke autoriteiten voor zoover noodig om zich te vergewissen, dat die certificaten aan boord zijn.

Echter zal iedere staat stappen mogen doen om het vertrek van een schip, ingeschreven in een der andere contracteerende staten, te beletten, wanneer het der autoriteiten bekend is, dat, ten gevolge van gebreken, het ontwijfelbaar gevaarlijk voor het leven der opvarenden moet worden geacht, dat het schip de voorgenomen reis aanvangt.

#### Artikel IV.

Schepen, niet in het bezit van geldige certificaten, kunnen zich niet beroepen op de bij deze conventie gegeven voorrechten, doch wel dezulke, die om reden van geringe grootte of bijzondere omstandigheden in eigen land van controle zijn vrijgesteld en daarom niet in het bezit van certificaten worden gesteld.

#### Artikel V.

Iedere contracteerende staat zal de samenwerking inzake de wettelijke maatregelen ten aanzien van controle op de zeewaardigheid der schepen en de veiligheid ter zee bevorderen door:

1. de andere contracteerende staten volledig op de hoogte te houden van alle te geven wettelijke voorschriften;
2. voorzover dit mogelijk is nauw samen te werken bij het voorbereiden van nieuwe wettelijke bepalingen;
3. voorzover de omstandigheden het toelaten, gezamenlijk het standpunt voor te bereiden, door de contracteerende staten in te nemen ten aanzien van ieder zich voordoend vraagstuk op internationaal gebied, binnen het raam van deze conventie.

#### Artikel VIII.

Iedere staat kan tot deze conventie toetreden, voorbehouden, dat de wetten en de administratie van dien staat in voldoende mate de deugdelijke controle op de zeewaardigheid der schepen waarborgen.

In het geval, dat alle reeds aangesloten staten met toetreding instemmen, heeft die toetreding plaats door het neerleggen in de archieven van het Deensche Departement van Buitenlandsche Zaken van eene acte van toetreding.

#### Artikel IX.

De conventie kan op ieder oogenblik door ieder der contracteerende staten schriftelijk aan de Deensche regeering worden opgezegd. Deze opzegging wordt van kracht zes maanden, nadat de mededeeling de Deensche Regeering heeft bereikt.

#### Artikel X.

De contracteerende staten mogen door middel der diplomatie op elk tijdstip bij algemeen goedvinden zulke wijzigingen in de conventie aanbrengen als noodig zal worden geoordeeld.

Het nieuwe beginsel spreekt ten duidelijkste uit artikel I en wel speciaal de derde alinea is daarbij van bijzonder belang.

Bij den aanvang wordt geoordeeld, dat de wetgeving en uitvoering in voldoende mate overeenstemmen; daarna kan zonder meer ieder land die wijzigingen aanbrengen, die blijken noodig te zijn. Onderling vertrouwen is daarbij noodig.

De voorgeschreven kennisgeving van nieuwe bepalingen spreekt haast wel vanzelf, terwijl in de sfeer

van deze conventie het zoo mogelijk vooraf bespreken van wijzigingen, mede om voordeel te trekken van anderer ervaring, aanbeveling verdient, daar van eenigerlei dwang bij de vaststelling geen sprake is.

De samenwerking bij vragen van internationalen aard zou wellicht eenige moeilijkheden met zich brengen, ware het niet, dat hierbij, naar werd vastgesteld, volle vrijheid blijft behouden bij afwijkende meening. Het voordeel is, dat men, beter op de hoogte zijnde van elkanders inzichten, op internationale vergaderingen, niet langs elkander heenpraat en daardoor het belang der zaak schaadt; terwijl men bij verschil van inzicht de mogelijkheid van overtuiging of toenadering vergemakkelijkt, iets waartoe groote internationale conferenties ten eenenmale ongeschikt zijn.

De korte opzegtermijn maakt, dat men zich niet bij voorbaat de handen gebonden acht, en de ballotage van nieuwe leden belet het binnendringen van staten, die men liever niet in de conventie ziet opgenomen, of waarvan uitvoering en administratie der scheepvaartwetgeving op afwijkende grondslagen berust.

Nadat de conventie van kracht was geworden, hebben eenige vertegenwoordigers uit Denemarken en Zweden, België en ook Nederland bezocht, ten einde aldaar meerder bekendheid te geven aan het doel ervan en tevens te trachten beide landen over te halen tot toetreding.

Naar wij vernemen, heeft België hierin reeds toegestemd, doch aan de toetreding van Nederland staan nog enkele ondergeschikte punten, gelegen op het gebied van den stuwadoors-arbeid, in den weg. Mochten deze zijn opgeheven, dan is het te wenschen, dat Nederland zich bij deze conventie aansluit. Voor komende conferenties ontstaat dan samenwerking tusschen een aantal gelijk-willende kleine landen, die echter te zamen een niet onaanzienlijk deel der wereldtonnage vertegenwoordigen.

Tevens zal de Nederlandsche koopvaardijvloot reeds dadelijk vrij zijn van eventueel door de deelnemende landen in te stellen contrôle op de zeewaardigheid, welke contrôle met allerlei belemmerende bepalingen, gezien de tekst der buitenlandsche wetten, steeds als het zwaard van Damocles boven het hoofd der reeders hangt.

P. S. VAN 'T HAAFF.

## DE BELGISCHE WATERWEGEN.

### I.

In vergelijking met het dichte spoorwegnet van ruim 5000 KM., waarbij nog komen 4300 KM. buurtspoorwegen, spelen de 2000 KM. waterwegen in België een bescheiden, maar toch zeker niet onbelangrijke rol. En deze rol zou ongetwijfeld veel grooter kunnen zijn indien niet de geographische ligging, de hydrographische en economische structuur van het land, en niet in de laatste plaats ook de afscheiding van Nederland, den spoorwegaanleg bevordert en het watertransport op den achtergrond gedrongen hadden.

Geographisch en tot op zekere hoogte ook economisch is België, evenals ons land, een typisch doorvoer-land: meer dan de helft van zijn verkeer met het buitenland is doorvoer- en zelfs van zijn eigen productie is het grootste deel afhankelijk van buitenlandse grondstoffen en buitenlandschen afzet. Natuurlijke waterwegen staan aan dit verkeer slechts in zeer beperkte mate en in éénzijdige richting ten dienste, terwijl juist ten opzichte van den economisch zoo belangrijken Zuid-Oostelijken industriehoek de terreingesteldheid den aanleg van kanalen belemmert.

Beziat men de kaart van België, dan valt het op, dat de voornaamste rivieren van Zuid naar Noord stroomden, zoodat enerzijds Antwerpen geen natuurlijke rechtstreekse waterverbinding heeft met zijn Oostelijke en Zuid-Oostelijke achterland, en anderzijds het industrieel gebied aan Maas en Sambre een korten aan- en afvoerweg van en naar zee mist. Hydrographisch maar ook economisch valt dientengevolge

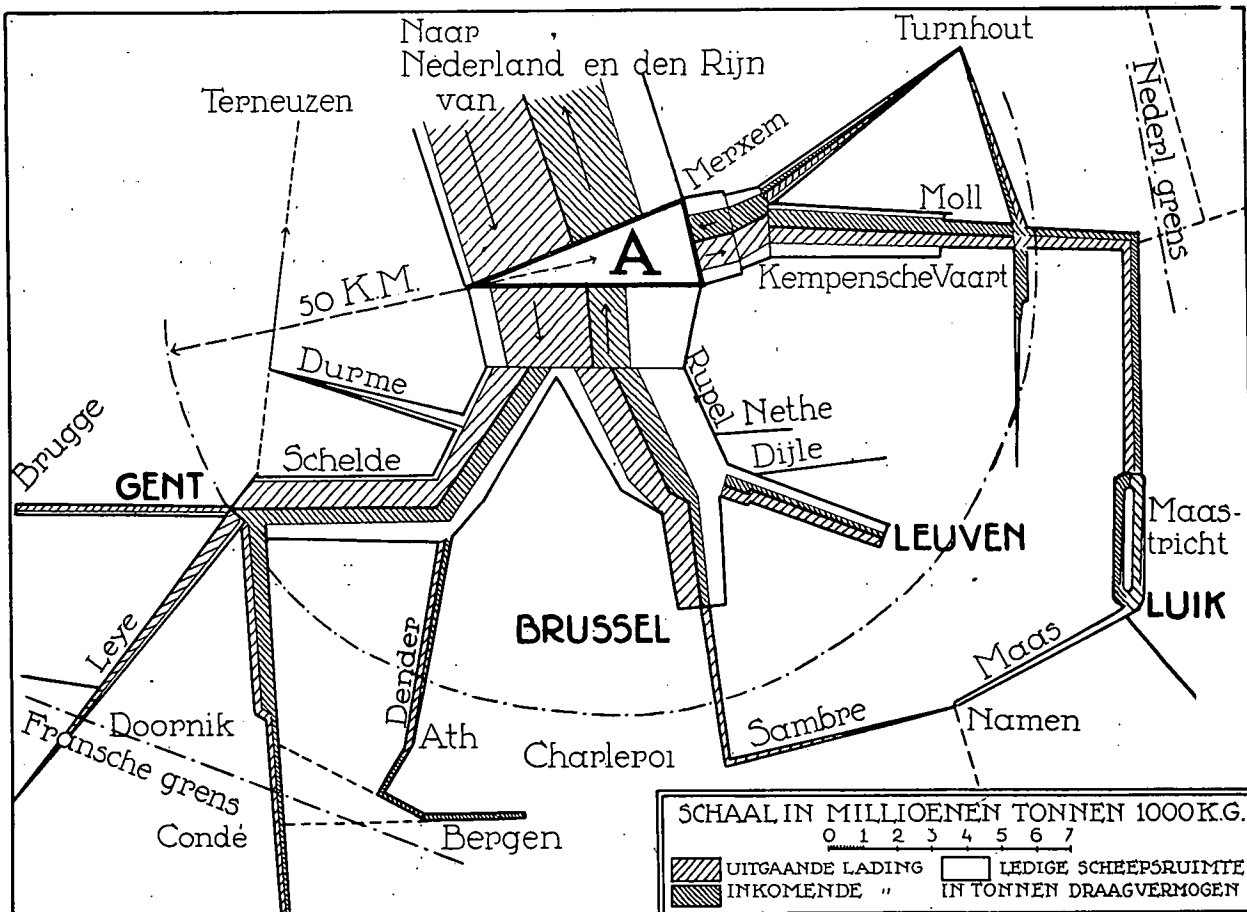
een duidelijke scheiding waar te nemen tusschen het Schelde—Dender—Leye en het Maas—Sambre-bekken; een scheiding, die wel door de spoorwegen overbrugd is, maar, zooals wij straks zullen zien, haar invloed op het verkeer nog duidelijk doet gelden.

Koning Willem I, die een open oog had voor de economische saamhoorigheid van Noord en Zuid, zocht deze te bevorderen door eene verkeerspolitiek, welke de drie havens Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen op één lijn stelde ten opzichte van het gemeenschappelijke achterland en het overzeesche handelsgebied. Hij liet Antwerpen deelnemen aan de vaart op Indië en gaf het toegang tot den Rijn langs de Nederlandsche binnenwateren, terwijl het door een kanaal via Brussel en Charleroi met het Sambre—Maasbekken verbonden werd. Dit laatste kreeg eveneens eene verbinding met de Noord-Nederlandsche havens door de Zuid-Willemsvaart, waartoe gebruik werd gemaakt van het reeds door Napoleon aangelegde kanaal van Maastricht naar Loozen<sup>1)</sup>; zoodoende behoefde alleen het gedeelte Nederweert—s-Hertogenbosch in de jaren 1821—28 nieuw te worden gegraven. Na voltooiing van dit kanaal — het is merkwaardig, dit in Ir. Ramaer's brochure te lezen — ontving de hoofd-ingenieur Goudriaan de opdracht, een kanaal te ontwerpen van Antwerpen naar Sleuwijk tegenover Gorinchem, „en dit ware er zeker gekomen als de opstand den aanleg niet verhinderd had”. Een voorlooper dus van het Moerdijkkanaal!

Na 1839 hebben zowel Nederland als België niets verzuimd om de scheiding ook in economisch opzicht zoo volkomen mogelijk te maken. Antwerpen werd van de vrije vaart op Indië uitgesloten en alleen de tusschenkomst der mogendheden heeft kunnen verhinderen, dat Nederland, als in 1648, den algeheelen uitgang naar zee en Rijn afsloot. Ondanks de daarop betrekking hebbende bepalingen in het verdrag van 1839 zijn bij onze Zuiderburen het wantrouwen en de vrees voor opzettelijke belemmeringen op onze waterwegen blijven bestaan, hetgeen enerzijds den stoot gaf tot België's voortvarenden spoorweg-aanleg en Antwerpen's ontwikkeling als spoorweghaven (met aanvankelijke verwaarloozing van de Rijnvaart), en anderzijds de normale ontwikkeling der Nederlandsch-Belgische waterverbindingen tot zelfs in onzen tijd verhinderd en tot allerlei Belgische onvriendelijkheden op verkeersgebied aanleiding gegeven heeft.

Een ware lijdensgeschiedenis is het in dit opzicht vooral met de Maas geweest, waarbij de concurrentie tusschen Antwerpen en de Nederlandsche havens om het Luiker verkeer een voorname rol heeft gespeeld. De Zuid-Willemsvaart beoogde, dat verkeer naar de Noordelijke havens te dirigeren. Om het naar Antwerpen af te leiden is toen (omstreeks 1857) van Belgische zijde het kanaal van Bocholt naar Antwerpen gegraven: de z.g. Kempensche vaart. Later zijn daar de vertakkingen naar Hasselt, Beverloo en Turnhout bij gekomen. De voeding van al deze kanalen (en van daaruit afgeleide uitgestrekte bevoeiingswerken) door aftapping van de Maas heeft destijds ten onzent veel ontstemming gewekt, en hoewel deze en andere waterquaesties sindsdien bij afzonderlijke overeenkomsten zijn geregeld, blijft de waterverbinding van het

<sup>1)</sup> Bestemd om het „Grand Canal du Nord” (Antwerpen—Venlo—Neuss) met Maaswater te voeden. Dit kanaal — een voorlooper van het thans door België verlangde Rijn—Maas—Scheldekanaal — is, zooals men weet, niet verder gekomen dan het stuk van Loozen tot ongeveer halfweg Venlo, waar het tot op dezen dag is blijven steken. De Duitse ingenieur Hentrich ontwierp in 1899 een plan tot doortrekking van dit kanaal naar Uerdingen, tegenover Duisburg—Ruhrort, welk plan ten grondslag schijnt te hebben gelegen aan den in het Verdrag van Versailles belichaamden Belgischen eisch betreffende een Rijn—Maas-kanaal. Wegens de gebleken technische bezwaren tegen dit project ontwierp dezelfde ing. Hentrich in 1923 een tracé van een geheel nieuw kanaal, dat het Ruhrortkanaal is geworden van het Nederlandsch—Belgische verdrag.

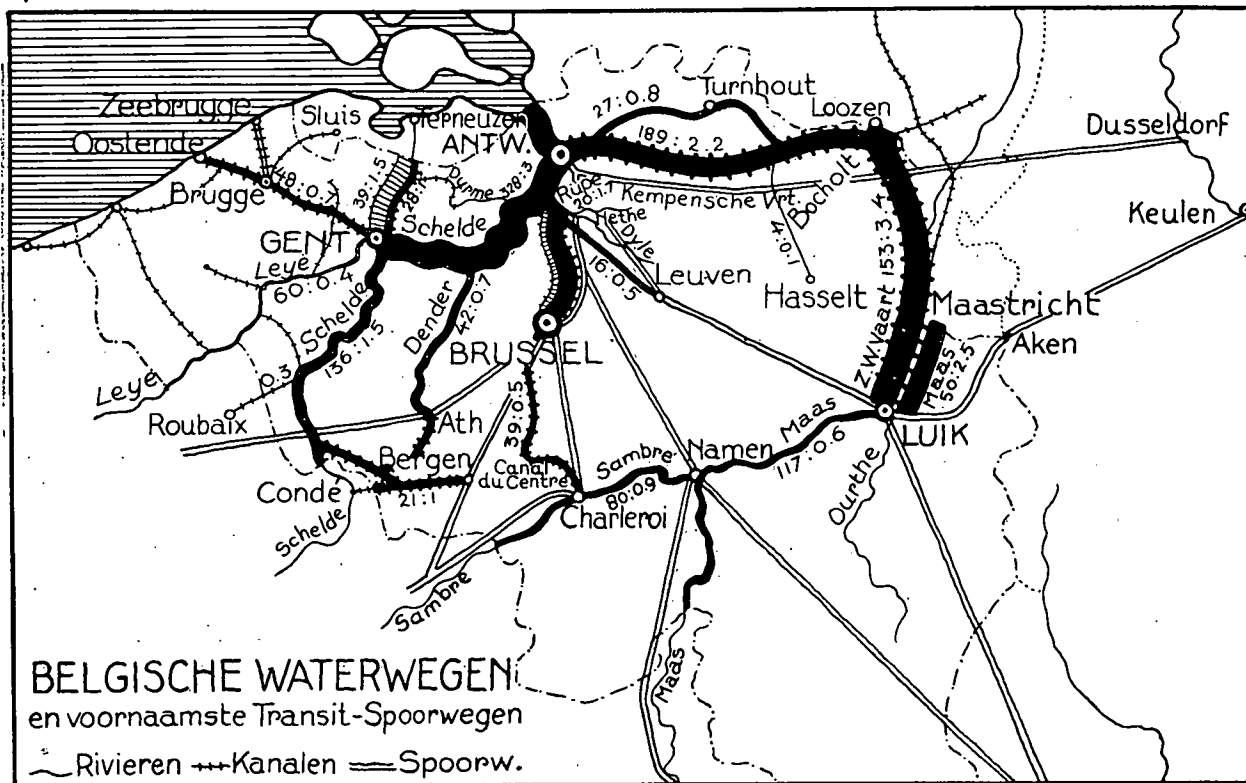


Het Binnenvaartverkeer op Antwerpen (1925).

Luiker gebied zoowel met de Nederlandsche als de Belgische havens onbevredigend, omdat daartoe de ware samenwerking ontbreekt. Hierover straks meer. Voorloopig worde slechts geconstateerd, dat, bij gebreke aan een goeden waterweg, de groote massa van het vervoer tusschen Antwerpen en Luik (en het verdere Oostelijke achterland) over de rails gaat.

Niet minder gebrekkig dan de waterverbinding met het Maasbekken is die van Antwerpen met Charleroi

en het overige Sambre-gebied. Tot Brussel gaat een voortreffelijk kanaal voor zeegaande schepen, maar de verdere vaart naar Charleroi is slechts voor kleine vaartuigen van hoogstens 70 ton (de z.g. baguettes) toegankelijk. Wel is men sinds 1880 (!) bezig dit kanaal op grooter profiel te brengen en het door een korte vertakking (het Canal du Centre) met Bergen te verbinden — waardoor de Schelde- en Sambre-bekken vereenigd zouden worden — maar van de 87



De bij ieder vak geplaatste cijfers stellen voor het in 1923 afgelegde aantal tonkilometers (a) over het geheele vak en (b) gemiddeld per KM.

KM. zijn tot dusver slechts 48 voltooid, zoodat al het daarin gestoken aanzienlijke kapitaal (ongeveer 50 miljoen goudfrancs) vooralsnog improductief is gebleven. Dat met de uitvoering van zulk een gewichtig openbaar werk zoo ongelooflijk lang getreuzeld kon worden, moet niet zoozeer worden geweten aan technische moeilijkheden als wel aan den hardnekkigen strijd van politieke partijen en plaatselijke belangen, die in den loop der jaren allerlei andere kanaalplannen op den voorgrond hebben weten te schuiven, waarvan de meeste trouwens evenmin tot uitvoering gekomen zijn... omdat men in België nu eenmaal meer voelt voor spoorwegen en alle beschikbare kapitalen liever daarin dan in waterwegen steekt.

