

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

ORGAAN VOOR DE MEDEDELINGEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

18^e JAARGANG

WOENSDAG 22 FEBRUARI 1933

No. 895

NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT.

Curatoren: Mr. G. Vissering, Voorzitter; Ir. A. Platé, Onder-
Voorzitter; C. H. van der Leeuw, Penningmeester; Mr. W.
M. van Lanschot; Mr. L. J. A. Trip; E. D. van Walree.
Directeuren: Prof. Mr. F. de Vries; Prof. Dr. N. J. Polak;
Prof. Mr. Dr. G. M. Verrijn Stuart, Directeur-Secretaris.

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. N. J.
Polak; Mr. Dr. L. F. H. Regout; Dr. E. van Welderen
Baron Rengers; Prof. Mr. H. R. Ribbins; Jan Schilthuis;
Mr. Q. J. Terpstra; Prof. Mr. F. de Vries.

Gedelegeerd lid: Prof. Mr. Dr. G. M. Verrijn Stuart.

Redacteur-Secretaris: Dr. H. M. H. A. van der Valk.

Secretariaat: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam.

Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

Advertenties f 0,50 per regel. Plaatsing bij abonnement
volgens tarief. Administratie van abonnementen en adver-
tenties: Nijgh & van Ditmar N.V., Uitgevers, Rotterdam,
Amsterdam, 's-Gravenhage. Postchèque- en giro-rekening No
145192.

Abonnementsprijs voor het weekblad franco p. p. in
Nederland f 20,—. Buitenland en Koloniën f 23,— per
jaar. Losse nummers 50 cents. Economisch-Statistisch
Kwartaalbericht 75 cents. Leden en donateurs ontvangen
het weekblad en het Kwartaalbericht gratis en een reductie
op de verdere publicaties.

Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatsweg.

21 FEBRUARI 1933.

In de geldnoteringen kwam ook deze berichtswEEK
geen verandering. De prolongatiereute noteerde
weder 1 pCt. en particulier disconto en callgeld
beide $\frac{1}{4}$ pCt.

* *

Op den weekstaat van De Nederlandsche Bank
blijkt de post binnenlandsche wissels met f 400.000 te
zijn gedaald; de beleeningen namen daarentegen met
f 5,9 miljoen toe. In de posten papier op het buiten-
land en diverse rekeningen onder de activa kwamen
geen wijzigingen van beteekenis.

De goudvoorraad is deze week met f 4,5 miljoen
afgenomen; de zilvervoorraad steeg met f 687.000.
De teruggang van den post munt en muntmateriaal
bedraagt per saldo dus f 3,9 miljoen.

Onder de passiva der Bank vertoont de biljetten-
circulatie een inkrimping van f 6,8 miljoen. De saldi
in rekening-courant namen met f 7,8 miljoen toe,
nl. het verschil tusschen een vermeerdering van de
saldi van anderen, groot f 15,4 miljoen en een
teruggang van het tegoed van 's Rijks schatkist van
f 7,5 miljoen. Het beschikbaar metaalsaldo bedraagt
f 4,2 miljoen minder dan de vorige week; het dek-
kingspercentage bleef onveranderd op nagenoeg 84
pCt. staan.

* *

De gebeurtenis, die deze week van de wisselmarkt
te melden valt, is de groote daling, welke de Dollar-
koers heeft ondergaan. Van 2.4917 is de notering tot
onder de 2.4770 teruggelopen, om op 2.4780 te slui-

ten. Onder den invloed van de slechte berichten uit
Amerika heeft weer eens een vlucht uit den Dollar
plaats gehad. Ook in Parijs was men sterk afgever
van Dollars; daar is de Dollar-koers van 25.60 op
25.35 teruggelopen. Het gevolg is dan ook geweest,
dat Parijs hier van 9.73 tot 9.78 is opgelopen; slot
9.77 $\frac{1}{2}$. In Londen heeft men de Dollar-notering op
ongeveer 3.44 kunnen handhaven. Het Pond Sterling
is hier, de omstandigheden in aanmerking genomen,
tamelijk stabiel gebleven: 8.56—8.58—8.52—8.53 $\frac{1}{2}$.
Belga's waren gezocht: 34.68—34.77—34.75. Ook
Zwitserse Francs beter: 48.05—48.12 $\frac{1}{2}$. Lires lagen
eerder wat zwakker 12.74—12.68. Peseta's kwamen
van 20.40 op 20.52 $\frac{1}{2}$. In Stockholm is de Pondenkoers
weer verder aangetrokken — 18.80—18.95; Zweed-
sche Kronen kwamen hier dan ook van 45.55 op 45.—.
Kopenhagen noteert nog steeds rond de 38.— en Oslo
ca. 43.60. Finsche Marken zijn ongeveer 3.80 waard.
Canadeesche Dollars een fractie lager: 2.06. Yen 51.50.

Ponden één- en drie-maanden veranderden weinig;
 $\frac{3}{16}$ resp. $\frac{1}{2}$ c. disagio. Dollars op termijn waren na-
tuurlijk zeer aangeboden; het disagio liep tot 65 en
220 punten op. Tenslotte deed termijn 55 en 155 pun-
ten onder kassa.

Goud was heel gezocht; baren werden voor f 1654
gedaan. Zij waren zelfs een oogenblik f 1655 biedend.
Ook voor gouden Dollars was veel vraag; er zijn weder
groote bedragen naar het buitenland gezonden. De
prijs was ca. 2.49%. Sovereigns deden 12.13 $\frac{1}{2}$.

LONDEN, 20 FEBRUARI 1933.

De geldmarkt was verleden week zeer kalm en ken-
merkte zich door kleine omzettingen. Uit den weekstaat
van de Bank blijkt, dat de bankierssaldi zich weder
geheel van de recente inzinking hebben hersteld.
Zaterdag was het moeilijk daggeld te plaatsen.

Disconto was eveneens zeer kalm, trok echter iets
aan tegen het einde der week. De banken waren geen
koopers van vol drie-maands papier onder $\frac{23}{32}$, zoo-
dat de koers daardoor iets hooger werd gedrongen.
Op Vrijdag hadden de toewijzingen op de inschrijving
voor nieuwe schatkistpromessen dan ook plaats tegen
ongeveer $\frac{7}{8}$ pCt. Drie-maands bankaccepten noteeren
dientengevolge $\frac{15}{16}$ pCt.

De Bank van Engeland voegde wederom 5 miljoen
aan haar goudvoorraad toe, eveneens verkregen door
bemiddeling van het Equalisation Fund (heden nog
3 miljoen). De Bank heeft dus nu het geheele be-
drag van 19 miljoen Pond weder terug, dat zij in De-
cember voor de betaling aan Amerika moest afgeven.
Het zal interessant zijn te zien, of deze goudaankoo-
pen ook verder doorgezet zullen worden. Vermoedelijk
wel, want het aanbod van Dollars is nog niet tot
staan gekomen.