De meeste Belgische waterwegen bestonden reeds, toen met den aanleg van spoorwegen werd begonnen; hoe stiefmoederlijk eerstgenoemde sindsdien behandeld zijn blijkt uit de bedragen, die besteed zijn aan den aanleg en verbetering van

In de jaren	Waterwegen	Spoorwegen
1831—1912	597 miljoen	1.919 miljoen
1901—1912 (gemiddeld)	12,5 „	42,5 „

Voor het binnenlandsche verkeer van beteekenis zijn eigenlijk alleen de Schelde en de daarin uitmondende zijrivieren en kanalen, die te zamen ruim twee derden van de geheele binnenvaart dragen en op Gent en Antwerpen convergeeren. Het overige derde komt dan bijna geheel voor rekening van de (vanaf de Fransche grens tot bij Visé gekanaliseerde) Maas en Sambre, zoomede de Zuid-Willemsvaart van Luik tot de Nederlandsche grens bij Loozen. Het opmerkelijke van dit heele Oost-Belgische binnenvaartverkeer is, dat het zeer overwegend grensverkeer, d.w.z. in- en uitvoer, wellicht ook een weinig doorvoer is. Zelfs wat te water wordt vervoerd tusschen het Luiker gebied en Antwerpen gaat niet bij voorkeur via Bocholt en de Kempensche vaart met haar kanaalrechten, geringe diepte en ontelbare sluizen, doch volgt liever den omweg over 's Hertogenbosch en Dordrecht, omdat de Nederlandsche waterwegen zooveel beter en vrij van rechten zijn. Ook van de West-Belgische binnenvaart is een aanzienlijk deel (ongeveer een derde) in-, uit- en doorvoer, en het is de moeite waard bij dit feit een oogenblik stil te staan, omdat het een eigenaardig licht werpt op de gevolgen van de zoo éénzijdige, immers geheel op de spoorwegen geconcentreerde Belgische verkeerspolitiek.

Vorenstaand kaartje geeft, aan de hand van de Belgische statistiek van 1923 (eerst in 1926 verschenen), een denkbeeld van de dichtheid van het verkeer op de verschillende vakken van het waterwegennet, naar rato van het gemiddelde aantal vervoerde tonnen per KM. Daarbij dient evenwel te worden opgemerkt, dat de in verhouding geteekende dikte der lijnen natuurlijk geen zuiver beeld geeft van het verkeer over de onderdeelen van elk traject, hetgeen duidelijk uitkomt, wanneer men dit kaartje vergelijkt met de daaronder geplaatste schematische voorstelling van het binnenvaartverkeer op Antwerpen. Immers blijkt hieruit, dat dit, minstens de helft van de heele Belgische binnenvaart uitmakende, verkeer zich in hoofdzaak samentrekt binnen een radius van 50 KM. van die haven, en dat het — op het kaartje vrij aanzienlijk lijkende — rechtstreeksche waterverkeer tusschen Antwerpen en het Maas—Sambregebied zeer miniem is.<sup>1)</sup> Het verkeer op de Kempensche en Turnhoutsche vaarten bestaat voornamelijk uit het vervoer van het in die streken ontgonnen

<sup>1)</sup> De Antwerpsche haven- en binnenvaart-statistiek, waaraan de gegevens voor het schema ontleend zijn, geeft wel de gedetailleerde bestemming en herkomst der ladingen, maar niet de gevolgde vaarroute. Zodoende valt er niet uit op te maken of en in welke mate het vervoer tusschen Antwerpen en het Luiker gebied via de Kempensche vaart dan wel langs de Nederlandsche waterwegen gaat. In het schema is eenvoudigheidshalve aangenomen dat dit vervoer uitsluitend de Kempensche vaart volgt.

witte zand (voor de glasfabricage), baksteen en andere bouwmaterialen, waarvan slechts een betrekkelijk klein deel naar Antwerpen komt. Even onbelangrijk en van lokalen aard is het verkeer over het kanaal van Charleroi; Antwerpen maakt van dezen weg slechts gebruik om er geïmporteerd graan te distribueeren, zooals het over geheel België bij voorkeur te water doet, omdat de hiervoor gebruikte binnenschepen tevens als opslagplaats dienst doen.

Volgens dezelfde Belgische statistiek nu bedroeg het grensverkeer op de respectieve waterwegen in 1923 (in duizenden tonnen):

	Inge- klaard:	Uitge- klaard:	Totaal:
Brugge-Sluis.....	21,5	12,0	West-België Nederland 5518,5
Gent-Terneuzen ...	1014,5	499,6	
Beneden-Schelde... 2241,4	1729,5		
Boven-Schelde....	227,2	576,1	West-België/Frankrijk 2402,2
Kan. Espierres/Roub.	36,1	206,8	
„ Bergen/Condé.	142,2	464,8	
„ Nieuwp./Duink.	63,8	113,6	Oost-België/Frankrijk 1005,3
Gekanal. Leye....	416,8	154,8	
„ Sambre ..	90,9	295,5	
„ Maas ....	213,9	405,0	Oost-België/Nederland 8130,6
Kan. Luik/Maastr.	1420,3	1425,3	
„ Maastr./Loozen	2487,1	2678,9	
Maas Luik-Maastr.	41,7	77,3	
	8417,4	8639,2	17056,6

Ook zelfs wanneer men aanneemt dat de cijfers voor het kanaal Maastricht—Loozen door dubbele registratie gezwollen zijn<sup>1)</sup>, blijkt hieruit, dat de Belgische binnenvaart zich meer in het buitenlandsche dan in het binnenlandsche verkeer ontwikkeld heeft. Het binnenlandsche waterverkeer op Antwerpen omvat ongeveer 5 miljoen ton; voegt men hierbij de 15 à 17 miljoen ton van het grensverkeer, dan komt men op een vervoer van 20 à 22 miljoen ton — een cijfer, dat het totale binnenvaartverkeer nabij komt. M.a.w. 70 à 80 pCt. van de Belgische binnenvaart is op het buitenland, met name de Nederlandsche en Fransche waterwegen gericht.

Deze cijfers winnen nog aan relief, wanneer men er die van het spoorwegvervoer tegenover stelt. Dit vervoer belooft thans ongeveer 70 miljoen ton, waarvan ten hoogste 55 pCt. in het buitenlandsche verkeer (in-, uit- en doorvoer). In 1924 bedroeg het vervoer op spoor- en waterwegen in duizenden tonnen:

	Spoorwegen	Waterwegen
Invoer.....	17.596	5.682
Uitvoer.....	10.627	3.465
Doorvoer, inkomend.	6.301	2.953
„ uitgaand.	5.731	2.588
	39.255	14.688

Over de relatieve superioriteit van spoor- en waterwegen is, en wordt ook nu nog, in België veel gestreden. En het is natuurlijk gemakkelijk voor spoorwegvoorstanders om uit cijfers als deze in den door hen gewenschten zin te concluderen. De gebrekkige Belgische statistiek maakt het ook moeilijk, deze cijfers nauwkeurig te analyseeren. Het spreekt echter vanzelf, dat vergelijking tusschen de beide transportwijzen slechts mogelijk is in die gevallen, waar zij naast en in concurrentie met elkander optreden. Vervoer het grootste deel nu zoowel van het in- en uit- als doorvoer per spoor heeft plaats tusschen punten of gebieden, die geen of onvoldoende waterverbinding hebben, nl. tusschen Antwerpen en zijn gansche industriele achterland achter Maas en Sambre, met inbegrip van Luxemburg en Lotharingen, ten deele ook Noord-Frankrijk; verder tusschen het Oost-Belgisch-Luxemburgsche industriele gebied enerzijds en het Lotharingsch-Noord-Fransche ander-

<sup>1)</sup> Uit de statistische gegevens is dit niet goed op te maken; alleen wordt in een noot vermeld, dat de cijfers zijn samengesteld uit opteekeningen te Smeermaas, Kessenich, Visé en Loozen. Vermoedelijk beteekent dit, dat bij de in- en uitvaart van de z.g. enclave van Maastricht telkens een in- en een uitvoer (en omgekeerd) wordt geregistreerd.

zijds; eindelijk tusschen Oost-België en Duitschland. Daar waar een goede of redelijke waterweg en een behoorlijke transport-organisatie bestaat als tusschen Antwerpen en den Rijn, het Luiker gebied en Nederland, moet de spoorweg het bij massaal vervoer vrijwel altijd, en bij stukvervoer heel dikwijls afleggen.

Bestond een dergelijke bruikbare waterweg tusschen Antwerpen en het Maas—Sambre-gebied, dan zou vermoedelijk niet alleen een groot deel van den uit die streek afkomstigen zwaren export dien weg kiezen, maar ook de Belgische kolen zouden dan, in plaats van naar het naburige Luxemburg, Frankrijk en Holland te worden geëxporteerd, een markt kunnen vinden in het Westelijke deel van het eigen land, waar zij thans niet tegen de Duitse, Fransche en Engelsche kolen kunnen concurreren. Omgekeerd zouden de Belgische hoogovens dan niet zoo geheel afhankelijk zijn van de Lotharingsche ertsen, doch ook overzeesche ertsen via Antwerpen kunnen betrekken. Van het zoo impo-sante in- en uitvoerverkeer per spoor, dat voor ongeveer tweederden bestaat uit Fransche kolen en ertsen en Belgische kolen, zou dan wellicht niet zoo heel veel overblijven.

In dit verband zij nog een enkel woord gewijd aan de Belgisch-Fransche waterverbindingen. Zij vormen, te zamen met het nauw vervlochten Belgisch-Fransche spoorwegnet, de verkeersschakel, die het economisch leven van de industriele grensstreken op zeer intensieve wijze met elkander verbindt — een schril contrast met de lange, doodsche Nederlandsch-Belgische grens. De Schelde en de Leyde in het Westen, de Maas en de Sambre in het Oosten, staan in verbinding en maken feitelijk één geheel uit met het uitgebreide net van Fransche waterwegen, die, volgens het plan van Freycinet (1879) op een uniform profiel gebracht zijn, geschikt voor de z.g. Vlaamsche péniche van 300 ton (lengte 38 M., breedte 5 M., diepgang 1,8 M.), welk type van schepen derhalve heel Frankrijk en België kan beveren.

Het Fransch-Belgische waterwegenstelsel verschaft de Belgische binnenvaart echter ook een doorgang naar den Rijn via Straatsburg: van de Schelde over Cambrai, St. Quentin, La Fère, Reims, Châlons s/Marne en het Marne-Rijnkanaal, en van de Maas door het Canal de l'Est (gekanaliseerde Maas) via Verdun en het Marne—Rijnkanaal. Dat men hier met een bewuste Fransch-Belgische verkeerspolitiek te doen heeft blijkt vooral uit den aanleg van het laatstgenoemde Canal de l'Est (een lengte van 432 KM.), waartoe besloten werd om de zeer ontwikkelde industrie in den Noord-Oostelijken hoek van Frankrijk, die door de nieuwe grens van 1871 van de Saarkolen was afgesneden, van deze onafhankelijk te maken en met de Belgische en Noord-Fransche kolennijnen in verbinding te brengen.

Hoewel de Fransche regeering, in tegenstelling met de Belgische, de binnenvaart op alle wijzen bevordert, alle kanaalrechten heeft afgeschaft en in sommige gevallen zelfs de spoorwegen dwingt hun tarieven hooger te stellen dan de watervrachten, moet erkend worden, dat in het Fransch-Belgische verkeer de spoorweg het van den waterweg wint. Misschien wel juist ten gevolge van al dit Fransche protectionisme, maar vermoedelijk toch ook, omdat voor het massale verkeer waar het hier om gaat het tonnage der vaartuigen te klein en de capaciteit der zeer talrijke sluizen onvoldoende is.

In een volgend artikel zal deze quaestie van water-contra spoorvervoer nader worden bezien, o.a. in verband met het doorvoerverkeer met Duitschland en de kanalen van het Belgische verdrag.

J. H. COHEN STUART.

#### HET AGENTSCHAP DER INDISCHE REGEERING TE 's-GRAVENHAGE.

Het bij Indische aanvullingsbegrooting gedaan voorstel om, als voorbereiding tot de instelling van een Indisch Agentschap, bij het Ministerie van Koloniën

alvast een „Gecommitteerde voor Indische zaken” in dienst te stellen heeft een staatsrechtelijke, een administratieve en een financieele zijde.

Om met de beide laatste te beginnen: de verdeling der kosten van hetgeen hier in verband met het bestuur van Indië verricht wordt mist alle eenheid. Het Ministerie wordt uit de Nederlandsche begrooting betaald. Op die begrooting vindt men ook uitgaven voor eenige aan het Ministerie verbonden instellingen, het Technisch Bureau en het Koloniaal Etablissement, maar het bedrag daarvan wordt uit de Indische begrooting in de Nederlandsche schatkist terugbetaald. Zoo gaat het ook met de bezoldiging van een ambtenaar voor de wetenschappelijke beschrijving van Indische houtsoorten. Andere geheel gelijksoortige uitgaven, als voor den Geneeskundigen raad, het Inlichtingsbureau voor den Indischen dienst en den Raadsman voor studeerenden, worden daarentegen rechtstreeks uit de Indische begrotingscredieten gekweten. Om de zaak nog wat grilliger te maken krijgt de schrijver-tevens-huisbewaarder van den Geneeskundigen raad zijn wedde weer via de Nederlandsche uit de Indische middelen.

Voor zoover het hier alleen om den vorm gaat, doen deze verschillen er weinig toe. Zij hebben ook hun redenen. De uit de Nederlandsche begrooting betaalde personen in vasten dienst hebben de positie van Nederlandsch Rijksambtenaar, een eenvoudige oplossing van het vraagstuk om voor Indië hier te lande werk te laten verrichten op de hier geldende arbeidsvoorwaarden. Voor anderen, zooals de leden van den Geneeskundigen raad, is dat niet noodig, omdat het gepensioneerde Indische ambtenaren of officieren zijn.

In de vormverscheidenheid gaat echter te loor de onjuistheid der verdeling over de beide begrootingen, welke bij meerder eenvormigheid dadelijk de aandacht zou trekken. Het Ministerie van Koloniën telt namelijk zelf een aantal ambtenaren, die in gelijke mate als die van Technisch Bureau of Koloniaal Etablissement diensten voor Indië verrichten en derhalve, rechtstreeks of middellijk, uit de Indische middelen moesten worden betaald. Zoo zorgt de 12e afdeling voor de aanschaffing o.a. van schoolbehoefden en geneesmiddelen, het Kol. Etablissement voor die van bijv. kleeding voor leger en politie, — waarom moet nu die afdeling door Nederland, het Etablissement door Indië worden betaald? Dezelfde vraag kan men doen voor het koopen van kanonnen en vliegtuigen, dat door een afdeling van het Ministerie, en van locomotieven, dat door het Techn. Bureau geschiedt. Ook de talrijke ambtenaren, die voor de aanwerving en uitzending van Indische landsdienaren, de uitbetaling van verlofstraktementen enz. zorgen, behooren evenzeer ten laste van Indië te komen als de bezoldiging zelve van die landsdienaren.

De zaak is, dat het Ministerie tweërlei functie vervult. Het is het bureau van den Minister, die voor het opperbestuur over Indië verantwoordelijk is, en het is tegelijk instelling voor de afdoening van Indische administratieve zaken in Nederland, d.w.z. een agentschap voor het Indisch bestuur, te vergelijken met de instelling van de Crown Agents voor de Britsche kroonkoloniën, den High Commissioner voor Britsch-Indië en de Agence générale des colonies te Parijs. Het opperbestuur behoort ten laste van Nederland te komen, het agentschap niet.

In de jaren der batige sloten kwam dat onderscheid er niet op aan, en later, vooral sedert de „eereschuld”-rekening werd uitgeschreven, sprak bijna niemand graag over de juiste scheidingslijn tusschen Nederlandsche en Indische uitgaven. Wel deed Van Kol, in de vermoedelijk onjuiste meening, dat Nederland, alles samen genomen, nog steeds naar zich toe rekende, nu en dan een poging om de vraag aan het oordeel eener staatscommissie onderworpen te krijgen, maar zonder succes; ieder voelde wel, dat lang niet alle diensten die de Nederlandsche administratie aan de Indische

bewijst, en omgekeerd, op verdedigbare wijze in geld zijn uit te drukken. Zoo bleef alles zooals het in den loop der tijden geworden was, todat een feitelijke aanleiding ontstond om een bepaald punt, bijv. de aanmuntings-kosten en winsten, de marine-uitgaven, op nieuw te regelen.

Die aanleiding is er dan nu voor de kosten van het Ministerie. Zij ligt in de omstandigheid, dat volgens de nieuwe Indische staatsregeling, die de regelende macht der Kroon voor Indië binnen zeer enge grenzen heeft beperkt, de meeste voorschriften, door de bovenbedoelde ambtenaren van het Ministerie toe te passen, voortaan bij ordonnantie van den Gouverneur-Generaal in overeenstemming met den Volksraad of door den Gouverneur-Generaal alleen zullen worden uitgevaardigd, zoodat in die voorschriften geen opdrachten meer aan den Minister kunnen worden opgenomen. Er moet dus een orgaan zijn, dat in Nederland kan handelen, niet enkel *namens* Indië (zooals de Minister, die volgens art. 1 der Ind. Comptabiliteitswet Ned.-Indië „vertegenwoordigt”), maar ook *in opdracht van* het Indisch bestuur. Zie hier de staatsrechtelijke zijde der zaak. Het Indisch agentschap, lang reeds latent aanwezig in den schoot van het departement, dringt naar geboorte.

Maar dat gaat zoo gauw niet. De zaak is pas sedert 1920 in overweging, leert ons de Memorie van Toelichting, en er zit heel wat wijziging van bepalingen aan vast. Dat kost blijkbaar meer tijd dan de herziening der Grondwet en de vaststelling en invoering van de nieuwe staatsregeling. Er komt dan nu een voorloopige voorziening, die „zoo veel mogelijk den toekomstigen opzet benadert” en die daarin bestaat, dat de behandeling van alle agentschapszaken komt onder de centrale leiding van een afzonderlijken hoofdamtenaar met den titel van „Gecommitteerde voor Indische Zaken”, die „nauwlettend acht geeft op de wenschen van de Indische Regeering en van de tot rechtstreeksche briefwisseling met het Ministerie van Koloniën bevoegd verklaarde autoriteiten en daarbij de grootst mogelijke zelfstandigheid bezit, die vereenigbaar is met zijne positie als ondergeschikte van den Minister, namens wien hij voorloopig nog moet handelen”.

Bezuiniging geeft de regeling, die een differentiatie is, natuurlijk niet; de verschikking van werkzaamheden brengt zelfs eenige vermeerdering van uitgaven mede, wanneer men Nederlandsche en Indische middelen gezamenlijk beschouwt. Overigens beteekent de zaak voor Indië een vermeerdering van restitutief van ongeveer drie ton, voor Nederland een vermindering van netto uitgaven van een iets kleiner bedrag.