Sterling was de laatste dagen onregelmatig; vast
tegenover Dollars en Francs en zwakker tegenover
Guldens. Heden sluit de notering 3.44 $\frac{1}{4}$ voor Dol-
lars en 8.52 $\frac{1}{2}$ —53 voor Guldens.

DE COMMISSIE-TRIP EN DE REGELING VAN HET GELDWEZEN.

De Commissie-Trip heeft bij de vaststelling van het ontwerp-programma voor de Financiële en Economische Wereldconferentie een verdienstelijk stuk werk verricht. In dit programma doet zich de stem van het gezonde economische verstand hooren in een wereld van economische verdwazing. Den alles ontwrichtenden economischen strijd, het heilloos streven naar autarkie en de steeds verder gaande belemmering van het internationale handels- en credietverkeer wil de Commissie-Trip doen plaats maken voor een stelsel van economische ontwapening en onderlinge toenadering. Herstel der monetaire verhoudingen op basis van den gouden standaard, vermindering van handelsbelemmeringen en „Devisenbewirtschaftung”, een rationeële handelsverdragenpolitiek, strekkende tot afbraak van de hoog opgevoerde tarieven, en eventueel zekere regelingen ten aanzien van den omvang van de productie van die goederen, die thans onder een toestand van overproductie te lijden hebben, ziedaar ongeveer de voornaamste punten, welke volgens de Commissie-Trip door de Wereldconferentie behandeld zullen moeten worden.

Dat de Commissie-Trip bij de opstelling en toelichting van het programma de heerschende opvattingen van de leiders van het economisch leven heeft weergegeven, blijkt uit een tweetal uitingen van de zijde van de Internationale Kamer van Koophandel. De Conseil van deze Kamer heeft d.d. 30 November jl. eene declaratie gepubliceerd, waarin alle punten, die men in het programma van de Commissie-Trip aantreft, kortelijks worden behandeld en waarvan behoudens niet essentiële afwijkingen de geheele strekking overeenkomt met die van de beschouwingen van de Commissie-Trip. De tweede uiting van de I.K.K. was vervat in een rapport, midden-Januari opgesteld door een speciale Commissie van deskundigen en aan de Commissie-Trip ingezonden; deze heeft daarvan, zooals de Voorzitter heeft bericht, een nuttig gebruik kunnen maken. Dit rapport was uitvoeriger dan de declaratie van November, doch het beweegt zich in dezelfde richting.

Niet overal heeft in de Commissie-Trip zelve eenstemmigheid geheerscht. Dit blijkt b.v. duidelijk uit de behandeling van de vraag, of bij productiebeperking volgens een bepaald schema de Overheid al dan niet haar medewerking moet verleenen. Ook ten aanzien van andere vragen is de toelichting tot het programma niet steeds pertinent. Dit zal niemand kunnen verbazen; integendeel is het een heugelijk feit, dat men over een aantal lastige en belangrijke vraagstukken een zeer bevredigende mate van overeenstemming heeft verkregen en het ware te hopen, dat te zijner tijd de Wereldconferentie zich van den geest van het concept-programma zou weten te doordringen.

Bijzonder optimistisch zijn wij voorhands in dit opzicht niet gestemd. Het terugdringen van de vrije verkeershuishouding, het stroven naar autarkie, het steeds verder om zich grijpend Overheidsinterventionisme in de binnenlandsche economie der landen, hebben reeds dusdanige vormen aangenomen, dat een abrupte terugkeer op den te kwader ure ingeslagen weg niet zonder de grootste schokken kan plaats vinden. Vele van de door de Commissie-Trip aanbevolen maatregelen zullen dan ook, zooals zij zelve erkent, niet dan geleidelijk doorgevoerd kunnen worden en ook dan nog een pijnlijk, hoezeer uiteindelijk uitermate heilzaam aanpassingsproces vorderen.

In deze omstandigheden is het gevaar niet denkbeeldig, dat de Wereldconferentie een herhaling wordt van de Economische Conferentie van 1927. Wanneer men bedenkt, hoe bedroevend gering het resultaat van deze Conferentie is geweest, zoo vraagt men zich met angst af, wat er gebeuren moet, wanneer de komende Wereldconferentie weer allerhande daveren-

INHOUD:

Blz.

DE COMMISSIE-TRIP EN DE REGELING VAN HET GELDWEZEN door Prof. Mr. Dr. G. M. Verrijn Stuart.....	138
De Amsterdamsche zee- en luchthaven in 1932	142
Het Ontwerp van Wet houdende maatregelen ter bevordering van eene zooveel mogelijk evenredige vrachtverdeling in de binnenscheepvaart door Mr. J. H. Kiewiet de Jonge	144
Zijn tram en bus te Rotterdam op de meest economische wijze gecoordeerd door Dr. Ir. J. G. J. C. Nieuwenhuis	146
De Rijksmiddelen over Januari 1933	149
BUITENLANDSOHE MEDEWERKING:	
Het voltooid Vijfjarenplan II (Slot) door Prof. B. Brutzkus	150
INGEZONDEN STUKKEN:	
Zilver door N. C. Looyard	152
ONTVANGEN BOEKEN	152
MAANDLIJFERS:	
Emissies in Januari 1933	153
Overzicht der Rijksmiddelen	153
STATISTIEKEN EN OVERZICHTEN	154—160
Geldkoersen. — Wisselkoersen. — Bankstaten. — Goederenhandel.	

de resoluties aanvaardt, maar de daden tot uitvoering daarvan achterwege blijven.

Dit gevaar schijnt ons slechts te vermijden, wanneer de Wereldconferentie zich in hoofdzaak bepaalt tot die onderdeelen van het programma van de Commissie-Trip, die terstond voor verwezenlijking vatbaar zijn. Een dergelijk urgentieprogramma zal uiteraard minder omvattend zijn dan een algeheele saneering van de wereldeconomie volgens de denkbeelden, die aan het rapport der Commissie-Trip ten grondslag liggen, doch kan toch nog zoo veel omvatten, dat het mensdom zich ruimschoots beloond kan achten, wanneer de Wereldconferentie er in slaagt het te doen verwezenlijken.

Wij willen thans nagaan, hoe het in dit opzicht gesteld is met het eerste vraagstuk, dat de Commissie-Trip heeft behandeld, t.w. de regeling van het geldwezen.

* * *

De Commissie-Trip heeft zich ten aanzien van de regeling van het geldwezen in het algemeen gesteld op hetzelfde standpunt, als de meerderheid van de Gouddelegatie van den Volkenbond, waarvan Mr. Trip deel uitmaakte.¹⁾ Zij wil met andere woorden terug naar een *internationalen* standaard van redelijke stabiliteit. Momenteel acht zij daarvoor alleen den gouden standaard geëigend.²⁾

Wij kunnen in de gegeven omstandigheden met deze doelstelling instemmen, mits zekere hierna te bespreken voorwaarden in acht genomen worden. Voor een ideaal geldstelsel, t.w. een internationaal toegepast a-metallisme met eene allerwege stabiele geldwaarde, zijn de opvattingen nog niet rijp. Nationaal toegepast a-metallisme is daarentegen, zooals de feiten genoegzaam leeren, geenszins onmogelijk. In een tijd van algemeene waardeestijging van het geld, d.i. van algemeene deflatie, kan naar onze meening het losmaken van den band tusschen geld en goud met het doel om de gestadige daling van het prijsniveau tegen te gaan, voor het betrokken land zeker voordeelig zijn. Doch nog afgezien van de gevaren, die het a-metallisme biedt in landen met verstoord budgetair evenwicht, afgezien voorts van de kans, dat het verlaten van den gouden standaard de verstarring van het peil der geldloonen bevordert en daardoor bij lateren terugkeer tot het goud de elasticiteit en het aanpassingsvermogen van het geheele bedrijfsleven vermindert, heeft het (vermoedelijk tijdelijk) opgeven van het

¹⁾ Aan het eindrapport van de Gouddelegatie werd door ons eene beschouwing gewijd in Ec.-Stat. Ber. van 20 Juli 1932.

²⁾ Zie over de opvatting van de Commissie-Trip ten aanzien van het zilver de Aanteekening in het vorig nummer van dit weekblad.

metallisme door een aantal landen den economischen toestand van de wereld in haar geheel zeer verergerd en zou een verdere afbraak van den gouden standaard deze bedenkelijke invloeden nog versterken. Immers, door het verlaten van den gouden standaard werden de wisselkoersen ontwricht, het vertrouwen, dat reeds tevoren geschokt was, werd nog verder ondermijnd, de „hoarding” van geld en de afnemende omloopsnelheid van het nog circuleerende ruilmiddel werden er in verschillende landen nog verder door bevorderd ten detrimente van het wereldherstel, waarvan tenslotte ook in de landen, die het goud voorloopig lieten schieten, een duurzame opleving afhankelijk is.

Stabilisatie van de verschillende geldeenheden op een redelijke goudbasis, overeenkomend met de koopkracht, die de onderscheiden geldeenheden op het oogenblik van terugkeer tot den gouden standaard zullen hebben, zal daarom voor het herstel van normale verhoudingen in het economisch leven bevorderlijk zijn.

Dit herstel kan echter, wat het geldwezen betreft, geen duurzaam karakter dragen, wanneer niet zekere voorwaarden zijn vervuld. Op verschillende van deze voorwaarden wordt door de Commissie-Trip gewezen. Zoo maakt zij in dit verband melding van de noodzaak van evenwicht in het Overheidsbudget. Daarmee kan uiteraard niet bedoeld zijn, dat ieder deficit terstond de stabiliteit van het ruilmiddel in gevaar zou brengen: ware dat zoo, ook Nederland zou reeds van den gouden standaard af moeten zijn. De bedoeling is uiteraard, dat op den duur geen geldwezen bestand is tegen een deficitaire politiek van het hoogste machtsorgaan in het betrokken gebied. Dat zal wel geen bestrijding vinden.

Voorts eischt, zooals de Commissie-Trip opmerkt, de toepassing van den gouden standaard een redelijke mate van handelsvrijheid. Bedoeld is natuurlijk al weder niet, dat elke handelsbelemmering den gouden standaard in gevaar zou brengen, want dan had het stelsel nooit toegepast kunnen worden, omdat er altijd handelsbelemmeringen zijn geweest. Men heeft deze voorwaarde uiteraard aldus te interpreteren, dat voor een behoorlijk functioneeren van den gouden standaard noodig is, vooreerst een zekere stabiliteit in de handelspolitiek, zoodat de groote willekeur van thans wordt vermeden, en voorts, dat het aan een debiteur niet door invoering van buitenlandsche handelsbelemmeringen onmogelijk gemaakt wordt om zijne tevoren in het buitenland aangegane verplichtingen te voldoen door middel van levering van goederen of prestatie van diensten. De huidige toestand op handelspolitiek gebied laat juist in dit opzicht veel te wenschen.

Voorts wijst de Commissie-Trip terecht op de moeilijkheden, die bij de toepassing van den gouden standaard ontstaan, wanneer bepaalde onderdeelen van het economisch leven verstoord zijn. In details treedt de Commissie overigens op dit punt niet.

Deze verstarring doet zich thans met name t.a.v. het peil der geldloonen en van den omvang van het Overheidsbudget gelden. Volstrekte verstarring is hier al weder niet aanwezig, maar in vergelijking tot den vóóroorlogstoestand is wel gebleken, dat de flexibiliteit van het geheele economische stelsel zeer heeft geleden.

Met uitzondering van de maatregelen op het gebied der handelspolitiek, ten aanzien waarvan naast autonome verbetering ook langs den weg van bi- of multilaterale verdragen verbetering kan worden gebracht, zullen de hier bedoelde punten moeten worden opgelost van binnen uit, d.w.z. door snel en krachtig optreden van de betrokken Overheid zelve. De Staten, die daaraan niet gelooven willen, zullen, als het eerlang tot herstel van een internationalen geldstandaard komt, zichzelf buiten de monetaire gemeenschap plaatsen.

* * *

Ook wanneer de hierboven besproken voorwaarden

voor de toepassing van den gouden standaard in redelijke mate zijn vervuld en ook wanneer men derhalve niet behoeft te vreezen, dat de toepassing van dit stelsel zal afstuiten op plotselinge handelsbelemmeringen, verkeerde financiële politiek en economische verstarring, zoo kan men toch nog allerminst zeggen, dat daardoor op zichzelf reeds een goed functioneeren van dit stelsel gewaarborgd zou zijn. Het tegendeel is waar. Immers ook afgezien van de vroeger besproken gevaren voor het geldstelsel toont de gouden standaard als zoodanig gebreken, die in belangrijke mate te verhelpen zijn, maar waarvoor men de oogen niet sluiten mag, op gevaar, dat men te zijner tijd wederom hopeloos vast loopt.