In de Nieuwe Courant van 23 Februari (Avondblad) heeft Mr. I. A. Nederburgh eenige bedenkingen tegen de nieuwe instelling geopperd. Dat de Indische ordonnantiëwetgever geen bevelen kan geven aan den Minister, acht hij geen afdoend motief; men kan volstaan met verzoeken. Maar het is ook niet noodig om regelingen voor de aanneming en uitzending van ambtenaren voortaan bij ordonnantie vast te stellen; de Kroon kan dat blijven doen. De grondwettelijke bevoegdheid van den G. G. is trouwens beperkt tot Indië; staat het niet vast, dat de Minister alles kan doen wat buiten Indië voor het koloniaal bestuur moet worden gedaan, dan dient die bevoegdheid buiten twiifel te worden gesteld. Moet men, aldus ten slotte Mr. Nederburgh, in het voorstel een uiting zien van de neiging om den band tusschen Nederland en de koloniën te laten verslappen, dan is er voor de voorstanders van eenheid en krachtige samenwerking alle reden om er tegen op te komen.

Dit laatste punt behoeft m.i. bij de beslissing niet te wegen. Er zullen wel enkelen zijn, die in de uitschakeling van den Minister weer een stapje in de richting van autonomie zien en zich daarover verheugen, maar onder hen, die iets van de zaken afweten, zullen deze lieden niet worden gevonden. Immers, in werke-

lijkheid worden ook nu reeds in alle agentschapszaken de beslissingen in Indië genomen. De contracten voor de levering van locomotieven mogen namens den Minister worden gesloten, het is de leiding der S. S. in Indië, die de eischen vaststelt. Hetzelfde geldt voor de aanwerving van ambtenaren; hoeveel er voor zekere diensttak moeten worden geworven, aan welke eischen zij moeten beantwoorden, welke vooruitzichten hun kunnen worden gegeven, dat alles wordt uit Indië geschreven en het Ministerie doet niets anders dan wat een agent in zulke gevallen heeft te doen. Natuurlijk geeft het aan de Indische Regeering ook voorlichting over de factoren, die hier te lande op de aanwerving van invloed zijn en moet het zekere mate van vrijheid van beweging hebben. Maar het blijft uitvoeren van opdrachten uit Indië. Onnoodig te zeggen, dat de Minister persoonlijk nooit iets van zulke zaken merkt; regel is, dat de chef van de afdeling of van de afzonderlijke instelling (Kol. Etabl. enz.) de zaak afdoet; soms komt ook de Secretaris-Generaal er bij te pas. De Minister is er voor het opperbestuur, ook nu reeds en alleen als er beginselen in het geding zijn, die de Minister geroepen kan worden in de Kamers te verdedigen, zooals de vraag der aan zekere diploma's te verbinden bevoegdheden, of van het al of niet geven van voorkeur aan Indische of Nederlandsche inschrijvingen boven buitenlandsche, behoort hij in deze zaken gemoeid te worden. Dit laatste zal zoo blijven, maar voor hetgeen toevalligerwijze in Nederland geschiedt niet in hooger mate dan voor wat in Indië gebeurt. Juist omdat dit reeds de feitelijke toestand is, staat het vast, dat er geen bezwaar tegen bestaat het ook in den uiterlijken vorm te erkennen. En dat heeft het voordeel, dat die vorm dan niet meer aanleiding kan geven tot het nu heerschende misverstand, dat het Ministerie in deze administratieve dingen den baas speelt over de Indische diensten.

Hiermede is meteen aangegeven, waarom het geheel onjuist zou zijn, de vaststelling van al de regelingen, die hier te pas komen, aan de Kroon te gaan opdragen, wat eventueel bij wet zou moeten geschieden. Naast de enkele onderwerpen, die thans aan de Kroon ter regeling zijn voorbehouden, zou de vermelding van zulke administratieve aangelegenheden een zonderling figuur maken en niet strooken met den geest van grondwet en staatsregeling. Daar het administratieve, en niet algemeen-verbindende, maatregelen geldt, kan ook de vraag of de bevoegdheid van den ordonnantie-wetgever zich wel buiten Indië uitstrekt, m.i. hier niet worden gesteld.

E. MORESCO.

#### HET INTERNATIONALE RUWSTAALKARTEL NA VIJF MAANDEN.

Het is nog slechts een vijftal maanden geleden, dat het Internationale Ruwstaalkartel werd opgericht en reeds zijn de aspecten zoo veranderd, dat er aanleiding is om ons opnieuw ten aanzien van deze te oriënteren. Vroeger vonden wij gelegenheid in dit blad (17 en 24 November 1926) uitvoerig de geschiedenis den opzet en het doel van het kartel uiteen te zetten en toen bleek, dat de deelnemers door aanpassing der productie aan de vraag eene verhooging der staalprijsen zouden trachten te verkrijgen. Zij zijn er niet in geslaagd dit doel te bereiken. De staalprijsen, aanvankelijk gestegen, zijn al spoedig na de oprichting van het kartel weer gedaald. Hieronder een overzicht van het verloop van den gemiddelden prijs van stafijzer f.o.b. Antwerpen over het tijdvak 1 October—15 Februari.

1 Oct.	15 Oct.	1 Nov.	15 Nov.	1 Dec.	15 Dec.	1 Jan.	15 Jan.	1 Febr.	15 Febr.
sh. 111	115½	114	112½	109½	109	108	104½	100	95

Een der oorzaken van deze daling is de gereserveerde houding, welke koopers begonnen aan te nemen; toen in Nov. de vooruitzichten op het eindigen van de staking in den Engelschen kolonijbouw gunstig werden. Zij verwachtten van eene hervatting van het werk



	Duitschland \$	Frankrijk \$	Saargebied \$	België \$	Luxemburg \$
Storting van \$ 1 p. ton der productie	— 3.734.000	— 2.197.000	— 461.000	— 957.000	— 598.000
Boete van \$ 4 per ton .....	— 2.292.000		— 152.000	— 444.000	
Vergoeding van \$ 2 per ton.....		+ 172.000			+ 20.000
	— 6.026.000	— 2.025.000	— 613.000	— 1.401.000	— 578.000
Aandeel in het kassaldo per 31 December 1926.....	+ 4.898.000	+ 3.037.600	+ 616.900	+ 1.268.700	+ 821.800
Debet- of creditsaldo per 31 December 1926.....	— 1.128.000	+ 1.012.600	+ 3.900	— 132.300	+ 243.800
Per ton der productie in het 4e kwartaal 1926.....	— 0,302	+ 0,461	+ 0,085	— 0,138	+ 0,408

in de kolenmijnen, met het daaraan verbonden weder terugkeeren op de markt der Engelsche staalproductie, lagere prijzen en zij bleven dus ook nog lang nadat de staking geëindigd was (1 December), zooveel mogelijk uit de markt. Tot heden is hierin weinig of geen verandering gekomen.

Werd dus door de vermindering van de vraag eene daling der prijzen in de hand gewerkt, er was nog eene andere oorzaak voor eene verzwakking van de markt.

Terwijl Duitschland een zeer groot gedeelte zijner staalproductie op de door hooge invoerrechten beschermde binnenlandsche markt kan afzetten, zijn Frankrijk, België en Luxemburg voor een belangrijk deel op export aangewezen<sup>1)</sup>

Het zijn dus de staalindustrieën dezer laatste drie landen, die het meest getroffen worden door een eventueel ongunstigen toestand der wereldmarkt. De tegenstelling, welke er in dit opzicht tusschen Duitschland en de andere deelnemers in het kartel bestaat, werd in de laatste maanden nog verscherpt door de gunstige binnenlandsche conjunctuur in Duitschland, tegenover den ongunstigen toestand in Frankrijk als gevolg van de feitelijke stabilisatie van den franc. De Fransche staalindustrie stond tegenover eene verminderde vraag in het binnenland en weliswaar beperkte zij dientengevolge hare productie, doch hieraan zijn grenzen gesteld en dus moest zij meer nog dan anders werk van den export maken. Vanzelf was zij, om de schaarsche orders op de wereldmarkt nog zooveel mogelijk naar hare fabrieken te kunnen leiden, tot prijsconcessies genoodzaakt, wat eene daling van het algemeene prijsniveau tengevolge had.

\* \* \*

Wanneer wij nu nagaan, hoe de deelnemers aan het kartel heden ten dage staan tegenover de door hen gevormde combinatie, dan zien wij het volgende. Aanvankelijk werd bepaald, dat de ruwstaalproductie in het vierde kwartaal van Duitschland, Frankrijk, het Saargebied, België en Luxemburg in totaal niet meer zou mogen bedragen dan 6.820.000 ton. De gunstige toestand van de markt in October bracht de deelnemers ertoe dit cijfer na ongeveer eene maand te verhoogen tot 7.320.000 ton. Het optimisme, dat uit de verhooging van het productiecijfer spreekt, bleek, zoals wij gezien hebben, ongegrond en vóór het eerste kwartaal van dit jaar werd het weder verlaagd n. l. tot 6.945.000 ton. Bij vergelijking der productiecijfers met de quota blijkt het volgende (hoeveelheden in 1000 ton).

Ruwstaalproductie	Duitschland	Frankrijk	Saargebied	België	Luxemburg
gemiddeld p. kw. in 1925	3048	1854	394	603	521
1e kwartaal 1926 ....	2557	2017	414	595	540
2e " 1926 ....	2746	2044	412	883	541
3e " 1926 ....	3308	2129	447	941	565
4e " 1926 ....	3734	2197	461	957	598
Quotum 4e kwart. 1926	3161	2283	423	846	608
Productie 4e kw. 1926					
in % van het quotum.	118.1	96.2	109	113.1	98.4

In art. 1 van het kartelverdrag is bepaald, dat voor elke ton der productie \$ 1.— wordt betaald in de ge-

<sup>1)</sup> In 1925 exporteerde Duitschland 23½ pCt., Frankrijk 43½ pCt. en België en Luxemburg te zamen 68½ pCt. der staalproductie. In het tijdvak Jan.-Oct. 1926 waren deze percentages resp. 35½, 40 en 59½.

meenschappelijke kas, in art. 6, dat voor elke ton, waarmede de kwartaalproductie het quotum overschrijdt, eene boete van \$ 4.— wordt betaald en in art 7, dat voor elke ton, welke de kwartaalproductie beneden het quotum blijft, eene vergoeding van \$ 2.— wordt toegekend. Volgens art. 8 wordt het kassaldo verdeeld in verhouding der productiecijfers, ingevolge deze bepaling wordt echter ten hoogste terugbetaald het gestorte bedrag à \$ 1 per ton. Wanneer er een overschot is der boetebetalingen tegenover de te betalen vergoedingen (zooals per 31 Dec. het geval was), dan wordt het overschot verdeeld naar verhouding der quota.

Ingevolge deze bepalingen is de financieele verhouding der deelnemers ten aanzien van de gemeenschappelijke kas aan de hand hunner productiecijfers en hunne quota in het vierde kwartaal 1926 als in bovenstaande tabel. De kosten van het beheer blijven hier — als zijnde onbekend — buiten beschouwing.

Het is wel merkwaardig, dat Duitschland als de promotor van het kartel er financieel het slechtst afkomt. En de verlaging der quota met ingang van 1 Januari heeft het er voor de Deutsche staalindustrie niet beter op gemaakt, in Januari n. l. produceerde zij 1.308.250 ton staal en kwam daarmee opnieuw belangrijk boven haar aandeel uit. Doch ook deze medaille heeft eene keerzijde. De Deutsche staalindustrie voerde de productie ver boven haar quotum op, omdat de binnenlandsche markt in staat was het meerdere op te nemen. In de tweede helft van het vorige jaar begon in Duitschland een opleving, welke werd ingeluid door de verbetering van den toestand in den kolonijnbouw, een gevolg van de Engelsche staking. Het hierboven opgenomen staatje doet zien hoe de Deutsche staalproductie steeg in het derde en het vierde kwartaal 1926. Dank zij de contingentsverdragen (zie Ec.-Stat. Ber. van 24 November) heeft de Deutsche staalindustrie de binnenlandsche markt geheel in de hand en zij behoefde, terwijl de prijzen op de exportmarkt van week tot week naar beneden gingen, op de nationale markt geen mark van hare prijzen te laten vallen. Terwijl in het eerste halfjaar 1926 haar export van staal 37,2 pCt. van de ruwstaalproductie bedroeg, was dit percentage in de maanden Juli—December resp. 37,6, 32,4, 31,7, 33,8, 28,5 en 27,3. Relatief werd de uitvoer dus van maand tot maand van steeds minder betekenis. Men houde er tevens rekening mede, dat een belangrijk deel van den uitvoer in December bijv. was geboekt in vorige maanden, dus tegen hoogere prijzen dan die in December golden. Naarmate het prijsniveau op de wereldmarkt meer daalde, trok Duitschland zich verder van de exportmarkt terug. Frankrijk, België en Luxemburg daarentegen, die, zooals hiervoor reeds werd aangetoond, veel meer op export zijn aangewezen dan Duitschland, verkeerden dus in belangrijk ongunstiger omstandigheden. Het door Duitschland aan het kartel te betalen bedrag, gemiddeld per ton der productie Mk. 1,27 beloopende, is dus van betrekkelijk geringe betekenis.

\* \* \*

Dit alles neemt niet weg, dat de Deutsche staalindustrie zich bij de ontwikkeling der verhoudingen in den omschreven zin niet zal kunnen neerleggen. Zij ziet hierin het bewijs voor de bij de oprichting van

het kartel verkondigde stelling, dat het aandeel van Duitschland in de productie, gebaseerd als dit is op de inderdaad lage productiecijfers van het 1e kwartaal 1926, te gering is, terwijl het feit, dat Frankrijk zijn quotum niet gehaald heeft h.i. bewijst, dat dit te hoog is, in elk geval niet staat in de juiste verhouding tot het hare. Wat hiervan zij, het is een feit, dat de Deutsche productie in het 3e kwartaal 1926, dus nog vóór de oprichting van het kartel, reeds hooger was dan het Deutsche quotum voor het vierde kwartaal. Ook valt het op hoe ongunstig de productie van het 1e kwartaal 1926 — grondslag van Duitschland's aandeel — afsteekt bij de gemiddelde kwartaalproductie over 1925. Weliswaar stijgt het aandeel van Duitschland, naarmate de totale productie der deelnemers aan het kartel toeneemt, doch deze tegemoetkoming is niet van zoo groote beteekenis.<sup>1)</sup>

De Fransche productie daarentegen bereikte noch in 1925 noch in eenig kwartaal van 1926 het quotum, dat aan Frankrijk voor het 4e kwartaal 1926 was toegevoerd.

De Deutsche productie wordt dus belast met een bedrag, dat de Fransche productiekosten vermindert, ten gevolge waarvan de Fransche industrie op de wereldmarkt een voorsprong krijgt op de Deutsche en de prijzen gedrukt worden. Zoo ziet men het van Deutsche zijde en wanneer wij ons herinneren, dat het de Deutsche industrieelen zijn geweest, die het initiatief hebben genomen tot oprichting van het kartel met het doel om eene verhooging van het prijsniveau op de wereldmarkt te verkrijgen, dan is het begrijpelijk, dat zij met dezen gang van zaken niet tevreden zijn.

\* \* \*

Op 4 Februari is in Luxemburg de Raad van Beheer van het kartel bijeengekomen om maatregelen te beraamen tegen de steeds toenemende daling der staalprijzen en tegelijkertijd om de bezwaren, welke bij Duitschland zijn gerezen, onder het oog te zien. Van het resultaat dezer besprekingen is slechts weinig medegedeeld. Een communiqué, na de bijeenkomst uitgegeven, zegt slechts, dat in principe besloten is om de productie in het 2e kwartaal verder te beperken en dat *plannen tot nauwere aaneensluiting der deelnemers* overwogen zijn. In de buitenlandsche pers verschenen echter nadere bijzonderheden, die hoewel zij geen officieel karakter dragen, toch wel aandacht verdienen. Hieronder volgt een resumé.

De Deutsche staalindustrie, die momenteel een zeer goede binnenlandsche markt heeft, zal gedurende een zekeren tijd zooveel mogelijk de exportmarkt aan zijne partners overlaten. België en Luxemburg zijn voor het grootste gedeelte hunner productie op export aangewezen; Frankrijk moet, gezien den ongunstigen binnenlandschen toestand, het meer dan anders van den export hebben. Als compensatie hiervoor verlangt Duitschland kwijtschelding van de in de kas van het kartel te storten boete.

Aan de andere zijde werd opgemerkt, dat deze maatregel weinig effect zou hebben, aangezien de Deutsche industrie nog eene belangrijke hoeveelheid orders loopende heeft en dus in de komende maanden haar quotum waarschijnlijk opnieuw zal overschrijden. Voorgesteld werd, dat Duitschland een deel dezer, voor eenigen tijd tegen betere prijzen geboekte orders, door de andere deelnemers zou doen uitvoeren en wel tegen de prijzen van het oogenblik. Behalve dat hierdoor eene nieuwe overschrijding van het quotum zou

<sup>1)</sup> Bij eene totale productie van 25.287.000 ton per jaar is het Deutsche quotum 40,45 pCt.; is de totale productie 29.287.000 ton, dan is Duitschland's aandeel ruim 43 pCt., d.i. 3.161.000 ton per kwartaal (quotum voor het 4e kw. 1926). Berekenen wij nu hoeveel het Deutsche aandeel in het laatste geval zou hebben bedragen, indien het percentage 40,45 blijft, dan vinden wij een cijfer van 2.961.000 ton. De extra stijging van het Deutsche aandeel bij eene toeneming van de totale productie met 4.000.000 ton per jaar bedraagt dus 200.000 ton per kwartaal.

worden voorkomen, zou de Deutsche industrie uit deze transactie dus geldelijk voordeel trekken.

De Deutsche deelnemers zouden dit voorstel hebben afgeslagen, doch tegelijkertijd in overweging hebben gegeven tot de oprichting van internationale syndicaten voor de verschillende staalproducten over te gaan. Deze syndicaten zullen aan elk der deelnemers de te produceeren hoeveelheden toewijzen en minimumprijzen vaststellen. En zoo zijn wij dus aangeland bij dat gedeelte van het boven aangehaalde communiqué, waarin gezegd wordt: „dat plannen overwogen zijn om tot nauwere aaneensluiting der deelnemers te komen.”

\* \* \*

Zooals wij gezien hebben, heeft de beperking der productie alléén, niet het resultaat opgeleverd, dat men ervan verwachtte, de staalprijzen zijn gedaald. Eene belangrijke factor in dit verband is echter de mate, waarin de productie beperkt is geworden, klaarblijkelijk is zij niet voldoende laag geweest om eene stevige markt te bewerkstelligen. Bovendien was het tijdstip voor de oprichting van het kartel ongunstig in verband met de onzekerheid ten aanzien van de ontwikkeling van de markt, nadat de staking in Engeland zou zijn opgeheven mede omdat niet was te zien hoe het daarna met de Engelsche staalproductie zou gaan. Doch al is thans een beter inzicht in de verhoudingen te verkrijgen dan eenige maanden geleden en al zal men zijn toevlucht zoeken in verdere beperking der productie, een feit is, dat hiermede de vraagstukken van vandaag niet zijn opgelost.

„Wij zijn het slachtoffer geworden van de gunstige conjunctuur van onze eigen markt”, ziet hier het phantoom, dat voor de Deutsche staalindustrieelen oprijst en het ligt voor de hand, dat zij zullen trachten een dergelijk verschijnsel in de toekomst onmogelijk te maken. Nu staat alles wat over de Luxemburgsche besprekingen bekend is geworden op te losse schroeven, dan dat aan de hand daarvan eene beschouwing geleverd zou kunnen worden betreffende de ontwikkelingsmogelijkheden van het kartel en wij onthouden ons dus van de vermelding der vele oplossingen, welke aan de hand zijn gedaan. De bijeenkomst, welke op 4 Maart a.s. in Düsseldorf zal worden gehouden en waar tevens een definitieve beslissing zal worden genomen betreffende een verdere productiebeperking in het tweede kwartaal, zal waarschijnlijk meer licht verschaffen. Doch misschien is het niet te gewaagd de stelling neer te schrijven dat, nu het in eerste instantie niet mogelijk is gebleken door regeling der productie, dus langs indirecten weg, het gestelde doel te bereiken, het waarschijnlijk is, dat aandacht zal worden geschonken aan den directen weg. En dan worde opgemerkt, dat allerwege in de Deutsche pers de vorming van syndicaten binnen het kader van het ruwstaalkartel als oplossing voor de huidige moeilijkheden wordt aanbevolen. De hiervan verwachte verhooging der prijzen zou het vraagstuk der boetebetalen veel van zijn beteekenis doen verliezen.