Onder den gouden standaard bestaat het geldwezen van de verschillende landen uit een aantal étages. De onderste verdieping vormt het goud, meestal geconcentreerd bij de centrale bank; daarop berust het bankpapier en het giraalgeld der centrale bank; daarop steunt weer het giraalgeld der particuliere banken. Nu is de onderste verdieping onderhevig aan veranderingen in verband met de goudproductie, terwijl de bovenverdiepingen den invloed der conjunctuur ondergaan en eenigszins groeien in hausselijden, om in depressieperioden achteruit te gaan. Daarbij komt, dat ook de omloopsnelheid van het geld in verband met de conjunctuur varieert. Dit alles kan zich afspelen zonder dat handhaving van den gouden standaard als zoodanig veel moeite behoeft te baren, n.l. wanneer het gaat om schommelingen, die een internationaal karakter dragen en die zich in de toonaangevende landen ongeveer gelijktijdig voordoen. Anders wordt echter de situatie, wanneer bepaalde landen meer getroffen worden dan andere, zooals dat b.v. in de huidige depressie het geval is geweest met de landen, die op uitvoer van agrarische producten waren aangewezen, en met enkele staten in Europa (met name Duitschland en Oostenrijk), die zich zeer sterk in de schuld hadden gestoken; prijsdaling van landbouwproducten en intrekking van credieten op korten termijn deden bij deze landen moeilijkheden ontstaan, terwijl omgekeerd in de crediteurlanden, resp. in die landen, waarheen de beangste geldbezitters hun geld in veiligheid brachten, het ruilmiddel in zijn verschillende vormen werd opgehoopt, hetgeen o.a. blijkt uit de groote goudvoorraden van Amerika, Frankrijk, Nederland en Zwitserland.

In dergelijke gevallen vertoont zich ons geldstelsel op zijn zwakst.

Overproductie van bepaalde uitvoergoederen en intrekking van credieten hebben beiden de strekking om de buitenlandsche wisselkoersen te doen oploopen en den goudvoorraad van het betrokken uitvoer- resp. debiteurland te doen afvloeien. Dat is op zichzelf niets onnatuurlijks. Een tendens tot stijgende buitenlandsche wisselkoersen zou zich onder elk geldstelsel voordoen, onverschillig of men den gouden standaard heeft of niet. Wanneer nu in het uitvoer- resp. debiteurland tijdig en in voldoende mate tot credietcontractie wordt overgegaan, zoo zal daardoor een druk op de prijzen van goederen en effecten worden uitgeoefend, de verhoogde rente zal eventueel nieuw buitenlandsch crediet aantrekken en na verloop van tijd zal aan den afvloed van goud een einde komen. Anderzijds kunnen dan de landen, waarheen het goud is afgevloeid, tot verruiming van credietgeving overgaan. Wanneer dit echter — zooals in de laatste jaren feitelijk het geval is geweest — in laatstbedoelde landen wordt nagelaten, zoo komt het geheele proces neer, niet op een *prijverschuiving* (iets, wat zich met een waardevast ruilmiddel volkomen laat vereenigen en wat in een dynamische maatschappij nimmer vermeden kan noch mag worden, als de productie- en credietverhoudingen veranderen), maar op een algemeene *prijisdaling*, anders gezegd op *deflatie*, die zich in dit geval o.m. uit in de ongelijke verdeling van het goud en de zeer eenzijdige opeenhooping daarvan in bepaalde landen.

De credietverruiming, waarvan wij zoeven spraken, vormt een van de „rules of the game” van den gouden standaard. Wordt deze regel niet gevolgd, dan krijgt men groote waardeschommelingen in het geld, met funeste gevolgen voor de volkswelvaart, zelfs wanneer aan redelijke eischen van flexibiliteit is voldaan.

De praktische vraag, die nu in dit verband rijst, is deze: wat kan worden gedaan om te waarborgen, dat het goud onder het stelsel van den gouden standaard ook inderdaad zijn functie van basis van het ruilmiddel zoo goed mogelijk vervult? En, meer toegespitst op de huidige omstandigheden: wat is te doen tegen de geweldige opeenhooping van goud in bepaalde landen en de „sterilisatie” van goud, die daar feitelijk plaats vindt, terwijl andere landen juist door den afvloed van goud moeilijkheden onderwinden?

De Commissie-Trip doet in dit verband een aantal voorstellen, die zich aansluiten bij de rapporten van de Gouddelegatie. Met deze laatste pleit zij voor een zindelijk goudgebruik (intrekking van gouden munten, vermindering van dekkingspercentages, redelijke toepassing van het goudwisselstelsel, indien daarvoor de noodige waarborgen geschapen kunnen worden, vervanging van klein bankpapier door pasmunt). Wij zijn niet ten aanzien van elk dezer voorstellen even enthousiast,¹⁾ maar meenen niettemin, dat zij als geheel zeer rationeel en daarom aanvaardbaar moeten worden geacht.

Maar, — de Commissie merkt het zelve terecht op — met bezuiniging op het goudgebruik alleen komt men er niet, als men niet zeker weet, dat de bezuinigingsmethode ook inderdaad credietverruiming tot gevolg zal hebben. De meeste van de zoeven genoemde maatregelen behelzen zulk een waarborg niet, met uitzondering van het goudwisselstelsel, op welks herstel op korten termijn en in den ouden vorm momenteel om begrijpelijke redenen weinig kans bestaat.

Om de zooven bedoelde quaestie op te lossen stelt de Commissie-Trip in de eerste plaats voor, dat de centrale banken zullen samenwerken ten aanzien van de credietpolitiek, en wel met behulp van de B.I.S. en met het doel „of checking undue fluctuations in the purchasing power of gold”.

Voorts pleit zij voor het vormen van een „Monetary Normalisation Fund”, een denkbeeld, dat reeds ter Conferentie van Stresa naar voren kwam, en tevens geeft zij in overweging te onderzoeken, of niet een „International Credit Institute” gecreëerd zou kunnen worden, „the object of which would be to set in motion capital which is at present lying idle”. Beide creaties zouden onder beheer van de B.I.S. kunnen komen, terwijl de vraag open wordt gelaten, op welke wijze de benodigde gelden precies bijeen gebracht zullen worden; in elk geval wordt daarvoor de steun van de Overheid der onderscheiden landen noodig geacht.

Het denkbeeld van een internationaal valutafonds mag, wanneer het wordt dienstbaar gemaakt aan de bestrijding van de moeilijkheden, die de gouden standaard in tijden van deflatie oplevert, zeker vruchtbaar worden geacht. Wij betwijfelen echter, of men op deze wijze op korten termijn kan geraken tot een afdoende bestrijding van de huidige deflatie, tenzij het internationale valutafonds zeer omvangrijk mocht worden en spoedig in elkaar zou zitten, hetgeen nauwelijks te verwachten is.

Ook van de aanmoediging tot samenwerking van de circulatiebanken verwachten wij weinig; gelegenheid tot samenwerken hebben de centrale banken thans ook, maar dat zij deze gelegenheid aanwenden om te geraken tot een proces van redistributie van het ongelijk verdeelde goud over de wereld, blijkt niet. Wel volgen de banken in de landen met grooten goudvoorraad een politiek van lage rente, maar zulks

¹⁾ Zie de Aanteekening over de Commissie-Trip in het vorig nummer van dit weekblad.

prikkelt in een hevige depressie de credietvraag niet. Ook de balanscijfers van de B.I.S. toonen, dat de centrale banken in de landen, die veel stilliggend geld hebben, dit thuis houden en het niet aan dit internationale orgaan willen toevertrouwen.

Telkens weer blijkt, dat in de landen, die tezamen den gouden standaard willen toepassen, het geldwezen op twee gedachten linkt. Eenerzijds verlangt men — en niet ten onrechte — een internationalen geldstandaard, maar anderzijds ontbreekt het internationale machtsorgaan, dat er voor zou moeten waken, dat deze standaard ook inderdaad volgens de internationale „rules of the game” wordt toegepast. Men blijft te dien aanzien afhankelijk van een aantal autonome circulatiebanken, wier autonomie een heilig huisje is, waaraan ook de Commissie-Trip niet heeft willen raken.

Niettemin komt het ons voor, dat onze tijd rijp is voor een zekere inperking van de autonomie der centrale banken. Het komt natuurlijk niet bij ons op te willen tornen aan de macht, die de centrale banken ten aanzien van binnenlandsche credietverleening in haar eigen land moeten uitoefenen. Integendeel, deze macht is door de groote ontwikkeling en de sterke concentratie van het particuliere bankwezen in den loop der jaren zeer achteruitgegaan en wij zouden gaarne zien, dat zij drastisch zou worden versterkt. Maar anderzijds meenen wij, dat de onderscheiden circulatiebanken, wier wil tot samenwerking bij de toepassing van den gouden standaard gering blijkt, op een of andere wijze gedwongen zouden kunnen worden om daarbij voldoende medewerking te verlenen.

De grondslag voor een dergelijke samenwerking zou o.i. gelegd moeten worden door een Conventie, waarbij vooreerst de minimum dekkingspercentages tot een voor elk land afzonderlijk te bepalen niveau zouden worden verlaagd, indien men den stap naar algeheele afschaffing van deze steeds min of meer willekeurige percentages nog niet durft te wagen, en waarbij voorts aan de centrale banken de plicht zou worden opgelegd om, zoodra haar goudvoorraad een zeker, nader overeen te komen percentage gaat overschrijden, het surplus aan goud boven dit percentage ter beschikking te stellen van een internationaal orgaan, waarvoor allicht de B.I.S. zou worden aangevozen. Dit orgaan zou dan op basis van den aldus verkregen goudvoorraad credieten kunnen verlenen in die landen, welker toestand bij een stabiele geldwaarde gezond blijft, maar die door deflatie in moeilijkheid geraken.

Een dergelijk stelsel zou eenerzijds het voordeel hebben, dat het automatisme van den gouden standaard, waarop in de practijk blijkbaar zoo veel prijs wordt gesteld, gehandhaafd blijft, maar dat de deflatiegevaaren, die men met het huidige stelsel loopt, eveneens volgens een automatisch systeem gecorrigeerd zullen worden. Zulk een systeem geeft een betere grondslag voor de toepassing van den gouden standaard dan een aanmoediging tot samenwerking van de centrale banken, waaraan somtijds wel, maar heel dikwijls geen gevolg gegeven zal worden. Feitelijk komt het hier verdedigde stelsel neer op een verbetering van de goudwisselpolitiek, die volgens de daaraan tot dusverre gegeven toepassing het gevaar met zich brengt, dat zij in hausseperioden te ver wordt uitgebreid, om in depressieperioden abnormaal te worden ingekrompen.

* *

Tot dusverre bespraken wij de technische zijde van de vraag, hoe men de groote bedragen aan stilliggend geld weder in circulatie kan brengen. Dat ook de Commissie-Trip bereid is om eenigermate mede te werken aan „reflatie”, blijkt uit haar voorstellen. De vraag is echter, hoever men in deze richting wil gaan en welke reflatiecredieten men geoorloofd acht. Daarover zijn de meeningen zeer verdeeld.

De Commissie-Trip voelt evenmin als de Internationale Kamer van Koophandel voor een herstel door middel van monetaire maatregelen van het niveau van groothandelsprijzen, zooals dat in 1928 of 1929 was. Verworpen wordt derhalve het veelal van Engelsche zijde (men denke bijv. aan Sir Arthur Salter) en o.a. ook door Gustav Cassel gedane voorstel tot herstel van een bepaalden groothandelsindex uit het verleden.

Het komt ons voor, dat dit juist is. In den loop der depressie heeft zich, ondanks alle verstarringsverschijnselen, toch reeds een zekere aanpassing van loonen, kleinhandelsprijzen, e.d., voltrokken, niet snel genoeg, maar niettemin reeds belangrijk. Opvoering van het niveau van groothandelsprijzen tot de hoogte van 1929 of 1928 zou het gevaar met zich brengen, dat men in een aantal gevallen van „reflatie” tot „inflatie” zou overgaan. Bovendien, een bepaald niveau van groothandelsprijzen uit het verleden is willekeurig. Het heden en niet het verleden moet het richtsnoer van de geldpolitiek zijn.

Daarmee is niet gezegd, dat elke reflatiepolitiek veroordeeld zou zijn. Er is thans veel geld opgepot, dat te zijner tijd weer in de circulatie terugkeert. Zoolang het opgepot is, werkt het deflatorisch; zoodra het weer in het verkeer komt, zal het reflatorisch werken. Wanneer men nu in afwachting van het weder loskomen van het opgepotte geld en tot daarmee in omvang overeenkomende bedragen extra crediet verleent, hetzij aan die onderdeelen van het particuliere economisch leven, die men in elk geval in stand wil houden en die door de deflatie bedreigd worden, hetzij aan de Overheid voor het versneld uitvoeren van publieke werken, en wanneer men, voorzoover noodig, te dien einde speciale noodcrediet-organen in het leven roept, dan volgt men eene reflatiepolitiek, die gezond is en die zich niet a priori vastlegt op een bepaald prijsniveau. Naarmate de omloopsnelheid van het geld weder stijgt tot een normaal peil en de „hoards” terugkeeren in het verkeer, kan dan het reflatiecrediet worden ingetrokken; de noodorganen kunnen dan worden opgeheven.

Tot op zekere hoogte aanvaardt ook de Commissie-Trip dit standpunt, waar zij aan de reflatiepolitiek van het Federal Reserve System en van de Reconstruction Finance Corporation de verdienste toekent, te hebben medegewerkt „to restore confidence in the banking structure”.

Daarentegen wil zij van versnelde uitvoering van Overheidswerken weinig weten, omdat zij vreest, dat daardoor het Overheidscrediet in gevaar zou kunnen komen en verdere conversie van Staatsschuld niet meer mogelijk zou zijn. Slechts bij wijze van uitzondering gevoelt zij voor Overheidsgaranties (dus niet voor rechtstreeksche leeningen van de Overheid) ten behoeve van de uitvoering van groote werken, maar de toon van het rapport geeft blijk van den tegenzin, waarmee deze concessie is gedaan.