Het is begrijpelijk, dat men dit in Duitschland aldus ziet met de „Rohstahlgemeinschaft” en de „Unterverbände” daarvan voor halffabrikaten, stafijzer, platen enz. voor oogen, als het model waarnaar de „Internationale Rohstahlgemeinschaft” verder zou kunnen worden afgewerkt. Bovendien zijn de eerste stappen op dezen weg alreeds gezet: er bestaat zooals bekend zal zijn een Europeesch railskartel, een internationaal buizensyndicaat en met de vorming van een internationaal syndicaat voor gewalddraad is men reeds een goed eind gevorderd.

Men ontveinze zich echter de groote moeilijkheden niet, welke het kartel zou ontmoeten; wanneer zijne ontwikkeling in de aangeduide richting zou worden geleid. Aan de vorming van internationale syndicaten voor staalproducten zou de aaneensluiting der betrokken producenten in elk der landen afzonderlijk vooraf moeten gaan en terwijl de Deutsche industrie deze instantie reeds achter den rug heeft, ligt dit terrein

bijv. in Frankrijk nog geheel braak. In België en Luxemburg zal het misschien minder moeite kosten om tot de vorming van corporaties te komen naar het model van de in Duitschland bestaande. In Luxemburg is onlangs reeds eene verbinding tusschen de verschillende bedrijven tot stand gekomen onder den naam van „Groupement des industries sidérurgiques”, met het doel om de gemeenschappelijke belangen der ijzer- en staalindustrie in alle opzichten te behartigen. Slechts ééne fabriek is hier buiten gebleven. Uit België werd dezer dagen bericht, dat men voornemens is tot heroprichting over te gaan van het „Comptoir de Vente des Acières Belges”, dat vóór den oorlog bestond en waarvan de naam voldoende het doel aanduidt.

\* \* \*

In het bovenstaande werd opzettelijk een ander punt met betrekking tot de ontwikkelingsmogelijkheden van het kartel, nl. dat der toetreding van de nu nog buiten zijn gelederen staande staalproducenten in Europa, buiten beschouwing gelaten. Dit geschiedde om de stof niet al te zeer uit te breiden in de eerste plaats, doch bovendien om de op het oogenblik belangrijkste zijde van het vraagstuk niet te verdoezelen. Voor zover dit noodig is, zij ten slotte volledigheidshalve nog medegedeeld, dat Tsjecho-Slovakije, Oostenrijk en Hongarije 4 Februari definitief tot het kartel zijn toegetreden, dat met Polen sedert geruimen tijd onderhandeld wordt en dat ook Engeland meer toenadering tot het kartel schijnt te toonen. De staalindustrieën van beide landen zullen naar verluidt, op de bijeenkomst te Düsseldorf vertegenwoordigd zijn.

G. S. K. B.

#### DE SUIKERHANDEL IN 1926.

Gedurende de eerste acht maanden van het afgevoerde jaar waren de Suikermarkten zeer kalm gestemd en hielden handel en industrie zich bezig met het verwerken der groote voorraden op eene matige prijsbasis, waarbij de prijsfluctuaties zeer beperkt waren. Sedert vele jaren was een dergelijk lang tijdperk van kalmen omzet zonder emoties voor den Suikerhandel ongekennd. De in het laatste jaarverslag in uitzicht gestelde normale toename van het wereldverbruik bleef niet uit terwijl de nieuwe oogsten in Cuba, Java en Europa kleiner uitvielen dan de voorafgaande, zoodat in den loop van het jaar het groote surplus in de voorraden boven een jaar geleden gestadig kon verminderen. In September begon ten gevolge van deze afname der voorraden en verlaagde ramingen van den bietoogst gepaard met goede consumptievraag eene hausse beweging, die gesteund werd door een decreet der Cubaansche Regeering, waarbij het den fabrieken op dat eiland verboden werd vóór 1 Januari met malen te beginnen, terwijl gewoonlijk enkele fabrieken reeds in November en een groot aantal in December de nieuwe campagne openen.

Reeds in April had de President van Cuba het besluit genomen den toen binnenkomenden alsmede den volgenden oogst te beperken ten einde daardoor betere suikerprijzen te verkrijgen. Spoedig daarop werd door de beide Kamers eene wet aangenomen, waarbij de productie van de nog in werking zijnde fabrieken tot 90 pCt. van den geraamden oogst beperkt werd, terwijl aan den President de bevoegdheid gegeven werd om dezelfde beperking voor te schrijven voor de oogsten 1926/27 en/of 1927/28, alsmede een datum vast te stellen, vóór welken geen fabriek met malen mag beginnen. Het resultaat dezer wet was voorloopig, dat de binnenkomende oogst op maximum 4.900.000 tons gelimiteerd werd. Hiermede was een geheel nieuwe factor op de Suikermarkt verschenen, want nog nooit had de Regeering van een groot productieland eene kunstmatige beperking van den Suikeroogst aan fabrikanten opgelegd. Wel hadden in het verleden regeeringen herhaaldelijk kunstmatige

„uitbreiding” aan de suikeroogsten gegeven (men zal zich nog het beruchte premiéstelsel in vele Europeesche landen herinneren) en wordt deze politiek ook thans nog hier en daar aangetroffen. De van de 10 pCt. restrictie in Cuba gehoopte verbetering van den suikerprijs bleef weliswaar uit, doch de markt werd ten minste voor eene nieuwe inzinking bewaard. In September volgde dan het decreet van den President met betrekking tot het begin der nieuwe campagne op 1 Januari en in November werd de toekomstige Cuba-oogst van regeeringswege tot maximum 4.500.000 tons beperkt. Dit laatste besluit gaf aanleiding tot eene verdere stijging der suikerprijzen, die tot het einde van het jaar aanhield.

Het prijsverloop op de toonaangevende markt te New York voor Spot Centrifugals was als volgt:

	Laagste noteering	Hoogste noteering
Januari .....	4,11	4,29
Februari .....	4,08	4,30
Maart .....	3,96	4,14
April .....	3,96	4,21
Mei .....	4,08	4,27
Juni .....	4,08	4,21
Juli .....	4,08	4,21
Augustus .....	4,18	4,27
September .....	4,27	4,65
October .....	4,46	4,65
November .....	4,52	5,02
December .....	5,02	5,15

De Cuba-oogst leverde in verband met de toegepaste restrictie 4.884.658 tons op tegen 5.125.970 tons in het voorafgaande jaar. Het afzetgebied voor Cuba-suiker breidde zich uit naar Japan, China en Australië, terwijl Europa aanmerkelijk minder opnam dan het jaar te voren. In verband hiermede is de volgende opgave van C. Czarnikow van de exporten van Cubasuiker uit de beide laatste oogsten telkens tot 30 November interessant:

	1925/26 Tons	1924/25 Tons
Ver. Staten Atlantische havens .....	2.453.633	2.315.216
New Orleans .....	624.583	645.827
Binnenl. van de Ver. Staten .....	47.249	27.405
Galveston .....	223.480	176.765
Savannah .....	175.927	166.022
Californië .....	10.866	—
Zuid-Amerika .....	503	27.528
Canada .....	82.849	186.795
China en Japan .....	197.700	37.911
Formosa .....	6.770	—
Engeland/Continent .....	571.972	1.067.005
Spanje .....	1.335	—
Australië .....	33.361	—
Indië .....	3.000	—
Totaal .....	4.433.228	4.650.474

In de Vereenigde Staten bleef het suiker- verbruik gedurende de eerste helft van het jaar ietwat beneden het hooge cijfer van het vorig jaar, doch dit werd ruimschoots goed gemaakt door eene grootere consumptie in de tweede helft van 1926, zoodat het jaarverbruik 5.671.000 tons geraffineerd bedroeg tegen resp. 5.510.000 en 4.854.000 tons in de beide voorafgaande jaren of 3 pCt. meer dan in het record-jaar 1925.

In Engeland had het verbruik te lijden door de langdurige „coalstrike”. De Board of Trade cijfers luiden als volgt:

	Jan./Dec. 1926 Tons	Jan./Dec. 1925 Tons
Import Ruwsuiker .....	1.041.360	1.334.794
„ Beet .....	27.623	17.657
„ Geraffineerd .....	699.480	762.648
Totaal .....	1.768.463	2.115.099
Opbrengst Raffinaderij .....	788.022	876.950
Totaal binnenlandsch verbruik .....	1.628.464	1.662.818
Totale export .....	81.741	68.789
Voorraad 31 December .....	334.900	415.300

Voegt men bij deze consumptieopgave het verbruik

van binnenlandsche bietsuiker, dan komt C. Czarnikow tot de volgende verbruikcijfers in ruwsuiker uitgedrukt:

	1926 tons	1925 tons
Buitenlandsche .....	1.776.911	1.817.869
Binnenlandsche .....	129.318	36.725
Totaal in ruwsuiker ....	1.906.229	1.854.594

Niettegenstaande de ongunstige omstandigheden in verband met de staking, toont de consumptie dus een vooruitgang van ruim 50.000 tons.

Opmerkelijk is de groote uitbreiding der inheemsche bietsuikerproductie. De laatste oogst heeft opgeleverd 145.000 tons tegen resp. 57.000 en 27.000 tons in de beide voorafgaande jaren.

De voorraden waren in Engeland gedurende het geheele jaar zeer ruim — grooter dan in een der voorafgaande jaren — zoodat raffinadeurs het tijdstip voor nieuwe inkoop met overleg konden uitkiezen.

De Londensché termijnmarkt volgde meestal de leiding van New York, bewoog zich dus eveneens tot September binnen matige grenzen om dan eene krachtige stijging te vertoonen.

Duitschland beplante ongeveer hetzelfde areaal als in 1925 en produceerde 1.660.000 tons ruwsuiker tegen 1.595.000 tons. De consumptie van September tot Augustus bedroeg in 1925/26 1.456.760 tons tegen resp. 1.428.189 en 940.286 tons in de beide voorafgaande jaren. Geïmporteerd werden over hetzelfde tijdvak 82.190 tons ruwsuiker tegen 113.233 tons en geëxporteerd 116.365 tons tegen 339.719 tons in het vorig jaar.

In Tsjecho-Slovakije viel de oogst ten gevolge van ongunstige weersgesteldheid zeer tegen. In Juli was men ten opzichte van de opbrengst nog optimistisch gestemd, doch gaandeweg werden de ramingen steeds verder verlaagd tot dat ten slotte slechts een oogst van 1.050.000 tons binnenkwam tegen 1.488.000 tons in het voorafgaande jaar bij een 10 pCt. kleiner areaal.

In Nederland leverde de oogst ongeveer 285.000 tons op tegen 307.000 tons in het voorafgaande jaar. De importen bedroegen van Januari tot December 1926 397.561 tons tegen 331.100 tons in 1925 en de exporten 343.678 tons tegen 411.014 tons.

De markt in Nederland richtte zich geheel naar New York en Londen. Het jaar begon met een prijs van f 16½ voor levering ex entrepôt gedurende de loopende maand, steeg tot f 17½ in Februari, daalde tot f 15½ in Maart, herstelde zich tot f 16½ in April en bleef dan tusschen f 16 en f 16½ fluctueeren, totdat in September de opwaartsche beweging inzette, die in December den prijs op f 22½ bracht.

Ten opzichte van de overige *Bietsuikeroogsten* in Europa zij verwezen naar onderstaande opgaven van F. O. Licht, waaraan toegevoegd is Czarnikows opgave, resp. raming van de consumptie:

	1926/27		1925/26
	Productie tons	Productie tons	Consumptie tons
Duitschland .....	1.660.000	1.595.000	1.461.000
Tsjecho-Slovakije .....	1.050.000	1.488.000	410.000
Oostenrijk .....	78.000	78.000	197.000
Hongarije .....	180.000	166.000	90.000
Frankrijk .....	700.000	747.000	1.032.000
België .....	230.000	332.000	177.000
Nederland .....	285.000	307.000	257.000
Denemarken .....	151.000	182.000	186.000
Zweden .....	21.000	205.000	220.000
Polen .....	550.000	589.000	295.000
Italië .....	310.000	182.000	365.000
Spanje .....	260.000	250.000	235.000
Rusland .....	975.000	1.050.000	800.000
Engeland .....	435.000	300.000	1.910.000
Andere landen .....			1.350.000
Totaal ....	6.885.000	7.471.000	8.985.000

Op Java bleef het rendement van den oogst bij een 1 pCt. grooteren aanplant ca. 15 pCt. beneden het

recordcijfer van 1925 en bedroeg 126,7 picols hoofdsuiker per bouw tegen 148,2 en 132,7 picols in de beide voorafgaande jaren. De totale oogst was volgens het Archief van de Suikerindustrie in Ned.-Indië 32.101.400 picols of 1.982.800 tons tegen 37.237.044 picols of 2.300.003 tons in 1925. Ongunstige weersgesteldheid gedurende den plant- en groeitijd van het riet is de oorzaak van het lagere rendement. Voor 1927 is de aanplant met 2,6 pCt. uitgebreid.

Bij het begin van het jaar 1926 was ongeveer de helft van den te verwachten oogst door de Vereenigde Java Suiker Producenten verkocht, met welke verkoopen in Januari geregeld werd doorgestaan en wel tot f 10,— voor Superieur i. c. No. 25 & hooger, f 9,— voor No. 16 & h. en f 8½ voor No. 12/14. In Februari en Maart werd weinig afgedaan en concentreerde de belangstelling zich meer op disponibile suiker uit den ouden oogst, waarvoor op Java zeer hooge prijzen betaald werden, zoodat zelfs Javasuiker uit Nederland naar Java terugverkocht en verscheept kon worden. In April kwamen dan weer afdoeningen uit den nieuwen oogst tot stand, aanvankelijk tot onveranderde prijzen, daarna tot f ¼ per picol hooger. In Juni kon de prijs voor Superieur geleidelijk verhoogd worden tot f 10½, welke prijs tot Augustus gehandhaafd bleef toen de restantooften verkocht werden.

De eerste verkoopen uit den oogst 1927 vonden einde April plaats. Belangrijke kwantiteiten werden verkocht tot f 16½ per 100 KG. voor No. 25 & h., f 14½ voor No. 16 & h. en f 14½ voor No. 12/14 en daarna tot f ¼ en f ½ per 100 KG. hooger. Hierdoor was tevens gebroken met het aloude systeem van vaststelling van den prijs per Javapicol van 61,76 KG. of 136 Elbs. en zal de nieuwe prijsbepaling per 100 KG. van oogst 1927 af voorgoed in den Javasuiker-handel ingevoerd worden. Begin Mei waren ongeveer 400.000 tons uit oogst 1927 door de V.I.S.P. afgedaan. Daarna luwde de belangstelling voor dezen verwijderden termijn totdat in de tweede helft van Juni weder groote afdoeningen plaats vonden op basis van f 16½ per 100 KG. voor No. 25 & h. Met deze verkoopen werd geleidelijk doorgestaan tot einde Augustus toen de totale afdoeningen reeds 800.000 tons omvatten. Daarna kon de prijs successievelijk verhoogd worden tot f 17½, waartoe weer veel verkocht werd en dan volgde in den loop van November eene snelle stijging tot f 19. In December liep de prijs verder op tot f 20 per 100 KG. Einde van het jaar waren 1.900.000 tons uit oogst 1927 door Producenten verkocht.

Nog vroeger dan voor de voorafgaande oogsten begon zich kooplust voor oogst 1928 te openbaren met het gevolg, dat reeds tegen einde November 1926 de eerste verkoopen voor Mei/Juni levering 1928 plaats vonden op basis van f 18 per 100 KG. voor Superieur. Deze prijs liep spoedig op tot f 18½, waarna koopers zich terugtrokken. Deze inkoop zijn natuurlijk zuiver speculatief.

Uit ondervolgende gespecificeerde opgave van de Java-afschepingen van Januari tot December in de drie laatste jaren blijkt hoe de afscheep naar Europa achteruit gegaan is om in het afgelopen jaar zoo goed als geheel op te houden:

	1926	1925	1924
	tons	tons	tons
Nederland & vo. ....	54	22.507	18.396
Engeland .....	—	26.302	102.451
Frankrijk .....	700	31.092	115.193
Duitschland .....	10	6.210	2.557
België .....	300	10.551	11.321
Noorwegen .....	—	1.060	2.424
Zweden .....	—	800	10
Portugal .....	—	3.198	1.000
Italië .....	—	—	4.518
Griekenland .....	—	20.005	15.612
Baltische havens .....	—	1.844	33.343
Zwarte Zeehavens .....	—	23.542	—
Turkije .....	—	3.850	1.245
Overige Levant havens .....	—	1.410	890

Port-Saïd, Suez & Alexandrië vo. & i/tr. ....	5.900	106.132	131.582
Amerikaansche Oostkust .....	—	—	875
„ Westkust .....	—	—	21.898
Totaal bewesten Suez ....	6.964	258.503	463.315
Sandakan .....	124	—	—
Wladiwostok .....	2.860	1.502	—
Philippijnen .....	—	159	—
Zansibar .....	200	350	—
Britsch-Indië .....	734.173	753.581	547.515
Aden .....	3.119	3.575	2.956
Suez .....	—	—	6.000
Arabië .....	531	80	332
Penang .....	21.304	18.374	15.363
Singapore .....	80.422	92.585	71.819
Siam .....	32.247	40.942	16.349
Saigon .....	1.949	1.502	—
Dairen .....	4.092	11.045	11.030
China .....	158.873	203.390	64.648
Hongkong .....	194.956	211.176	312.060
Japan & Formosa .....	445.697	429.893	334.976
Australië .....	51	15	3.170
Nieuw-Zeeland .....	100	40	10.065
Totaal ....	1.637.652	2.026.712	1.860.098

Hetgeen Europa aan koloniale Suiker benodigde, werd hoofdzakelijk van Cuba en de Engelsche koloniën, welke laatste in Engeland voorkeursrechten genieten, betrokken. In verband met de restrictie op Cuba zal Europa echter in het nieuwe jaar wederom Javasuiker noodig hebben.

In het No. 574 van dit tijdschrift ddo. 29 December 1926, vindt men de gespecificeerde ramingen van Willett & Gray van de wereldoogsten 1926/27 vergeleken met 1925/26 met totalen van resp. 23.199.000 tons en 24.378.903 tons, eene vermindering in de wereldproductie aanwijzend van 1.179.903 tons. Daarbij moet in aanmerking genomen worden, dat in Cuba eene kunstmatige inkrimping van de opbrengst plaats heeft tot maximum 4.500.000 tons, terwijl deze oogst twee jaren geleden — dus in 1925 — 5.125.970 tons heeft opgebracht. Verder zij verwezen naar hetgeen een jaar geleden op deze plaats werd opgemerkt ten opzichte van het overloopen van verschillende oogsten van het eene naar het andere statistisch jaar (1 September tot 31 Augustus). Zoo werd bijv. in de cijfers van 1926/27 de kleine Javaoogst van verleden jaar opgenomen, terwijl vanaf Mei a.s. een grootere oogst op Java binnen zal komen.