Wij kunnen ons, gelijk men weet¹⁾, niet met dit standpunt vereenigen en achten onder zekere voorwaarden — waarvan drastische inperking van de gewone uitgaven wel de voornaamste is — versnelde uitvoering van overheidswerken ten laste van den buitengewonen dienst in een tijd als deze zeer geoorloofd. Wel vergroot de Overheid op deze wijze haar schuldenlast, doch daar staat vooreerst tegenover, dat de gewone dienst der Overheidsuitgaven behoorlijk verminderd moet worden (zooals gezegd, eene *condicio sine qua non* voor de toepassing van het door ons verdedigde denkbeeld). Voorts doet het versneld uitvoeren van Overheidswerken in verband met de daaruit voortvloeiende rente- en aflossingsverplichtingen het programma der publieke werken in de toekomst noodwendig inkrimpen, hetgeen echter niet erg behoeft te zijn, wanneer alsdan de depressie weder voor eene opleving zal hebben plaats

¹⁾ Zie ons naschrift bij de beschouwingen van Dr. G. Lubbers in Ec.-Stat. Ber. van 8 Febr. jl.

gemaakt. Zulk eene opleving wordt onder de door ons genoemde voorwaarden door de uitvoering van publieke werken niet belemmerd, doch bevorderd.

De Commissie-Trip meent, dat de noodzaak om ingeteerde voorraden e.d. te gaan aanvullen het opgepotte geld wel zal doen terugvloeien en dat herstel van vertrouwen door het weerkeeren van een goede verhouding tusschen kost- en verkoopprijzen in dezelfde richting zal werken. Wij zullen het niet loochenen, alleen... het gaat te langzaam, hetgeen beteekent, dat men in afwachting van het herstel een groot aantal noodlooze slachtoffers ziet vallen. Vandaar onze voorliefde voor opzettelijk ingrijpen ter begunstiging van het reflatieproces.

* * *

Tenslotte de vraag: wat moet er op de reflatieperiode volgen? De Commissie-Trip stelt zich daarbij op het standpunt van de meerderheid der Gouddelagatie, die in het algemeen stabiliteit van het prijsniveau der belangrijkste internationaal verhandelde goederen gewenscht acht, maar uitdrukkelijk opmerkt, dat dit doel niet langs zuiver monetairen weg te verkrijgen is. Gestreefd moet daarom worden om met inachtneming van den gouden standaard groote fluctuaties in deze prijzen te voorkomen, waarbij echter a priori vaststaat, dat van volledige stabilisatie, zelfs ten aanzien van dit onderdeel van ons prijsstelsel, geen sprake zal zijn.

Noch voor dit standpunt, noch voor dat der minderheid van de Gouddelagatie, die kortweg stabilisatie van den groothandelsindex verlangde, kunnen wij gevoelen. Het standpunt der meerderheid is ons te vaag. Een goede geldpolitiek moet er op gericht zijn om aan het geld een „neutraal” karakter te geven, d.w.z. dat ter voorkoming van deflatie de koopkracht, vrijkomend door prijsdaling van een bepaalde groep van goederen, niet wordt stilgelegd, maar elders wordt aangewend en dat, wanneer dit niet geschiedt, het manco in de geldcirculatie door verruiming der credietverleening wordt aangevuld; bij dreigende inflatie moet het omgekeerde geschieden. Het richtsnoer van zulk een geldpolitiek kan gevonden worden in een „general index”, principieel gebaseerd op alle goederen en diensten, die tegen geld worden verhandeld, gemeten aan hun belangrijkheid voor het geldverkeer, en dus niet alleen gebaseerd op groothandelsprijzen, die somtijds een eenzijdig beeld van den toestand geven.

Wil men den gouden standaard handhaven, zoo dient, als men het bovenstaande beginsel aanvaardt, gestreefd te worden naar een dusdanig „management” van den op het goud opgetrokken bovenbouw van credietgeld, dat het prijsniveau der goudlanden, gemeten op de zoeven aangegeven wijze, zoo stabiel mogelijk blijft.

Dit is echter een vraagstuk, dat zeker niet thuis behoort op het urgentie-programma van de Wereldconferentie. Deze kan zich, wat het geldwezen betreft, voor het oogenblik gevoegelijk bepalen tot het reflatievraagstuk. Dat daarbij concreet werk voor haar te verrichten valt, is duidelijk. Stichting van een „Monetary Normalisation Fund”, oprichting van een „International Credit Institute”, vermindering van minimum dekkingspercentages, een en ander door de Commissie aanbevolen, en in aansluiting bij deze voorstellen, maar door de Commissie-Trip, als zij er „überhaupt” over gedacht heeft, vermoedelijk als al te vèr gaand verworpen, een Conventie met het doel om de centrale banken te nopen om haar overtollig goud ter beschikking van de B.I.S. te stellen teneinde het aan de internationale credietverleening te doen ten goede komen; ziedaar een urgentie-programma, welks verwezenlijking een zeer heilzame inwerking op het economisch leven zou hebben. Bij oprichten wil tot samenwerking is het inderdaad te verwezenlijken; ontbreekt deze *wil*, dan zal, wat het geldvraagstuk betreft, de *weg* naar het herstel nog lang versperd blijven.

G. M. V. S.

DE AMSTERDAMSCH E ZEE- EN LUCHTHAVEN IN 1932.

ZEEHAVEN.

Zoals bij de opstallende vermindering van het handelsverkeer tusschen de volkeren, welke het afgelopen jaar te zien gaf, niet anders te verwachten viel, was 1932 voor de zeehaven een uiterst ongunstig jaar.

Zeescheepvaart.

Het aantal in de havens aangekomen zeeschepen verminderde van 3758 in 1931 tot 3314 in 1932; de totale tonnenmaat der aangekomen schepen liep terug van 5.446.024 Netto Register Ton in 1931 tot 4.737.638 N.R.T. in 1932. Het aantal verminderde derhalve met 11,7 pCt.; de totale netto tonnage met 13 pCt. Vergeleken met 1929, toen het grootste aantal en de grootste gezamenlijke tonnenmaat der in één jaar aangekomen schepen bereikt werd, bedraagt de vermindering in aantal 16,6 pCt. en in gezamenlijke tonnenmaat 16,7 pCt. De hierna te vermelden cijfers van het goederenverkeer zullen intusschen doen zien, dat de toestand nog veel ongunstiger is dan men uit de cijfers van het scheepvaartverkeer zou opmaken.

Van de in ballast binnengekomen schepen nam het aantal toe — van 250 in 1931 tot 263 in 1932 —, de gezamenlijke tonnage echter af.

Het aantal schepen, hetwelk de Amsterdamsche haven uitsluitend aanliep om te bunkeren, bedroeg in het afgelopen jaar 147 tegen 133 in 1931 en 95 in 1930. Het vertoonde dus, de belangrijke vermindering van de scheepvaart in haar geheel in aanmerking genomen, een vrij aanzienlijke toeneming, welke intusschen, gelijk van zelf spreekt, niet heeft kunnen voorkomen, dat de in totaal in de haven gebunkerde hoeveelheden kolen en olie aanzienlijk bij de hoeveelheden van het jaar 1931 achterbleven.

Rijnvaart.

Het getal der te Amsterdam aangekomen en vandaar vertrokken Rijnschepen daalde in 1932 tot beneden de vóóroorlogsche cijfers. Bijzonder ongunstig was het aantal beladen aangekomen schepen. Bedroeg dit aantal, gelijk onderstaand overzicht doet zien, in 1931 nog 2319, in 1932 liep het terug tot 1514. Het aantal met lading naar Duitschland vertrokken schepen verminderde van 1150 in 1931 tot 959 in 1932, dat der beladen naar elders vertrokken schepen van 48 in 1931 tot 19 in 1932. De eenige gunstige cijfers, welke het overzicht bevat, zijn die betreffende de ledig aangekomen en vertrokken schepen. De aantallen daarvan verminderden nl. in sterkere mate dan die der beladen schepen.

Goederenverkeer¹⁾.

Het totale havenverkeer²⁾ liep opnieuw en thans zeer belangrijk terug. Het daalde van 7.320.544 ton in 1931 op 5.990.798 ton in 1932, derhalve met niet minder dan 18 pCt. Van het totale havenverkeer in

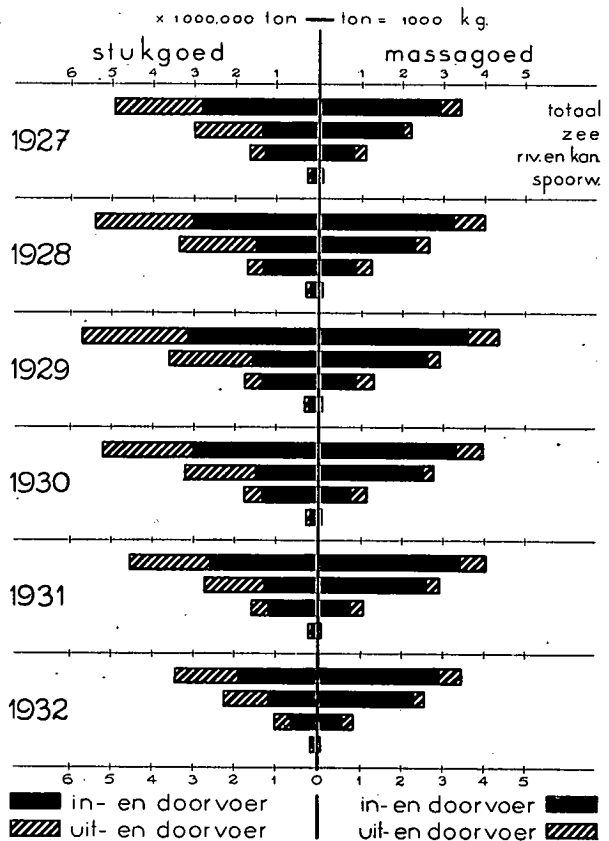
¹⁾ Bij de samenstelling v. d. cijferoverzichten en de grafische voorstellingen betr. het goederenverkeer is gebruik gemaakt v. d. maandstatistiek van den in-, uit- en doorvoer van het C. B. voor de Statistiek te 's-Gravenhage.

²⁾ Hieronder wordt verstaan de som van de in de maandstatistiek vermelde hoeveelheden gelost en geladen bij in-

het topjaar 1929 maakt het cijfer voor 1932 slechts 73,7 pCt. uit.

De vermindering van 1931 op 1932 is in meerdere mate toe te schrijven aan een achteruitgang van het stukgoedverkeer dan aan een daling van de cijfers voor het verkeer in massagoederen. Het verkeer in massagoederen verminderde met 12,7 pCt., dat in stukgoederen echter met iets meer dan 24 pCt. De wijziging, welke zich de laatste jaren ten nadeele van het stukgoedverkeer voltrekt in de verhouding, waarin stuk- en massagoed deel uitmaken van het totale havenverkeer, zette zich dus verder voort. In 1931 vormde het stukgoedverkeer 48,1 pCt. van het totale

Buitenlandsch haven- en spoorwegverkeer in de Amsterdamsche haven



havenverkeer en het massagoedverkeer derhalve 51,9 pCt.; voor 1932 zijn deze percentages resp. 44,7 en 55,3.

De vermindering van het verkeer in massagoederen is, zoals onderstaand overzicht doet zien, in hoofdzaak een gevolg van een vermindering van de

en bij uitvoer ter zee en langs rivieren en kanalen, vermeerderd met het hoogste der beide cijfers, welke men verkrijgt bij optelling, enerzijds van de hoeveelheden ter zee en langs rivieren en kanalen bij doorvoer aangevoerd, anderzijds van de hoeveelheden, ter zee en langs rivieren en kanalen bij doorvoer afgevoerd.

Rijnschepen (laadvermogen in 1000 M³)

Jaren	Aangekomen				Vertrokken							
	Beladen		Ledig		Beladen		Ledig		Beladen		Ledig	
	Aantal	Laadvermogen	Aantal	Laadvermogen	naar Duitschland				naar elders			
					Aantal	Laadverm.	Aantal	Laadverm.	Aantal	Laadverm.	Aantal	Laadverm.
1929	2762	2064	171	186	1362	1049	334	309	80	46	1278	1007
1930	2570	1855	117	127	1323	987	267	233	109	85	1176	853
1931	2319	1689	92	93	1150	795	294	275	48	29	1040	779
1932	1514	1114	51	51	959	665	184	175	19	9	583	449

cijfers voor kolen en hout; het artikel benzine ver- toont een niet onbelangrijke toeneming.

Totale havenverkeer van massagoederen te Amsterdam. (in 1000 ton).

Artikel	1929	1930	1931	1932
Kolen	1.877	1.768	1.705	1.486
Hout	739	627	514	360
Minerale oliën:				
Petroleum	134	130	126	121
Benzine	133	109	141	160
Gasolie	51	47	56	51
Stookolie	84	67	62	54
Ruwe aardoliën en n.a.g. derivaten	113	102	73	49
Zaden	329	259	426	409
Granen	408	402	506	454
Ertsen	103	167	184	167

De vermindering van het cijfer voor kolen is ver- oorzaakt door een sterke daling van den invoer uit Duitschland. Die voor hout door een vermindering van den invoer uit bijna alle landen, waaruit hout over de Amsterdamsche haven wordt geïmporteerd. Ook de houtinvoer uit Sovjet-Rusland, welke de laat- ste jaren zulke hoge cijfers bereikte, nam belangrijk af. Het hoogere cijfer voor benzine is een gevolg van invoeren uit Roemenië en Peru.