Het groote surplus in de zichtbare voorraden, dat een jaar geleden bestond, verminderde in den loop van het jaar gestadig. De zichtbare voorraden, gegroepeerd naar cijfers van C. Czarnikow, bedroegen op 1 Januari:

	1927 tons	1926 tons	1925 tons
Duitschland 1 Jan. ....	1.162.000	1.207.000	977.000
Tsjecho-Slovakije 1 Jan. ..	611.000	934.000	769.000
Frankrijk 1 Jan. ....	549.000	487.000	468.000
Nederland 1 Jan. ....	238.000	170.000	195.000
België 1 Jan. ....	137.000	223.000	228.000
Polen 1 Jan. ....	292.000	289.000	237.000
Engeland 1 Jan. ....	351.000	432.000	162.000
Europa ....	3.340.000	3.742.000	3.036.000
V. S. Atl. havens 29 Dec. '26	189.000	61.000	16.000
Cuba 1 Jan. ....	70.000	132.000	42.000
Totaal ....	3.599.000	3.935.000	3.094.000

Het evenement van het afgelopen jaar mag de restrictie in Cuba genoemd worden, die in hoofdzaak er toe bijgedragen heeft de suikerprijzen in het voorjaar stabiel te houden, resp. voor inzinking te bewaren en in het najaar den terugkeer tot meer loonende prijzen te bevorderen. In zooverre hebben dus de Cubaplanters en hunne Regeering wil van hunne actie en wordt de uitval van de oogstopbrengst ruimschoots goed gemaakt door de voor het product behaalde hoogere prijzen, waarvan met hen de suikerproducenten over de geheele wereld profiteeren. Of echter het feit van Regeeringsbemoeienis met de productie van een van de voornaamste consumptie-

artikelen als suiker principieel wenschelijk en op den duur nuttig is, daarover zullen de meeningen wel zeer verdeeld zijn.

A. V.

#### DE RIJNVAART IN 1926.

Het afgelopen jaar begon voor de Rijnvaart al heel slecht, gezien het feit, dat de eerste week van het jaar de vaart werd stop gezet, niet ten gevolge van ijs, zooals men om dezen tijd zou verwachten, doch door den abnormaal hoogen waterstand, waardoor het z.g. vaarverbod werd afgekondigd. Deze stremming, ofschoon niet van zeer langen duur, had echter een achterstand in de kolenverladings vanaf de Ruhrhavens ten gevolge, welke moest worden ingehaald. Hierdoor stegen de kolenvrachten Ruhrhavens/Rotterdam aanmerkelijk en werd tot f 1.25 per ton betaald.

Deze vrachten konden worden bedongen tot ongeveer medio Februari, waarna door een vermindering der vraag naar ruimte een reactie intrad en de vracht geleidelijk daalde tot circa 50 cents per ton, terwijl einde Maart/begin April deze zelfs tot 30 cents was teruggelopen. Dit was voor verschillende reeders aanleiding om er de voorkeur aan te geven, hunne schepen uit de vaart te nemen en op te leggen.

Deze toestand, welke gedeeltelijk ook aan de betrekkelijk geringe ertsaanvoeren te Rotterdam was toe te schrijven, ten gevolge waarvan de meeste schepen leeg opsleepten, duurde voort tot einde April/begin Mei, toen de mijnwerkersstaking in Engeland uitbrak, welke een toeneming van de kolenexport van Duitschland teweegbracht, waardoor geleidelijk een verbetering der rijnvrachten te bespeuren viel.

Niet alleen in Engeland zelf was er spoedig kolen nood, doch ook de geregelde afnemers overzee moesten worden voorzien, welke leveranties in hoofdzaak werden uitgevoerd door Duitschland en Amerika. De export uit Duitschland nam derhalve geweldig toe. De aanwezige voorraden der diverse mijnen werden geruimd en, ten einde aan alle aanvragen te kunnen voldoen, werkte men op de grootst mogelijke capaciteit. Zelfs werden de in Zuid-Duitschland in opslagplaatsen aanwezige voorraden via Rotterdam naar Engeland en andere landen verladen.

Deze omstandigheden hadden een zeer groote opleving in het rijnvaartbedrijf ten gevolge; alle beschikbare scheepsruimte en sleepkracht werd in bedrijf gesteld. Meestal werd leeg op van Rotterdam naar de Ruhr en geladen teruggevaren, daar dit het meest loonend bedrijf was; de vracht voor erts van Rotterdam naar de Ruhr was nl. niet in verhouding tot de vracht, welke voor kolen kon worden bedongen.

In Augustus/September namen de ertsaanvoeren toe, zoodat voor deze ladingen van Rotterdam naar de Ruhrhavens betere vrachten werden betaald.

De houtaanvoeren voor den Bovenrijn waren ook beïdend, terwijl de waterstand op den Rijn, die tot einde Augustus zeer gunstig was geweest, lager werd, waardoor de meeste schepen niet meer vol konden afladen. De beschikbare ruimte werd hierdoor kleiner; dit had weder als gevolg een geleidelijk verder oploopen der vrachten, zoodat in October zelfs f 2.— tot f 2.15 per ton werd genoteerd. De gemiddelde daghuur bedroeg in deze maanden 4 tot 6 cents per ton.

Einde October begon de staking in Engeland te verlopen, terwijl bovendien Duitschland met het oog op den naderenden winter, waardoor aan eigen binnenlandsche behoeftevoorziening moest worden gedacht, niet meer in staat was groote hoeveelheden te leveren.

De waterstand op den Rijn werd omstreeks dit tijdstip ook weder hooger. Een en ander had een geleidelijke daling der vrachten ten gevolge, zoodat in November f 1.— per ton en in December gemiddeld 87½ cents per ton voor kolen van de Ruhrhavens naar Rotterdam werd genoteerd.

Het sleepbedrijf over 1926 was niet loonend te noemen; het gemiddelde sleeploon van Rotterdam naar de

Ruhrhavens bedroeg 37½ tot 40 cents-tarief, van de Ruhrhavens naar Mannheim 90 pf. tot Mk. 1.— per ton.

Alles dooreen genomen, is het jaar 1926, zij het dan ook hoofdzakelijk ten gevolge van de groote en langdurige staking in Engeland, voor de Rijnvaart niet ongunstig te noemen.

Voor de zooveelste maal is het weer eens bewezen, hoe gevaarlijk het is in het Rijnbedrijf contracten op langen duur af te sluiten, ten minste wanneer men voor het groote risico dat men aangaat geen behoorlijke compensatie weet te bedingen. Toch zijn er nog tal van firma's, zelfs oudere, die met een onbegrijpelijke lichtzinnigheid afstand doen van de rechten hun bij connoissementsconditiën toegekend en transporten aannemen inclusief hoog- en laagwaterrisico, alsof feitelijk dit risico niet meer bestond; en juist naar den Bovenrijn is dit zoo groot. Aanzienlijke verliezen zijn dan ook voor enkele firma's weer niet uitgebleven.

Ik wil deze mededeelingen beëindigen met nog eens te wijzen op minder goede toestanden in onze overigens zoo prachtig ingerichte haven van Rotterdam.

Iedereen zal na het bovenvermelde begrijpen dat, waar de groote export uit Duitschland in hoofdzaak via Rotterdam ging, een enorme drukte het gevolg was. Alle uit zee binnenkomende stoomschepen dadelijk bij aankomst een los- of laadplaats aan te wijzen bleek een onmogelijkheid, zoodat, nadat de Nieuwe Waterweg als wachtplaats met stoomschepen vol lag, verschillende booten buiten den Waterweg moesten wachten tot zij konden opstoomen. Voorwaar geen ideale toestand, doch door de plotselinge enorme drukte te vergoelijken.

Ook had men met gebrek aan ligplaats voor de Rijnschepen te kampen. De schepen lagen op de z.g. vrije ankerplaats in rijen van 20 tot 30 schepen breed en kwam het meermalen voor, dat deze vele honderden schepen van de Oude Plantage tot Bolnes lagen. Wie eenigszins van het bedrijf op de hoogte en ter plaatse bekend is, zal begrijpen wat dit beteekent. Het kwam geregeld voor, dat voor het verhalen van de in de middelste rijen liggende schepen om naar de losplaats te worden gebracht, uren noodig waren en men de sleepboot, die 's morgens vroeg begonnen was, eerst na afloop van een halven dag terug zag.

Hierbij kwam nog de groote drukte, veroorzaakt door het aanmaken van de Rijn-sleepbooten naar boven. Zeer veel averijen waren dan ook het gevolg van dezen toestand.

Pogingen, bij de betrokken autoriteiten in het werk gesteld, om de schepen, die van boven kwamen, naar de Waalhaven te mogen doorsleepen en daar tot den dag van lossing vrij van havengeld te mogen laten liggen, bleven helaas zonder resultaat.

Daar, indien de teekenen niet bedriegen, er na de malaise van de laatste jaren een tijdperk van meer normale ontwikkeling van handel en scheepvaart tegemoet mag worden gezien en het verkeer zoowel in als uitgaand voor Rotterdam zal toenemen, is het m.i. een plicht voor de betrokken autoriteiten voor meer havenruimte te zorgen. Ik wil geenszins beweren, dat dit jaar een even groote drukte in de haven zal brengen als verleden jaar, doch na verloop van tijd is m.i. toch een groote opleving te verwachten en diene men te zorgen gereed te zijn, zoodat zoo mogelijk alle schepen, die onze haven aandoen, zonder oponthoud gelost of beladen zullen kunnen worden.

In Lobith passeerden:

Afvaart:				Opvaart:			
Geladen		Ledig		Geladen		Ledig	
Aantal schepen	Tonnen	Aantal schepen	Tonnen	Aantal schepen	Tonnen	Aantal schepen	Tonnen
52669	41253874	15511	1542761	20209	17565378	48511	25569061

Voor al dient groote aandacht te worden geschonken aan de vrije ankerplaatsen van de Rijnvloot, welke zich gestadig uitbreidt en met welke uitbreiding tot op heden weinig rekening werd gehouden.

Rotterdam, Februari 1927.

A. VAN DRIEL.

#### STAATSFINANCIËN 1913 VERGELEKEN BIJ 1927.

In de Millioenennota van den Minister van Financiën wordt een vergelijking gemaakt tusschen de begrootingscijfers van 1913 en 1927. De vermeerdering der uitgaven, want deze worden uitsluitend gegeven, welke hieruit blijkt, is inderdaad zeer bijzonder, ook al wordt rekening gehouden met het indexcijfer 170. Het loont m.i. de moeite uit het vele cijfermateriaal te trachten op te sporen door welke oorzaken deze vermeerdering kan zijn ontstaan. Daarbij is echter n.m.m. ook in aanmerking te nemen de bijzondere vermeerdering van inkomsten, welke de verschillende Departementsbegrootingen aantoonen, afgescheiden dus van de directe en indirecte belastingen. Dat deze factor zeker niet buiten beschouwing mag worden gelaten, hoop ik in het hieronderstaande nader aan te toonen. Terloops zij reeds opgemerkt, dat er bijv. bij het Dept. v. Oorlog bij sommige uitgaven gewerkt wordt met netto-cijfers, dus dat daar de begroote ontvangsten direct van die der uitgaven zijn afgetrokken. In het algemeen is zulks juister, omdat de vergelijking der uitgaven alleen m.i. onvermijdelijk aanleiding geeft tot onvolledige gevolgtrekkingen. Wanneer dan ook de Minister op blz. 17 van de Millioenennota zegt: „dat het peil der uitgaven zich „nog steeds op een bedenkelijke hoogte bevindt”, dan kan zulks wel worden toegegeven, echter onder het hierboven bedoelde voorbehoud.

Het moet gezegd worden, dat de gemaakte vergelijking niet die aandacht heeft getrokken, welke op grond van de belangrijkheid der cijfers kon worden verwacht. Weliswaar wordt in het Voorloopig Verslag melding gemaakt van een geconstateerd verschil in de cijfers, later door den Minister toegelicht, en worden enkele opmerkingen gemaakt omtrent kosten van Onderwijs, aanwas bevolking, vermeerdering financiële draagkracht en uitbreiding sociale zorg van den Staat. In bijzonderheden wordt echter niet getreden en uitsluitend de uitgaven blijven het punt der discussie. Ook de Minister ontkent in de Mem. van Antwoord deze factoren niet als hij zegt (bl. 9) „het wil den ondergeteekende dan ook voorkomen, „dat de stijging der achterliggende jaren, ook al „worden alle factoren in aanmerking genomen, welke „het Voorl. Verslag aanvoert, haar waarschuwend „karakter niet verliest”.

Bij de mondelinge behandeling in de 2e Kamer der Staten Generaal is het speciaal de Hr. Albarda, die deze aangelegenheid bespreekt, waarna de Minister o.a. de mededeeling doet, dat hij „na een nauwkeurige „berekening, waarbij alle factoren in aanmerking „zijn genomen, (komt) op een bedrag van 536 mil- „lioen, dat harmoniëeren zou met het bedrag van „219 miljoen in 1913”.

Nieuwe gezichtspunten omtrent het cijfermateriaal als zoodanig, dat ter vergelijking tusschen 1913 en 1927 beschikbaar is, en het nieuwe cijfer thans door den Minister genoemd, worden niet geopend.

Een nadere bestudeering van de samenstelling van het totaal cijfer voor 1913 en 1927 leidde onmiddellijk tot de moeilijkheid, dat vergelijking per Departementshoofdstuk zonder meer niet mogelijk is. Er is sinds 1913 een nieuw Departement bijgekomen, nl. dat van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen; de uitgaven hiervoor zijn voor 1913 te vinden op de begrooting van Binnenl. Zaken. Tal van verschuivingen hebben plaats gehad, geheele afdelingen zijn van het een naar het andere Departement overgegaan, met als gevolg een naamsverandering van die Departementen.

Komende tot een toelichting op de hieronder gegeven becijferingen, kan vastgesteld worden, dat er enkele groepen van uitgaven zijn, waarop het indexcijfer en het bevolkingsaccres slechts ten deele van invloed zijn; principieel is er dan ook m.i. geen bezwaar tegen om deze buiten beschouwing te laten. In de eerste plaats behoren daartoe de uitgaven voor rente en aflossing. De oorlogstoestand is o.a. oorzaak geweest van een zeer bijzondere toeneming van deze uitgaven ten gevolge van de diverse gesloten leeningen, (daartegenover staat ook een zeer belangrijke verhooging van inkomsten bijv. voor rente in 1913 bijna 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millioen, in 1927 ruim 49 millioen o.a. wegens verstrekte voorschotten). Daarnaast zijn de uitgaven voor pensioenen, o.a. mede tengevolge van het in werking treden van de Pensioenwet 1922 en de daaraan voorafgaande salarisverhoogingen, buitengewoon toegenomen. (Ook hier staat tegenover de belangrijke stijging van ontvangsten in 1927 wegens pensioensbijdragen). Tenslotte de uitgaven voor wachtgeld, die in verband met de inkrimping van Staatsdiensten, Onderwijs c.a., hooger zijn geworden.

Houdt men verder rekening met de tijdens de behandeling der begroting 1913 door de resp. Ministers ingediende gewijzigde begrotingen, dan verkrijgt men onderstaand overzicht:

	1913	1927
Totaal der uitgaven af voor Buitengew.	232.061.930,32	646.966.696,71
blijft Gewoon	11.982.000,—	55.098.050,—
af voor:	220.079.930,32	591.868.646,71
Interessen	32.479.429,80	81.154.231,80
Amortisatie (1927 minus Buitengew.)	5.523.000,—	20.191.392,—
Pensioenen c. a.	11.217.075,25	59.336.007,75
Wachtgeld	215.240,33	4.613.109,70
	49.434.745,38	165.294.741,25
blijft	170.645.184,94	426.573.905,46

Wanneer thans deze cijfers met elkander vergeleken worden, dan dienen daarbij enkele ontvangsten direct in mindering te worden gebracht. Ik wijs er bijv. op, dat alle uitgaven ten behoeve van de exploitatie van de Rijkspostspaarbank door deze instelling worden terugbetaald; het verschil tusschen 1913 en 1927 is niet zonder betekenis. Verder is onder de ontvangsten 1927 vermeld een bedrag, dat Ned. Indië betalen zal als aandeel in den vlootbouw, terwijl belangrijke inkomsten voorkomen voor verpleging enz. in het militair hospitaal c.a. te Paramaribo en Albina (belangrijke verhooging uitgaven 1927 staan in dit laatste geval, vergeleken bij 1913 hiertegenover, maar bleven buiten beschouwing). Deze twee posten kwamen in 1913 niet voor.

Het resultaat is dan aldus:

Rijkspostspaarbank	965.726,—	2.230.275,—
aandeel N.-I. vlootb.	—	4.953.250,—
hops. Paramaribo, c.a.	—	398.300,—
	965.726,—	7.581.825,—
blijft	169.679.458,94	418.992.080,46

Niet alle nieuwe ontvangstoposten zijn daarbij vermeld; aan het slot kom ik daarop terug, evenals op de vermeerdering in de ontvangsten 1927, vergeleken bij 1913.

Door het over 1913 en 1927 elimineeren van de hierboven genoemde uitgaven en in mindering brengen van enkele ontvangsten kunnen nu de verkregen uitkomsten juist beschouwd worden in verband met de factoren, welke in de 2e Kamer der Staten Generaal werden genoemd.

Voor 1913 zijn er uitgaven, welke in 1927 niet meer voorkomen en dus uitgeschakeld behoren te worden, dan wel er heeft een reorganisatie plaats gehad, welke duidelijk uit de beide begrotingen blijkt. Daarbij zijn bedragen beneden f 10.000,— buiten beschouwing gelaten. Tot de eerste groep behoren o.a.: traktementen c.a. betaalmesters (120 mille); kosten muntwezen met 1,15 millioen (in 1927 Buitengewoon); voltooiing vestingstelsel met 623,7 mille; verbetering kustverdediging met 600 mille; afd. Mijnwezen, minus buitengewoon, 1,911 millioen; subsidie en voorschot scheepvaartlijnen met 344,9

mille; uitgaven P.T.T. 22,7159 millioen (in 1927 afz. Staatsbedr.)

Tot de 2e groep behoren o.a. kosten Kon. Mil. Academie, Cadettenschool, Hoofdcursus en Gymnastiekschool te zamen 427,1 mille, welke in 1927 gecombineerd voorkomen onder K.M.A. met 219,7 mille.

Inclusief nog verschillende kleinere posten in het totaal van deze posten voor 1913 te stellen op . . . f 29.380.217,34.

Het wordt voor het jaar 1927 heel wat moeilijker een beknopt resumé te geven van de *nieuwe* posten (boven f 10.000,—), welke daar voorkomen en niet in 1913. Er komen bijv. 51 posten voor boven f 100.000,— en hiervan weer 11 posten boven het millioen. Met het vermelden der totaal cijfers per Hoofdstuk wordt geen inzicht verkregen in de betekenis van het totale cijfer. Ik zal daarom in het onderstaande een poging wagen door het geven van een korte omschrijving van de belangrijkste posten eenige opheldering te geven.

	millioen
nieuw gezantsch.geb.te Tokio (0,4), bijdr. Volkenb. (0,27)	0,670
kosten v. politietroepen (over eenige hoofdst. verdeeld)	1,499
„ vrijw. burgerwacht en landstorm (idem)	1,952
vorming „Bouwfonds” (wet 13/7/1914)	2,132
kosten Ned. Staatscrt., Handelingen S.G., Staatsblad	0,358
schadeloosst. Prov. en Gem. i. z. heffing recht op mijnen	0,660
werkversch., crisis werkloosh., subs. werkloosh., arbeidsbem.	8,172
Rijksstudiebeurzen (algemeen)	0,240
aanschaffing luchtvaartdienst (Marine)	0,468
kosten belastinginning, in 1913 niet afzond. genoemd.	0,588
kosten zegels Tabakswet	0,249
vergoeding Post voor verk. zegels en rijwielmerken en de kosten van deze laatste	0,303
garanties voor credieten	0,250
kosten Kon. Militaire Academie (zie aftrek 1913)	0,219
scholen v. verlofsoff., schoolcomp. motord., gasschool .	1,285
landverdediging afsluiting Zuiderzee	0,200
Zuiderzeefonds (ged. der uitgaven niet op Buitengew.)	4,646
subsidie K. L. M.	0,600
verlies en gegarandeerd dividend Ned. Spoorwegen	5,500
uitgaven Zeeongevallenwet 1919	0,439
minder op Buitengew. van Dept. v. Waterstaat, dan de specificatie aangeeft	2,000
Rijksstudiedienst Luchtvaart, R. geologische dienst en uitv. en toezicht radio- en meteorologische dienst burg. lucht.	0,271
bijdrage Invaliditeitsfonds	11,423
„ Ouderdomsfonds	31,646
verg. adm.kosten Ouderdomswet 1919	0,958
„ Posterijen	0,600
bijdragen aan Gem. Vleeschkeuringswet en Keuringsd.	1,535
Rijksbur. Drinkwatervoorz. en bijdragen kosten id.	0,212
kosten verband houdende met hygiëne, subs. Gr. Kruis, bestrijding kinderziekten en kinderuitzend.	0,327
Rijkserologisch Inst., subs. Ned. Kankerinst., kweekv. v. Vroedvr. te Heerlen, Pharm. Therapie Instituut	0,225
kosten huurcomm.wet (0,1), bevordering woningb. (0,95)	1,050
kosten portvrijdom alle Departementen	3,848

Het totaal van alle nieuwe posten (boven f 10.000,—) is door mij voor het jaar 1927 berekend te zijn f 87.425.131,85. Tal van posten zouden nog te noemen zijn, welke wijzen op een uitbreiding van de Staatsbemoeiing, maar zulks zou te veel ruimte vergen.

De stand der cijfers is na het bovenstaande aldus:

	1913	1927
hierboven vermeld	f 169.679.458,94	f 418.992.080,46
te verminderen a. b.	„ 29.380.217,34	„ 87.425.131,85
blijft	f 140.299.241,60	f 331.566.948,61

Nu zijn er in en buiten de Kamer herhaaldelijk klachten geuit over de groote kosten van het Lager Onderwijs. Uit de cijfers voor 1913 en 1927 is mij gebleken dat deze kosten resp. zijn: f 24.379.890,— en f 84.780.678,— (exclusief pensioenkosten, inclusief kosten van opleiding, examens, toezicht en diverse kleine kosten als ontwikkeling schoolvrije jeugd, scholen voor doofstommen, bewaarscholen). Een en ander is nagenoeg geheel een gevolg van de onderwijspacificatie. Het zal den lezer niet onbekend zijn, dat er thans een Staatscommissie werkzaam is om

te onderzoeken welke maatregelen zijn te nemen deze kosten te verlagen. Om een vergelijking van de in 1913 en 1927 bestaande uitgaven zoo zuiver mogelijk te houden, komt het mij daarom gewenscht voor de kosten van het Lager Onderwijs uit te schakelen. Aangezien voor 1927 reeds f 51.000,— begrepen is in het hierboven genoemde bedrag van f 87.425.131,85 worden de restantcijfers: 1913 f 115.919.351,60, 1927 f 246.837.270,61. Wij hebben hier nu de cijfers, welke nagenoeg geheel gevormd worden door over-eenkomstige uitgaven.

Indien nu bij het cijfer voor 1913 rekening wordt gehouden met het indexcijfer 170, ook door den Minister ter vergelijking met 1927 gebruikt en men neemt bovendien in aanmerking de bevolkingsvermeerdering (nl. van pl.m. 6,2 miljoen op pl.m. 7½ miljoen, dus een zesde meer), dan zou voor 1913 verkregen worden een totaal van alle overige uitgaven van f 229.906.714,—, zoodat voor 1927 méér zou zijn begroot een bedrag van f 16.930.556,61, in vergelijking met 1913. Nu staat het wel vast dat er voor gelijksoortige uitgaven tusschen 1913 en 1927 verschillen bestaan, nu eens naar beneden, dan weer naar boven. Deze laatste posten vormen de meerderheid en meer in het bijzonder betreft het die posten van 1913, welke vermenigvuldigd met het indexcijfer 170 + een zesde voor het bevolkingsaccres, door 1927 verre worden overtroffen. Zoo bedroeg bijv. het bedrag voor onderstand aan gemeenten in 1913 f 9500,—, tegen thans f 100.000,—, de bijdragen aan gemeenten ingevolge de Woningwet waren in 1913 f 15.000,— en thans f 11.000.000,— enz. Voor het jaar 1927 komen op alle hoofdstukken uitgaven voor wegens „kindertoe-lagen”. Ofschoon in enkele der voor 1927 hierboven in mindering gebrachte bedragen kindertoeslag is medegerekend, is het toch vermeldingswaard, dat in het geheel daarvoor op alle hoofdstukken te zamen voorkomt een bedrag van f 3.605.762,—. In 1913 komen hiervoor nagenoeg geen uitgaven voor.

Tenslotte ben ik nog verplicht te wijzen op de ontvangsten. Deze zijn, op enkele uitzonderingen hierboven genoemd, buiten beschouwing gebleven; het komt mij echter voor, dat deze niet zonder meer verzwegen behoeven te worden. Ook hier valt een aanmerkelijk accres te constateeren; ik zal mij slechts tot enkele voorbeelden beperken:

	1913	1927
consulaatrechten .....	f 60.000,—	f 320.000,—
griffierechten .....	„ 250.000,—	„ 1.180.000,—
gerechtelijke boeten .....	„ 400.000,—	„ 1.400.000,—
vergoeding Prov. en Gem.		
invordering opcenten ....	„ 430.000,—	„ 4.000.000,—
enz.	enz.	enz.
<i>nieuwe</i> ontvangsten in 1913 niet voorkomende:		
teruggave v. kosten Levensv.wet „	—,—	„ 134.000,—
opbrengst Ned. Staatsct. en Handelingen S. G. ....	„ —,—	„ 266.000,—
verrichtingen betrekkelijk de hypotheeken .....	„ —,—	„ 1.340.000,—
enz.	enz.	enz.

Hoewel het niet mogelijk is in meerdere details te treden, hoop ik door bovenstaande becijferingen en specificaties er toe te hebben bijgedragen, dat eenig inzicht in zake het oorspronkelijk verschil tusschen 1913 en 1927 kan verkregen worden.

H. TH. SCHERMERS.

Rectificatie. In het artikel „*Vermoedelijke economische gevolgen van het Antwerpen—Moerdijkkanaal*”, in ons nummer van 23 Februari jl. staat op blz. 168, laatste alinea: „Loodzwaar drukt op velen de aanneming door de Tweede Kamer van het Verdrag met België. Helaas maar al te zeer ten onrechte”, enz. In plaats van „ten onrechte” moet gelezen worden „ten rechte”.

## BOEKAANKONDIGING.

Dr. Hjalmar Schacht, „*Die Stabilisierung der Mark*”, Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart, Berlin und Leipzig, 1927.

Louis Franck, „*La stabilisation monétaire en Belgique*”, Payot, Paris, 106, Boulevard St. Germain, 1927.

Twee hoogst belangrijke boeken zijn ongeveer gelijktijdig verschenen: het eerste betreffende de stabilisatie van de Deutsche Reichsmark, door den President van de Deutsche Reichsbank, Dr. Hjalmar Schacht; het tweede over de stabilisatie van den Belgischen Franc, door den Gouverneur van de Banque Nationale de Belgique, den heer Louis Franck.

Beide boeken bewegen zich dus op hetzelfde terrein en behandelen hetzelfde hoogst belangrijke onderwerp. Het is natuurlijk een toeval, dat zij nagenoeg op hetzelfde moment verschenen zijn. En toch is er een groot verschil tusschen die beide boeken.

Men zou tot zekere hoogte het boek van President Schacht kunnen noemen een boek van strijd. Daarin wordt door den schrijver opgehaald de vreeselijke crisis, waardoor Duitschland heeft moeten gaan in de jaren in, maar vooral na, den oorlog, totdat op monetair gebied weder de rust was teruggekeerd. Het is eene aangrijpende beschrijving van al het lijden van het Deutsche Volk onder de jaren van drukkende onzekerheid, toen de waarde van het geld en de waarde van goederen in geld uitgedrukt in Duitschland zeer onstandvastig waren. Levendig wordt ons voor oogen afgeschilderd die tijd van algemeene verwazing, zooals men het haast zou kunnen noemen, dat geld zonder eenige redelijke beperking maar werd aangemaakt. President Schacht herinnert er aan (blz. 75), hoe in het jaar 1923 alleen voor de Reichsbank 133 verschillende drukkerijen met 1783 machines bezig waren bankbiljetten te drukken. Doch daarnaast kwam in omloop het zoogenaamde „Notgeld” van allerlei zijden, steden, industrieën, spoorwegen; die allen gaven hun eigen geld uit, dat eerst bedoeld was in kleinen kring alleen ter plaatse voor een korten tijd in het gebrek aan omloopsgeld te voorzien, maar welk ondeugdelijk geld feitelijk werd verheven tot Rijksgeld, toen de Reichsbank bereid was om dergelijk dwaas papier in betaling aan te nemen en daartegen hare eigen echte biljetten af te geven.

President Schacht geeft dan eene uitvoerige beschrijving van de toenemende verwarring, welke het gevolg was van de Ruhr-bezetting. Dat deel van zijn werk wekt herinneringen op, welke de schrijver nog blijkbaar kwalijk uit het geheugen kan wisschen, en geeft hem aanleiding tot verschillende bittere uitingen (blz. 42—43).

President Schacht geeft vervolgens eene beschrijving, hoe hij als Reichskommissar werd aangesteld en als het ware tegenover eene overweldigende overmacht stond om maatregelen tot sanering van het geldwezen in Duitschland voor te bereiden en spoedig tot uitvoering te brengen.

Op blz. 80 geeft hij een hoogst interessant cijferoverzicht van de fluctuatien en de waarde van de Mark tegenover den Dollar. Maar het merkwaardigste is hierbij, dat die fluctuatien vooral op de beurs te Keulen tot uitdrukking kwamen, terwijl op hetzelfde oogenblik, zijnde na 20 November 1923, in Berlijn reeds vastgehouden werd aan een vasten koers van 4,2 biljoen Mark (of 4,2 fictieve Goudmark) tegenover 1 Dollar. De fluctuaties op de Keulse beurs liepen van 13 November 1923 van 3,90 biljoen Mark tot 20 November 1923 op tot 11,70 biljoen Mark in een dollar, om na 27 November 1923 weder even plotseling in andere richting te gaan en van 10,20 biljoen Mark (27 November 1923) terug te loopen tot 4,90 biljoen Mark op 6 December 1923. Dergelijke feiten geven ons achterna nog een denkbeeld van de verwar-



ring in Duitschland, dat namelijk in de eene stad een prijs van 4,2 biljoen Mark bestond, tegenover een prijs in eene andere stad op eenige uren afstand van 11,70 biljoen Mark.

President Schacht geeft dan eene hoogst interessante uiteenzetting van de beweging, welke riep om het aftreden van President Havenstein; verder van het oprichten van de Rentenbank en de Golddiskontbank, van den arbeid van het Dawes-Comité, het maken van de Statuten voor de gereorganiseerde Reichsbank, en ten slotte (laatste hoofdstuk) spreekt hij over de internationale „Zusammenarbeit“.

Hoewel dus op verschillende plaatsen in dit boek nog bitterheid naar voren komt, zoo is het slot toch geheel in verzoenenden zin en ademt het den ernstigen wil om, onder begraving van de grieven van vroeger, thans de handen ineen te slaan tot vriendschappelijke samenwerking, en uitermate treffend, vooral na de vorige bladzijden, is de eind-passage op blz. 194:

„Wir fühlen und sehen, dass die Ordnung das Chaos, die Vernunft das Unvernünftige, die Liebe den Hass überwindet. Wir fühlen und sehen, dass auch unser Dasein einem vernünftigen, vollkommeneren Ziele zustrebt. Aus diesem Bewusstsein entspringt unser sittliches Pflichtgefühl, das uns antreibt unser eigenes Handeln mit jenen grossen Gesetzen des Daseins in Übereinstimmung zu bringen, indem wir Vernunft, Ordnung und Liebe zur Richtschnur unseres Handelns machen.“

Een geheel andere geest is weer te vinden in het boek van Gouverneur Franck van de Nationale Bank van België.

België had de zwaarste beproevingen reeds doormaakt in den vreeselijken tijd van den oorlog, en voor België was thans één van de voornaamste zaken eene definitieve regeling van zijn muntwezen, om weder goed op de been te komen. Hoe kort geleden die maatregelen genomen zijn, zoo is het toch weder in hooge mate belangwekkend om een geregeld overzicht daarvan voor zich te hebben.

Ook België heeft moeten tasten en heeft ook tijdens dat zoeken naar den juisten weg een crisis moeten doormaken. Omstandig worden medegedeeld de pogingen door den oud-Directeur van de Banque Nationale de Belgique, den Minister van Financiën Janssen, gedaan, ten deele in samenwerking met Minister van der Vijvere, om reeds in den aanvang van 1926 tot eene stabilisatie te komen. Minister Janssen heeft daarbij niet voldoende aandacht geschonken aan het groote gevaar van het voortbestaan van de vlottende schuld. Deze vlottende schuld toch kon iederen dag worden aangeboden ter omwisseling in bankbiljetten, waardoor de emissie van bankbiljetten zeer tot nadeel van den economischen toestand zou kunnen worden uitgebreid, en met deze bankbiljetten zouden vreemde deviezen of goud kunnen gevraagd worden van het oogenblik af, dat de Regeering en de Nationale Bank de gefixeerde waarde van het omloopsgeld zouden willen handhaven. Op eene onvoldoende regeling van het groote probleem van de vlottende schuld is dan ook het project-Janssen geheel in duigen gevallen.

Nieuwe, meer krachtige, maatregelen waren noodig en daarvoor was ook een nieuwe man noodig. Die nieuwe man is gevonden in den bankier Francqui, die met eene buitengewone energie, in zijne qualiteit van Minister zonder portefeuille in den Raad van Ministers, het geheele vraagstuk ter hand heeft genomen, en in de eerste plaats zijne aandacht heeft gewijd aan de oplossing van het probleem van de vlottende schuld. Daarvoor heeft hij weten door te drijven de consolidatie van een deel van de vlottende schuld in langer loopende, en verder in de omzetting in aandelen van de Maatschappij der Belgische Spoorwegen, welke intusschen was opgericht en waarin alle voornaamste spoorwegen van België werden ondergebracht. Talrijk zijn de reizen geweest van Minister Francqui en zijne medewerkers in de Regeering en

van de Directie van de Banque Nationale naar Londen en naar Parijs; naar het Westen om de medewerking te verkrijgen van het Engelsche en Amerikaansche bankwezen, naar het Zuiden om eene oplossing te vinden voor de hoogst delicate verhouding, ook op monetair gebied, tusschen Frankrijk en België. Toen bleek, dat Frankrijk nog niet bereid was om definitieve stappen tot stabilisatie te doen, heeft de heer Francqui uit naam van de Belgische Regeering aan de Fransche medegedeeld, dat België van plan was zijn programma uit te voeren.

Op Zondagavond, 24 October 1926, heeft, onder voorzitterschap van den Koning, eene langdurige vergadering plaats gehad van den geheelen Ministeraad en daar werd het definitieve plan van stabilisatie aangenomen. Reeds den volgenden morgen, 25 October 1926, heeft Gouverneur Franck om half tien de vertegenwoordigers van alle groote banken bijeengeroepen in de Banque Nationale en heeft hij aan deze het systeem van de stabilisatie uiteengezet. Een uur later had hij de cambistes bij zich in de Bank, en vervolgens is hij zelf naar de beurs gegaan om de groote menigte van vaste beursbezoekers door het levende woord op de hoogte van den maatregel te brengen. Denzelfden morgen waren naar alle deelen van de wereld telegrammen gezonden aan de centrale banken, om mede te werken tot de nieuwe notering van den gestabiliseerden Franc, en meer speciaal van het nieuwe vijfvoud, de Belga.

Met eene bewonderenswaardige paraatheid zijn dus deze maatregelen genomen en stond de financieele wereld plotseling voor het feit, dat van den eenen dag op den anderen de onzekerheid in België had plaats gemaakt voor absolute stabiliteit, gewaarborgd door zeer krachtige factoren, waaronder in de eerste plaats te noemen eene groote internationale leening en verder een niet minder groot crediet van de Amerikaansche en Europeesche circulatiebanken.

Hoogst merkwaardig is het beeld, dat als bijlage op pag. 170 van het boek van den heer Franck wordt gegeven in grafischen vorm. Van 1 Juli tot 10 Augustus 1926 komen sprongen voor in de waarde-bepaling van den Franc tegenover het £ sterling van 34 tot 46,50, om weer terug te vallen tot 33,50; van 10 Augustus tot 25 October, zijn er ook nog groote wisselingen, ofschoon die beperkt bleven tusschen 33,50 en 37. En van 25 October 1926 af zien wij plotseling de bijna rechte en rustige lijn van nagenoeg de goudpariteit, nagenoeg in zoover, dat de nieuwe Belga ook plotseling was gekomen even over de grens van het goudinvoerpunt in België, zoodat reeds op hetzelfde oogenblik de natuurlijke toevloeiing van nieuwe bedragen aan goud naar België kon plaats vinden.

Het boek van den heer Franck wijst ook op inspanning, op onzekerheid en alle moeilijkheden daaruit voortkomende, maar toch is het in aspect zooveel vredelievender dan het boek van President Schacht. Maar ook in het boek van Gouverneur Franck komt in de eerste plaats naar voren de wensch en het groote nut van internationale samenwerking.

Deze twee boeken leveren dus een krachtig en prachtig pleidooi voor de nieuwe aera, welke wij zijn ingegaan, waar als eerste doel met groote letters aan den horizon is te lezen: Samenwerking en vriendschap tusschen de landen, en in directen praktischen vorm in de eerste plaats tusschen de groote centrale banken over de geheele wereld.

G. VISSERING.

24 Februari 1927.

#### ONTVANGEN:

*La Política Hacendaria y la Revolución*, por Alberto J. Pani, Secretario de Hacienda y credito publico. Mexico, 1926; Editorial „Cultura“.

*De Limburgsche Kolenmijnen*, door G. de Clercq. Polytechnische Bibliotheek. Amsterdam, z. j.; N.V. Uitgevers-Maatschappij v/h. van Mantgem & de Does.

MAANDCIJFERS. RIJKSPOSTSPAARBANK.

Table with columns: JANUARI, 1925, 1926, 1927. Rows include Inlagen, Terugbetalingen, Tegoed der inleggers, etc.

STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN.

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

GELDKOERSEN. OPEN MARKT.

Table showing exchange rates for Amsterdam, London, Berlin, New York, etc. Columns include dates from 1927 to 1914.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Table showing exchange rates in the Netherlands for various cities like New York, London, Berlin, etc.

Table showing exchange rates for Zwitserland, Weenen, Praag, Boekarest, Milaan, Madrid.

\* Notering te Amsterdam. \*\* Notering te Rotterdam. 1) Particuliere opgave.

2) Wettelijk gestabiliseerd tusschen 7.53 1/2 en 7.21 1/2.

Table with columns: Data, Stock-holm, Kopen-hagen, Oslo, Helsing-fors, Buenos-Aires, Montreal.

\* Notering te Amsterdam. \*\* Not. te Rotterdam. 1) Part. opgave.

Laatste bekende noteringen te Amsterdam en Rotterdam op 28 Febr. 1927 voor telegrafische uitbetaling op:

Large table of exchange rates categorized by region: Europa, Amerika, Azië, Afrika, Australië.

Advertisement for DEN HAAG HEERENGRACHT 50 featuring ODHNER REKENMACHINES with telephone number 13300.





ontstaan, omdat toen bekend werd, dat de toeneming van de voorraden te Londen in de vorige week vrij groot, nl. ongeveer 1700 ton, is geweest. Amsterdam Rubber: 341½, 346½, 345½; Deli Batavia Rubber: 276, 279½, 280½, 280; Hessa Rubber: 524, 533, 532½; Indische Rubber Comp.: 395, 398, 400, 407; Java Caoutchouc: 212, 219½, 218½; Kali Telepak: 340½, 339, 346, 344½; Lampong Sumatra Rubber: 238½, 249, 247; Ned.-Ind. Rubber & Koffie: 335, 339, 343, 344; R'dam Tapanoeli: 163, 171½, 174½, 174; Serbadjadi: 343, 349½, 350; Sumatra Caoutchouc: 301, 306½, 300; Sumatra Rubber: 399½, 405, 404½; Vereenigde Ind. Cultuur Ondernemingen: 207½, 214½, 213.

Voorts waren *scheepvaartuandeelen* gezocht, vrijwel voor alle soorten, hoewel toch groote verschillen in waardeering waren op te merken. De stemming was tevoor ook wel opgewekt geweest, doch werd gestimuleerd, toen bekend werd, dat de „Oostzee” en de „Hillegersberg” 5 pCt. dividend over 1926 zouden uitkeeren. Daarnaast waren aandeelen Holland-Amerika Lijn gezocht — vooral op den laatsten dag van de berichteweek — terwijl ook aandeelen Solleveld, Koninklijke Hollandsche Lloyd, enz. een goed onthaal hebben gevonden. Holland-Amerika Lijn: 80½, 85½, 84½; Java-China-Japan Lijn: 133½, 134½, 133½; Kon. Ned. Stoomboot Mij.: 102, 103½, 104½; Ned. Scheepvaart Unie: 189, 190, 191, 192½; Solleveld: 91½, 93, 94, 96; Stoomvaart Mij. Nederland: 190, 189½, 191½.

De *petroleummarkt* was eenigszins gedrukt voor aandeelen Koninklijke, in het bijzonder nadat de prijsverlaging voor Mid Continent petroleum was gemeld. Daarentegen konden aandeelen Geconsolideerde tijdelijk van een vaste houding blijk geven. Dordtsche Petroleum Ind. Mij.: 369½, 367½; Gec. Holl. Petr. Cy.: 257½, 267½, 259; Kon. Petr. Mij.: 391½, 388½, 391½; Perlak Petr.: 74½, 74, 74½; Peudawa: 27½, 28½, 29½.

De afdeling voor *tabaksuandeelen* was eenigszins verdeeld. Arendsburg: 637½, 638, 640½; Besoeki Tabak: 347, 356, 363, 362½; Deli Batavia Mij.: 464, 463½, 461½, 466; Deli Mij.: 446½, 448, 447, 450; Oostkust: 216, 222, 225½, 226½; Senembah: 443½, 445, 437½, 442; Temoeles Landbouw Mij.: 439, 448½, 445.

In de markt voor *mijnaandeelen* stegen aandeelen in tinnemaatschappijen, in verband met het prijsverloop van het desbetreffende metaal. Daarnaast is de aandacht gevallen op preferente aandeelen Müller Mijnbouw, welke lager aangeboden waren als gevolg van het bericht, dat geen aflossing van de aandeelen zou plaats vinden. Aandeelen Boeton waren hooger op berichten omtrent een gunstige exploitatie. Alg. Exploratie Mij.: 91½, 90½, 93½, 92½; Billiton 1e Rubriek: 771, 777½, 783; Müller Mijnbouw Mij.: 87½, 91, 86, 87; Boeton Mijnbouw Mij.: 143½, 149½, 157, 154; Redjang Lebong: 218, 221, 223, 220; Singkep Tin Mij.: 457, 466½, 473.

Van *binnenlandsche industriele aandeelen* hebben kunstzijde soorten zich kunnen verheffen na de reactie, veroorzaakt door het bericht van uitgifte van preferente aandeelen door de Enka. Tegen het einde van de berichteweek is de stemming hier zelfs zeer opgewekt geworden. Voor het overige was de geheele afdeling tamelijk vast, o.a. voor Stokvis, Jurgens, Machinefabriek Breda, enz. Centrale Suiker Mij.: 128½, 128½, 128½; Hollandische Kunstzijde Industrie: 88½, 86½, 90½, 96½; Jurgens: 172½, 171½, 172½; Maekubee: 96½, 98½, 102½; Ned. Kunstzijdefabriek: 259½, 263½, 271; Philips Gloeilampenfabriek: 376.

*Theeuandeelen* hebben een krachtige opleving kunnen ondergaan, nadat de prijzen op de veiling, enkele dagen geleden te Amsterdam gehouden, een gunstig verloop hebben gehad. Amsterdam Thee: 87½, 95, 102, 99; Balapoelang: 380, 402½, 415, 417; Goalpara: 596, 600, 611, 630; Melangbong: 181, 191, 193, 191½; Pasir Karet: 151, 158½, 163½; Kongga Landbouw: 345, 364, 362; Sedep: 520, 536½, 545, 555.

*Bankuandeelen* waren stil, doch vrij vast. Amsterdamse Bank: 167½, 170, 172½; Holl. Bank voor Zuid-Amerika: 75½, 74½, 74½; Incasso Bank: 120½, 121; Java'sche Bank: 364½, 362½; Koloniale Bank: 248, 249½, 257½, 265½, 259½; Ned.-Ind. Handelsbank: 173½, 175½, 178½, 177½; Ned. Handel Mij. C. v. A.: 157, 159½, 161; R'damsche Bankverein.: 93, 92½, 93; Twentsche Bank: 143.

De *Amerikaansche afdeling* is, in overeenstemming met Wallstreet, opgewekt geweest, veelal bij ruime omzetten. Anacouda Copper: 96, 97½, 97½; Studebaker: 52½, 53½, 54, 53½; United States Steel Corp.: 159½, 162½, 161½; Atchison Topeca: 170½, 170; Baltimore & Ohio: 116, 115½, 116½, 114½; Erie: 46½, 47½, 46; Missouri Kansas & Texas: 41, 40½, 40½; Southern Pacific: 111½, 110½; Union Pacific: 166½, 169, 168½; Wabash Railway: 67½, 68½, 70½, 74½.

## GOEDERENHANDEL.

### GRANEN.

1 Maart 1927.

Tarwe. Ook de afgelopen week is er een geweest van geringe fluctuaties, zoowel in de export- als in de importlanden. In Chicago daalde de Mei-termijn van 140¼ tot 138¾, doch Winnipeg ging van 138¾ naar 139¼. De Februari-termijn te Buenos Aires daalde van 11,10 tot 10,95. Aanvankelijk was de stemming ook in de Europeesche markten trager en de indruk was, dat de markt zich moeilijk zou kunnen handhaven. Ofschoon de verschepingen wel wat kleiner geweest waren, waren zij toch nog zeer groot en de stoomende hoeveelheid bleek van dien aard, dat men moeilijk kon verwachten, dat alles werd opgenomen. Gedurende de laatste dagen is de stemming evenwel wederom aanmerkelijk verbeterd. Op de meeste Continentale markten gaat men regelmatig voort met het doen van aankopen en de Portugeesche regeering was al heel actief door ook deze week weer een vijftal ladingen te koopen. Het was ditmaal niet uitsluitend Canadeesche tarwe, zoals de vorige week, maar ook Platatarwe en Noord-Amerikaansche Hard Winter tarwe, die gekocht werd. In de afgelopen week waren de verschepingen wederom iets grooter dan in de voorafgaande, doch zij bleven beneden de zeer groote verschepingen der daaraan voorafgaande weken. De stoomende hoeveelheid is ongeveer onveranderd gebleven, en waar nu spoedig de aanvoeren belangrijk grooter zullen worden, zal dan ook meer definitief blijken of werkelijk het Continent van Europa aan dergelijke kwantiteiten tarwe behoefte heeft.

In de Vereenigde Staten blijven de berichten over de winter-tarwe afwisselend, doch over het algemeen tamelijk gunstig. Zeer eigenaardig was het, dat het veto van den president, betreffende het aangenomen wetsontwerp voor hulp aan de boeren, de markt steunde, terwijl vroeger het vooruitzicht van regeeringssteun aan de boeren juist een reden tot hausse geweest was. De statistische positie in de Vereenigde Staten is er nog niet sterker op geworden, omdat de zichtbare voorraad nog steeds eenigszins toeneemt. Daarentegen verwacht men dat de voorraden op de boerderijen betrekkelijk klein zullen blijken, volgens het regeerings-rapport, dat ons op het oogenblik nog niet bekend is.

De groote verschepingen van de verschillende graansoorten maken dat de vrachten in Argentinië vast blijven en dit ondersteunt dan ook de graanmarkt in Europa, terwijl het aan den anderen kant die van Argentinië eenigszins drukt. Ook in Australië blijft de vrachtenmarkt vast gestemd. Er was over het algemeen goede vraag voor Australische tarwe, zoowel in Engeland als op het Continent, terwijl ook het verre Oosten regelmatig Australische tarwe blijft opnemen.

Rogge. Niettegenstaande de verschepingen van rogge niet bijzonder groot zijn, is de markt niet verbeterd, integendeel de prijzen zijn eenigszins afgebrokkeld. De aangeboden hoeveelheden zijn evenwel niet van dien aard dat de stemming bepaald flauw geworden is. De meeste rogge komt van Noord-Amerika, waar men dringender aan de markt was dan in de voorafgaande weken. Er waren eenige berichten, dat in Duitschland het aanbod van inlandsche rogge wat sterker was, doch aan den anderen kant waren het ook weder Duitsche markten, die beperkte hoeveelheden Amerikaansche rogge opnamen.

Maïs. Dit artikel is onder invloed van de voortdurende groote verschepingen. In de afgelopen week werd er ook meer maïs afgeladen aan de Donau, terwijl La Plata, nu geheel aan het eind van den ouden oogst, nog hoeveelheden maïs verscheept, die het midden in het seizoen maar zelden bereikt. Het is dus duidelijk, dat de oude oogst van La Plata nog lang niet op is. De tusschenperiode tusschen ouden en nieuwen oogst gedurende welke de verschepingen gewoonlijk zeer klein zijn, zullen wij dus waarschijnlijk dit jaar niet kennen, tenzij voortdurende regens de oogstbeweging aanmerkelijk zouden vertragen. Tot nog toe ontbreken evenwel alle nadeelige berichten, zoodat de vooruitzichten nog steeds onveranderd blijven voor een vroegen en een zeer grooten oogst. Onder die omstandigheden zijn de prijzen in de meeste markten wat gedaald. De Hamburgsche markt, die een tijd lang vrijwel de beste van West-Europa was, is nu ook gedaald tot het niveau van de meeste andere markten, aangezien daar twee volle ladingen op de markt drukten. Onze markt wordt eenigszins overvoerd met maïs, doch tot nu toe kan men niet anders zeggen, dan dat deze maïs ten slotte goed wordt opgenomen, ook al moesten de prijzen verder afbrokkelen. De Antwerpse markt toont weinig leven, maar de prijzen zijn daar toch iets hooger dan in Holland. In de Engelsche markt gaat al zeer weinig om. De hoofdmakten toonen weinig

## Noteringen.

Data	Chicago			Buenos Aires		
	Tarwe Mei	Mais Mei	Haver Mei	Tarwe Maart	Mais Maart	Lijnzaad Maart
26 Feb. '27	139 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	76 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	45	10,90	5,85	14,40
19 „ '27	140 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	79 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	45 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	11,05	5,90	14,65
26 Feb. '26	163 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	79 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	41 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	12,70	6,75	15,10
26 Feb. '25	195	133 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	55 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	17,60	10,60	24,65
26 Feb. '24	109 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	81 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	46 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	10,30	8,— <sup>1)</sup>	19,30
20 Juli '14	82	56 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	36 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	9,40	5,38	13,70

1) Mei.

## Locoprijzen te Rotterdam/Amsterdam.

Soorten	28 Febr. 1927	21 Febr. 1927	1 Maart 1926
Tarwe (Hardwinter II) .. <sup>1)</sup>	15,25	15,25	15,60
Rogge (No. 2 Western) .. <sup>1)</sup>	12,90	13,—	10,35
Mais (La Plata) .....	163,—	166,50	168,—
Gerst (48 lbs. malting) .. <sup>2)</sup>	225,—	233,—	171,—
Haver (Canada 3) .....	11,60	11,60	10,25
Lijnkoeken (Noord-Ameri- ka van La Plata-zaad) .. <sup>1)</sup>	12,20	12,40	12,50
Lijnzaad (La Plata) .....	364,—	368,—	334,—

1) per 100 KG. 2) per 2000 KG. 3) per 1960 KG.

## AANVOEREN in tons van 1000 KG.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	20/26 Febr. 1927	Sedert 1 Jan. 1927	Overeenk. tijdvak 1926	20/26 Febr. 1927	Sedert 1 Jan. 1927	Overeenk. tijdvak 1926	1927	1926
Tarwe .....	29.146	256.155	143.978	—	9.264	1.917	265.419	145.895
Rogge .....	2.342	35.619	33.156	—	—	—	35.619	33.156
Boekweit .....	1.304	5.450	4.746	—	67	90	5.517	4.836
Mais .....	30.379	233.818	174.677	7.250	48.914	15.587	282.732	190.264
Gerst .....	13.007	58.667	59.817	—	1.190	1.781	59.857	61.598
Haver .....	1.564	16.642	22.682	—	100	1.745	16.742	24.427
Lijnzaad .....	1.687	21.912	34.439	5.863	28.745	33.689	50.657	68.128
Lijnkoek .....	516	21.300	45.551	—	—	—	21.300	45.551
Tarwemeel .....	4.536	19.907	9.587	122	6.655	1.753	26.562	11.340
Andere meelsoorten .....	538	2.715	1.755	—	—	—	2.715	1.755

vraag en daar zijn de prijzen te laag om de stoomende ladingen op te nemen. Van de kleinere markten hoort men weinig.

Gerst. In tegenstelling met wat men algemeen hoort, wijzen wij er nog eens op, dat de verschepingen van gerst van week tot week groter zijn dan een jaar geleden. Dit bewijst wel de goede vraag, die er voor dit artikel bestaat. In den laatsten tijd is deze vraag evenwel aan het afnemen en dientengevolge konden de prijzen voor de meeste soorten zich niet handhaven. Ook Noord-Amerika volgt de dalende beweging eenigszins en tamelijk lage bidingen werden uitgevoerd; de omzet is evenwel betrekkelijk gering. Argentinië verschepet dit jaar veel meer gerst dan in andere jaren. De kwaliteit van de aankomende gerst is over het algemeen zeer bevredigend.

Haver. Van de verschepingen van dit artikel komt verreweg het grootste gedeelte van Argentinië. Over het algemeen zijn de markten tamelijk goed, ofschoon de vraag verminderd en de omzet dus betrekkelijk gering is. De voorraden zijn evenwel nergens bijzonder groot, zoodat de prijzen zich tamelijk goed hebben kunnen handhaven.

## SUIKER.

De prijzen op de verschillende Suikermarkten schommelden in de afgelopen week niet noemenswaard.

De noteringen op de New Yorksche termijnmarkt toonden aan het einde der week heel weinig verandering in vergelijking met die bij de opening:

Sp. C. Mrt. Mei Juli Spt. Dec. J. '28.

Slot voorafg. week .....	4.90	3.06	3.18	3.30	3.39	3.29	3.15
Opening verslagweek .....	4.90	3.09	3.22	3.34	3.43	3.32	3.16
Slot verslagweek .....	4.93	3.13	3.21	3.33	3.41	3.31	3.11

De vaste opening was gedeeltelijk het gevolg van een grooten rietbrand in de Provincie Camaguez in Cuba. Een verdere stijging werd te wegegebracht door het bericht, dat de President van de Cubaansche Regeering het decreet zou teekenen, waarin de productie van elke fabriek wordt vastgesteld.

De ontvangsten in de Atl. havens der Vereenigde Staten bedroegen deze week 65.000 tons, de versmeltingen 50.000 tons tegen 75.000 tons in 1926 en de voorraden 219.000 tons tegen 105.200 tons. Daar deze cijfers geen verbetering aantoonden, kon de vaste stemming zich niet handhaven.

In Cuba-suiker werden flinke afdoeningen gerapporteerd tot 3,12% d.c. en 3,19 d.c. & fr. New York.

De Cuba-statistiek is als volgt:

	1927	1926	1925
	Tons	Tons	Tons
Weekontvangsten tot 19/2...	203.050	181.554	218.080
Totaalsedert 1 Jan.—19 Febr.	1.027.540	1.310.462	1.370.913
Werkende fabrieken .....	173	174	177
Weekexport 19/2 .....	94.411	106.263	143.122
Totale export sedert 1 J.—19 F.	421.503	732.248	539.917
Totale voorraad 19/2 .....	606.037	578.215	530.996

Volgens F. O. Licht was het weer in Europa gedurende de maand Januari over het algemeen te zacht. In Februari kwam een koude periode voor, die wat langer duurde, doch in Duitschland met gemengde gevoelens werd begroet. De vraag of de bietuitzaai voor 1927 uitgebreid zal worden en zoo ja, hoe groot deze uitbreiding zal zijn, is voor Duitschland op het oogenblik moeilijker te beantwoorden dan voor de andere Europeesche bietlanden, waar men — met uitzondering van Polen en Roemenië — vrij algemeen geneigd is tot uitbreiding, gezien de gezonde statistische positie van het artikel en de goede prijzen, welke op het oogenblik te bedingen zijn. In Duitschland echter spelen de nog onopgeloste vraagstukken van Suikeraccijns en de beperking van buitenlandsche krachten voor veldarbeid zulk een belangrijke rol, dat de landbouwers hunne beslissing, of zij wel tot uitbreiding zullen overgaan, opschorten tot deze punten zijn opgelost. Licht zegt dan ook niet vóór einde Maart in staat te zullen zijn een eindraming te publiceren van het biet-areal voor 1927.

In België heeft het gouvernement kortgeleden den belastingvrijen uitvoer van suikerbieten toegestaan. Aangezien de Fransche fabrieken wegens de heerschende rechten betere prijzen kunnen betalen dan de Belgische, zal dit voor onafhankelijke landbouwers in België een goede aanleiding zijn hun biet-areal uit te breiden, waardoor het totaal belangrijk grooter zal zijn dan in 1926. Of echter het areal van 1925 zal worden bereikt, valt evenwel nog te bezien. De laatste raming der bietsuikerproductie voor 1926/27 heeft Licht niet gewijzigd.

De markt in Engeland opende vast. De noteringen op de Londensche termijnmarkt stegen langzaam tot het midden der week om dan weer geleidelijk af te brokkelen. Het slot luidde als volgt:

Februari 1927 ..	Sh. 18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Aug. 1927 ..	Sh. 18 <sup>9</sup> / <sub>4</sub>
Maart ..	18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Dec. ..	16 <sup>7</sup> / <sub>4</sub>
Mei ..	18 <sup>9</sup> / <sub>4</sub>		

De Zichtbare voorraden bedragen volgens Czarnikow:

	1927	1926	1925
	Tons	Tons	Tons
Duitschland 1 Februari .....	1.065.000	1.143.000	841.000
Tsjechoslowakije 1 Februari .....	561.000	900.000	694.000
Frankrijk 1 Februari .....	505.000	425.000	488.000
Nederland 1 Januari .....	238.000	170.000	195.000
België 1 Januari .....	124.000	205.000	228.000
Polen 1 Februari .....	257.000	285.000	253.000
Engeland 1 Feb. geïmpt. suiker	328.000	481.000	148.000
Engeland 1 Feb. Binnenl. suiker	33.000	11.000	—
Europa ..	3.111.000	3.620.000	2.847.000
V.S. Atlant. havens 23 Febr. ...	219.000	105.000	106.000
Cuba 19 Febr. ....	606.000	578.000	531.000
Totaal ..	3.936.000	4.303.000	3.484.000

De noteringen op de tweedehands Suikermarkt in Java vertoonden een langzaam stijgende richting. Het slot was vast bij de ondervolgende noteringen:

Superieur loco en Maart ..... f 12.37½  
 „ Mei Nieuwe oogst.... „ 19.87½ per 100 K.G.  
 „ Juni „ „ „ „ 19.37½ „ „

De markt hier te lande volgde in hoofdzaak Londen en New York. De noteringen aan het einde der week luiden:

Maart.... f 21.¼ } vergeefs aangeboden  
 Mei..... „ 22. }

### KATOEN.

Marktbericht van de Heeren Sir Jacob Behrens & Sons,  
 Manchester, d.d. 23 Februari 1927.

De Amerikaansche katoenmarkt blijft vast en prijzen hebben slechts weinig gefluctueerd. Over den Egyptischen oogst valt niets nieuws te vermelden en de verzending naar Alexandrië gaat geregeld door. Locoverkoop in Liverpool waren in de afgelopen week zeer aanzienlijk en bedroegen totaal 64.000 balen, waarvan 46.600 Amerikaansche, 11.600 Braziliaansche en Peruaansche, 2100 Egyptische en Soedaneesche en 3700 Empire.

De Amerikaansche garenmakmarkt was de laatste helft van de vorige week zeer actief en spinners hebben hun prijzen aanmerkelijk verhoogd. Eenendeels is dit het gevolg van de meerdere geboekte orders, waardoor men minder haast heeft om te verkoopen, terwijl men anderzijds het voorstel van de American Yarn Association om algemeen hogere prijzen te bedingen, steunt. Prijzen zijn allround dan ook veel hooger, hoewel de algemeene stijging van ruim een half penny en meer, zeer veel oppositie ondervindt. Er bestaat nog steeds een goede vraag naar alle soorten twist en weft. De prijsstijging houdt echter zaken tegen en deze heeft wel wat al te spoedig plaats gevonden. Verkoopen zijn deze week dan ook gering geweest, hoewel in dhooty-garens goede zaken gedaan zijn. Het is een feit, dat spinners hun positie reeds belangrijk verbeterd hebben en hun prijzen minstens 1½ d. per lb sedert de vorige maand hebben opgevoerd, terwijl het ruwe materiaal nauwelijks ½ penny duurder is. Naar Egyptische soorten bestaat een goede vraag, doch de pogingen om tot prijsverbetering te komen, ondervinden veel tegenstand. Desniettegenstaande worden er goede zaken gedaan en is er meer vraag naar 60er twist. In getwijnde bundelgarens beperken zaken zich voornamelijk tot directe behoefte.

Wat de doekmarkt betreft, kan men nu veilig beweren, dat na verscheidene slappe maanden het produceerend gedeelte van den handel eindelijk begint te herleven. Er bestaat een goede vraag, die zich langzamerhand naar alle doeksoorten begint uit te breiden. Er zijn goede zaken gedaan, vooral in dhooties, grey shirtings etc. voor de Calcuttamarkt, waardoor zoowel fabrikanten als spinners in staat zijn gesteld de positie eenigszins te beheerschen, speciaal in deze doeksoorten en de daarop betrekking hebbende garenummers. Prijzen gaan dagelijks naar boven en zelfs in die gevallen, waarbij enkele fabrikanten niet in staat waren hun positie te verbeteren, dwingen de onzekere garenprijzen hen tot flinke prijsverhoogingen. Wat de Amerikaansche afdeling betreft, varieert het prijsniveau bijna dagelijks en hoewel de Egyptische sectie niet dermate geprofiteerd heeft, toonen ook hier prijzen neiging tot stijgen. Indië toont verreweg de meeste belangstelling van alle overzeesche markten; doch als een gevolg van de nieuwe positie in Lancashire worden diverse aanvullingsorders voor alle deelen van de wereld geboekt.

16 Febr. 23 Febr. Oost. koersen. 15 Febr. 22 Febr.

Liverpoolnoteringen. T.T. op Br.-Indië 1/6 1/5¼  
 F.G.F. Sakellaridis 13,80 13,70 T.T. op Hongkong 2/0 2/0¼  
 G.F. No. 1 Oomra.. 5,85 5,85 T.T. op Shanghai 2/6½ 2/6¾

### KOFFIE.

Veel nieuws kan over de afgelopen week niet worden medegedeeld. Aan het einde van de vorige week kwam een klein herstel in de noteringen, doch van eene vaste stemming kan nog niet gesproken worden. De termijnmarkt was eenigszins schommelend en de prijzen aan de call van hedenmorgen toonen ten slotte zeer weinig verschil tegen verleden week.

In Brazilië kwam, voor wat Santos betreft, zeer weinig verandering in de kost- en vracht-aanbiedingen, terwijl die van Rio iets opliepen.

De offertes uit Indië van Palembang Robusta liepen eene kleinigheid op, doch de belangstelling voor deze soort is gering.

De prijzen van gewoon goed beschreven Superior Santos op prompte verscheping zijn thans ongeveer 79/- à 81/- per cwt. en van dito Prime ongeveer 82/- à 83/-, terwijl zij van Rio type New-York 7 met beschrijving, prompte verscheping, bedragen 70/3 à 70/6.

Van Robusta op aflading van Nederlandsch-Indië zijn de prijzen in de eerste hand op het oogenblik:

Palembang Robusta, Maart verscheping, 38 ct.; Benkoele Robusta, Maart/April verscheping, 38 ct.; Mandheling Robusta, Maart verscheping, 40 ct., alles per ½ KG., cif, uitgeleverd gewicht, netto contant.

De officieele loco-noteringen bleven onveranderd 55 ct. per ½ KG. voor Superior Santos en 48 ct. voor Robusta, terwijl de omzet nog altijd niet bevredigend kan genoemd worden.

De noteringen aan de Rotterdamsche termijnmarkt waren aan de ochtend-call als volgt:

	Santos-contract basis Good				Gemengd Contract basis Santos Good			
	Mrt.	Mei	Sept.	Dec.	Mrt.	Mei	Sept.	Dec.
1 Maart	43¼	42¾	40½	39¾	41½	40¼	37	34¼
22 Febr.	43¼	42¾	40½	39¾	41¼	41	37¾	35½
15 „	44¾	43¾	41¾	39¾	42¼	41¾	37¾	35½
8 „	44¾	43¾	42¼	40¾	42¾	42¾	38¾	36¼

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

	Maart	Mei	Sept.	Dec.
28 Feb. ....	\$ 13,93	\$ 13,18	\$ 11,75	\$ 11,40
21 „ .....	„ 13,92	„ 13,29	„ 11,90	„ 11,62
14 „ .....	„ 13,98	„ 13,35	„ 11,97	„ 11,58
7 „ .....	„ 14,38	„ 13,70	„ 12,35	„ 11,95

Rotterdam, 1 Maart 1927.

### THEE.

De theemarkt in de afgelopen week bepaalde zich tot de veiling van 24 dezer, die een aanbod te zien gaf van ongeveer 26.000 kisten. In tegenstelling met de verwachting, had de veiling een vrij vlug verloop, mede als gevolg van de betere tendenz van de Londensche markt. Het prijsverloop was onregelmatig, alles wat aan den ordinairen kant was, moest 2 tot 4 cts. prijs geven. Midden-kwaliteiten waren vrijwel prijsboudend en vast voor de betere bladsorteringen, terwijl voor alles, wat kwaliteit bezat, doch waarvan de markt schaarsch voorzien was, van 1 tot 6 ct. hooger betaald werd. Tegenover de Java-theeën, die over het algemeen, wat kwaliteit betreft, te lijden hadden onder den ingetreden West-moesson, maakten de Sumatra's met haar gelijk blijvende kwaliteit, een goed figuur en konden al deze partijen dan ook hooger prijs bedingen dan in de vorige veiling. Het midden-prijsniveau voor deze veiling komt onder den invloed van groote hoeveelheden ordinaire soorten op een prijs van 70 ct., met 3 ct. beuden het niveau der vorige.

In de veiling werden nogal veel partijen opgehouden, doch door de vele verkoopen onmiddellijk na de veiling, bleef het saldo onverkochte thee slechts gering.

De volgende veiling, die van 17 Maart, zal een aanbod te verwerken geven van 29.000 kisten Ned. Ind. Thee.

Amsterdam, 28 Februari.

### STEENKOLEN.

De markten in het Vereenigde Koninkrijk zijn, ten spijt van veler verwachting, heel wat vaster geworden gedurende de laatste berichtsperiode. Misschien is dat in anticipatie van een staking in de zachte-kolenvelden van de Vereenigde Staten van Amerika, staking, die volgens bevoegden niet komen zal.

Ook in Westfalen vertoont de markt een vast voorkomen, al komen er schuchter weer hier en daar partijtjes vlam- en zelfs vetkolen voor den dag, die voor uitvoer beschikbaar zijn. Overigens behoeven zich de mijnen in Westfalen niet bezorgd over den afzet te maken, daar ze nog gedurende vele maanden ruim van orders voorzien zijn.

De prijzen zijn:

Northumberland Ongezeefde .....	f 11,35
Durham Ongezeefde .....	„ 12,10
Cardiff 2/3 Large 1/3 Smalls .....	„ 14,75
Schotsche Gezeefde .....	„ 12,15
Yorkshire Gewassen Doubles .....	„ 16,25
Westfaalsche Vetsfönder .....	„ 15,25
„ Vetstukken .....	„ 17,25
„ Smeenootjes .....	„ 16,75
„ Gasvlamsfönder .....	„ 15,—
„ Gietsokes .....	„ 17,25

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

Westfaalsche bunkercolen f.o.b. Rotterdam/Amsterdam f 11,50.

Markt vast.

## IJZER.

Gedurende de twee weken, welke verlopen zijn sedert het vorig overzicht gegeven werd, is de situatie op de markt voor walsproducten in België iets verbeterd. De nu reeds gedurende bijna vier maanden gereduceerde vraag is wat grooter geworden en de producenten hebben onmiddellijk van de gelegenheid gebruik gemaakt om de prijzen te verhoogen. Het bericht, dat de deelnemers aan het internationale ruwstaalkartel voornemens zijn om tot de vorming van syndicaten voor de afzonderlijke producten over te gaan, teneinde eene verhooging der prijzen te bereiken, is niet van directen invloed geweest op de markt, hoewel de onderhandelingen der producenten van gewalst draad bijv. over een internationale combinatie reeds ver gevorderd zijn.

In Engeland staat de markt onder druk van koopers die lagere prijzen wenschen, terwijl de hooge kooksprijzen den producenten beletten hieraan tegemoet te komen. Deze toestand duurt reeds geruimen tijd, doch kooks is in de laatste weken zelfs vaster geworden en de prijzen, zijn over het algemeen weer iets gestegen.

De Fransche ijzerprijzen zijn voor Maart op de tegenwoordige gehandhaafd, evenals de Duitsche.

	Notering in de week van		
	14/20 Feb. 1927	21/27 Feb. 1927	22/28 Feb. 1926
<b>Ruwijzer.</b>			
<i>f. o. b. Middlesborough</i>	Sh.	Sh.	Sh.
Cleveland Foundry no. 1	88/-	88/-	73/-
" " " 3	83/-	83/-	70/6
" " " 4	82/-	82/-	69/6
Hematite East Coast			
Mixed Numbers ....	90/-	90/-	77/6
<i>Wagon départ Longwy</i> (Lotharingen)	Frs.	Frs.	Frs.
Moulange P. L. no. 3...	510,—	510,—	395,—
Semi-phosphoreuse ....	545,—	545,—	420,—
<i>ab Werk Rheinl.-Westfalen</i>	Mk.	Mk.	Mk.
Giessereiroeisen no. 1	88.—	88.—	88.—
" " " 3	86.—	86.—	86.—
Hämatit.....	93.50	93.50	93.50
<i>f. o. b. Antwerpen</i>	Sh.	Sh.	Sh.
Gieterij ruwijzer no. 3..	70/-72/6	70/-72/6	62/9
<b>Walsproducten.</b>			
<i>f. o. b. Antwerpen (vrijbl.)</i>	Sh.	Sh.	
Stafijzer .....	95/-97/6	97/6-98/6	106-107/-
Plaatijzer 5 mM.....	120/-	120/-	110/-111/-
" 3 " .....	127/6-	127/6-	119-120/-
" .....	128/-	128/-	

## METALEN.

Loco-Noteringen te Londen:

Data	Koper Stan-daard	Koper Electro-lytisch	Tin	Lood	Zink
28 Feb. 1927...	56.15/-	63.-/-	315.2/6	28.10/-	31.-/-
21 " 1927...	55.-/-	61.17/6	311.7/6	28.2/6	30.17/6
14 " 1927...	54.12/6	61.7/6	308.7/6	28.17/6	30.7/6
7 " 1927...	52.17/6	60.-/-	302.17/6	29.7/6	26.7/6
1 Mrt. 1926..	58.17/6	66.-/-	295.17/6	33.-/-	35.-/-
20 Juli 1914..	61.-/-		145.15/-	19.-/-	21.10/-

VERKEERSWEZEN.  
VRACHTENMARKT.

Op de Noord-Amerikaansche graanvrachtenmarkt werden zeer weinig zaken gedaan en de vrachten bleven feitelijk onveranderd. Van de Northern Range is alleen vraag naar handige booten, voor Maart-belading, naar Antwerpen/Hamburg. Range op basis van 17 cts. per 100 lbs. zwaar graan, terwijl gerst naar Bremen vermoedelijk tegen 18 cts. kan worden gedaan.

Van de Canadeesche havens is alleen vraag naar de Middellandsche Zee en een middelmatig groote boot werd afgesloten van West St. John naar de Middellandsche Zee op basis van 21 1/2 cts. zwaar graan één haven per begin Maart. Van de Golf werd een groote lading naar Griekenland bevracht per laatste helft Maart op basis van 27 cts. één haven. Van Montreal werd niets gedaan, evenwel kan worden bevracht per begin Mei naar de Duitsche havens tegen 17 cts. zwaar graan, met optie gedeeltelijk gerst en/of haver tegen resp. de gebruikelijke 1 en 2 cts. extra. Daar

de reeders tot nu toe onverschillig staan tegenover deze vrachtcijfers, wachten bevrachters af.

De West-Indische suikermarkt is het levendigste geweest van de Noord-Amerikaansche markten, maar de aan het einde van de week gerapporteerde vrachten hebben een aanzienlijk aanbod van tonnages teweeggebracht. Het resultaat was een voorzigtiger houding van bevrachters, gevolgd door een dalen der vrachten. Van Cuba naar U.K./Continent werden een 7000 tons lading tegen 24/6 bevracht, Februari/Maart, in het begin van de week, maar booten van minder dan 6000 tons zijn daarna bevracht voor Maart van 24/6 tot 24/- . Voor April is de vraag niet zoo groot en een 7000 tonner werd bevracht tegen 22/6 met 20 April cancelling.

De North Pacific is levendiger geweest en er zijn deze week 4 booten afgesloten. Er werd gedaan voor een prompte boot 40/- van Vancouver naar U.K./Continent. Twee schepen voor April-belading accepteerden 37/6, terwijl voor April/Mei tegen 37/3 werd afgesloten. De markt voor Maart en April is vast.

Van de La Plata rivier werd weer tamelijk veel bevracht voor alle posities tot Juni/Juli. De vroege data zijn voor bevrachters het aantrekkelijkst geweest, er werd 29/6 betaald met 15 Maart cancelling. April werd gedaan tegen 26/3 en Mei tegen 26/- . Het schijnt dat de goede vraag zal blijven voortduren.

De nitraatmarkt voor Chili is lusteloos; echter werd naar Alexandrië 38/9 gedaan voor een boot van 7/7700 tons per 1/15 April. Naar Europa werd niets bevracht.

De Oostelijke markten zijn deze week stil geweest, maar de vrachten zijn nog hetzelfde gebleven, ten gevolge van het tekort aan tonnages. Van Wladiwostok werden kleine ladingen boonen afgesloten per Maart naar Rotterdam of Hamburg tegen 32/6 d. en per Mei tegen 30/- . Voor Mei/Juni werd naar Rotterdam of Hamburg bevracht met optie Scandinavië tegen 30/- met 1/3 extra voor de Noordelijke havens.

Van Saigon werd voor Mei naar U.K./Continent afgesloten tegen 31/- twee havens, 32/3 drie loshavens.

Van West-Australië werd naar de Middellandsche Zee/U.K./Continent bevracht op basis van 44/6 per Maart/April en van Zuid-Australië of Victoria werd voor een boot van 8500 tons per Maart 46/3 betaald en voor een 9500 tonner 45/- , eveneens per Maart.

Van Burma waren zeer weinig orders in de markt, maar de vrachten bleven onveranderd; naar het Continent werd per Maart betaald 33/9 voor een boot van middelmatige grootte.

Van de Donau werd tamelijk veel gedaan tegen 18/- tot 18/9 al naar de grootte, voor Maart belading. Naar Scandinavië direct werd 25/- gedaan. Van de Zwarte Zee werd tegen dezelfde cijfers bevracht als vorige week, nl. 15/- .

De Middellandsche Zee bleef levendig en de meeste vraag is naar groote booten. Kleinere booten worden weinig gevraagd. De volgende erts-ladingen werden bevracht: La Goulette/Maryport 8/9, Melilla/TJMuiden 6/6, Benisaf/Middlesbrough 7/6, Carthage/Ardrossan 8/6, Morphou Bay/Hamburg 13/9 en Bougie/Antwerpen 8/6.

De Engelsche kolenvrachtenmarkt is weinig veranderd, de prijzen zijn iets vaster, en de algemeene opinie is, dat ze niet lager zullen gaan. Van Zuid-Wales werd gedaan: Bordeaux 4/6, Algiers 10/6, Genua 11/3, Piraeus 13/-, Alexandria 13/3, Port-Said 13/-, Colombo 16/9, Las Palmas 9/3, Rio 14/- en Para 14/3. Van de Oostkust werd bevracht naar Oslo tegen 5/7 1/2, Aarhus 5/10 1/2, Hamburg 4/3, Rotterdam 4/3, Rouen 4/-, Genua 11/3, Alexandrië 13/- en Buenos Aires 14/6.

## RIJNVAART.

Week van 20 t/m. 26 Februari 1927.

De aanvoeren van zeezijde, hoofdzakelijk erts, waren tamelijk levendig.

Bij tamelijke vraag was de aanbidding van scheepsruimte voldoende.

De ertsvracht bedroeg gemiddeld 50—60 cts. per last met resp. 1/4—1/2 lostijd.

Naar den Bovenrijn was tamelijk veel vraag. Voor ruwe producten werd betaald f 1.50 à f 1.60 per last met verkorten lostijd, alsmede daghuur, welke varieerde tusschen 2 1/2 en 3 cts. per ton.

Het sleeploon bedroeg 27 1/2 cts.

De waterstand werd geleidelijk gunstiger, in het laatst der week sterk wassend.

In de Ruhrhavens bleef de algemeene toestand onveranderd.

De vrachten ondergingen geen wijziging.