De verkeerscijfers voor bijna alle stukgoederen lie- pen terug, voor het meerendeel zelfs belangrijk. Een uitzondering vormen de artikelen tabak, copra, zuid- vruchten, specerijen, plantaardige looistoffen, palm- pitten. Het hieronder volgend overzicht geeft een ver- gelijking van het totale havenverkeer van de genoem- de en een aantal andere voor de Amsterdamsche haven van 'beteekenis zijnde stukgoederen in de laatste jaren.

Totale havenverkeer van enkele stukgoederen te Amsterdam. (in 1000 ton).

Artikel	1929	1930	1931	1932
Cacaoboonen	87	84	81	55
Koffie	106	97	101	93
Thee	26	28	26	22
Tabak	92	90	89	96
Copra	115	64	61	86
Zuidvruchten	56	64	55	64
Pennep	19	18	23	21
Kalk, tras, cement	239	245	194	90
Salpeter, kunstmest	175	161	228	191
Chem. producten, geneesmiddelen	151	148	125	107
Plantaardige oliën en vetten	76	85	73	50
Huiden en vellen	19	23	20	20
Papier	154	163	154	125
Vaartuigen en vliegtuigen	37	32	42	31
Suiker (ruw en geraffineerd)	173	202	101	70
Wijn	42	49	27	22
Machines, werktuigen, enz.	85	66	36	23
Traan	25	28	31	10
Specerijen	6	4,5	4,5	5
Plantaardige looistoffen	8	16	13	17
Palmpitten	9	13	14	15

Gaat men na in welke mate de verschillende trans- portwegen en -richtingen tot den achteruitgang van het totale verkeer der Amsterdamsche haven hebben bijgedragen, dan blijkt het volgende:

de invoer ter zee kwam van 3.130.702 ton in 1931 tot 2.862.344 ton in 1932, verminderde derhalve met 8,6 pCt.;

de overzee aangevoerde hoeveelheid, bestemd ter doorvoer, verminderde van 758.931 ton tot 628.450 ton, of met 17,2 pCt.;

de uitvoer ter zee daalde van 1.198.125 ton op 971.932 ton, derhalve met 18,8 pCt.;

de overzee afgevoerde hoeveelheid, welke ter door- voer bestemd was, verminderde met 32,7 pCt., kwam van 582.561 ton op 392.282 ton;

de invoer langs rivieren en kanalen verminderde van 1.637.409 ton tot 1.026.121 ton, derhalve met 37,3 pCt.;

de langs rivieren en kanalen ter doorvoer aange- voerde hoeveelheid nam af van 314.830 ton tot 184.366 ton en daalde derhalve met niet minder dan 41,4 pCt.;

de uitvoer langs rivieren en kanalen vermeerderde van 280.547 ton tot 317.585 ton;

terwijl tenslotte:

de ter doorvoer bestemde hoeveelheid goederen, welke langs rivieren en kanalen werd afgevoerd, ver- minderde met 22,7 pCt., nl. van 451.189 ton op 348.800 ton kwam.

Het buitenlandsche spoorwegverkeer van Amster- dam brokkelde, naar het onderstaande overzicht doet zien, in het afgelopen jaar verder af:

jaren	spoorwegverkeer ¹⁾ haven- en spoorwegverkeer ¹⁾		spoorwegverkeer ¹⁾ haven- en spoorwegverkeer ¹⁾	
	aanvoer ²⁾	afvoer ²⁾	aanvoer ²⁾	afvoer ²⁾
1928	261.883	116.221	6.304.118	3.127.819
1929	289.858	115.602	6.765.118	3.331.521
1930	217.781	101.789	6.350.979	2.859.419
1931	179.350	82.086	6.021.222	2.594.508
1932	126.664	62.541	4.827.945	2.093.140

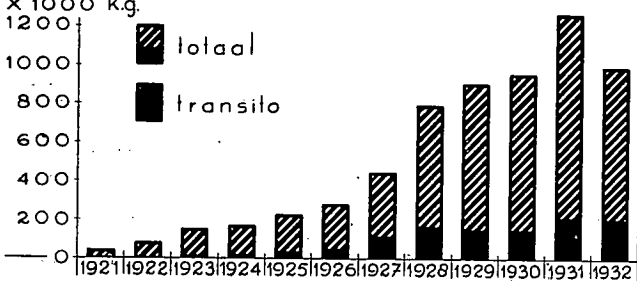
¹⁾ Zoowel onder aanvoer als onder afvoer is de hoeveel- heid gelost (geladen) ter doorvoer begrepen.

²⁾ In tonnen van 1000 KG.

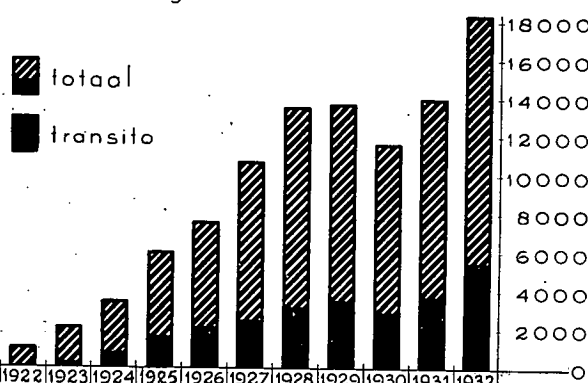
De op blz. 144 gereproduceerde „Schematische voorstelling” brengt het geheele verkeer van Amster- dam met het buitenland, onderscheiden naar de ver- schillende transportwegen en -richtingen (in-, uit- en doorvoer) in beeld. Aangezien de statistiek be- treffende dit verkeer, zóóals deze wordt uitgegeven door het Centraal Bureau voor de statistiek, slechts cijfers verschafft betreffende het verkeer ter zee, langs rivieren en kanalen en langs spoorwegen, kon- den voor het verkeer langs andere wegen (land- en tramwegen enz.) geen cijfers worden gegeven en in de schematische voorstelling worden verwerkt. Het bestaan van een verkeer langs deze andere wegen — waarvan de omvang overigens, gelijk blijkt uit de daaromtrent in de jaarstatistiek voor den in-, uit- en doorvoer van het Centraal Bureau voor de Statis- tiek opgenomen landelijke cijfers, slechts een zeer gering deel uitmaakt van het geheele verkeer met het buitenland — werd daarom in de teekening slechts aangeduid.

Verkeer op de luchtlijnen van- naar- en via Schiphol

Goederen- en Postvervoer

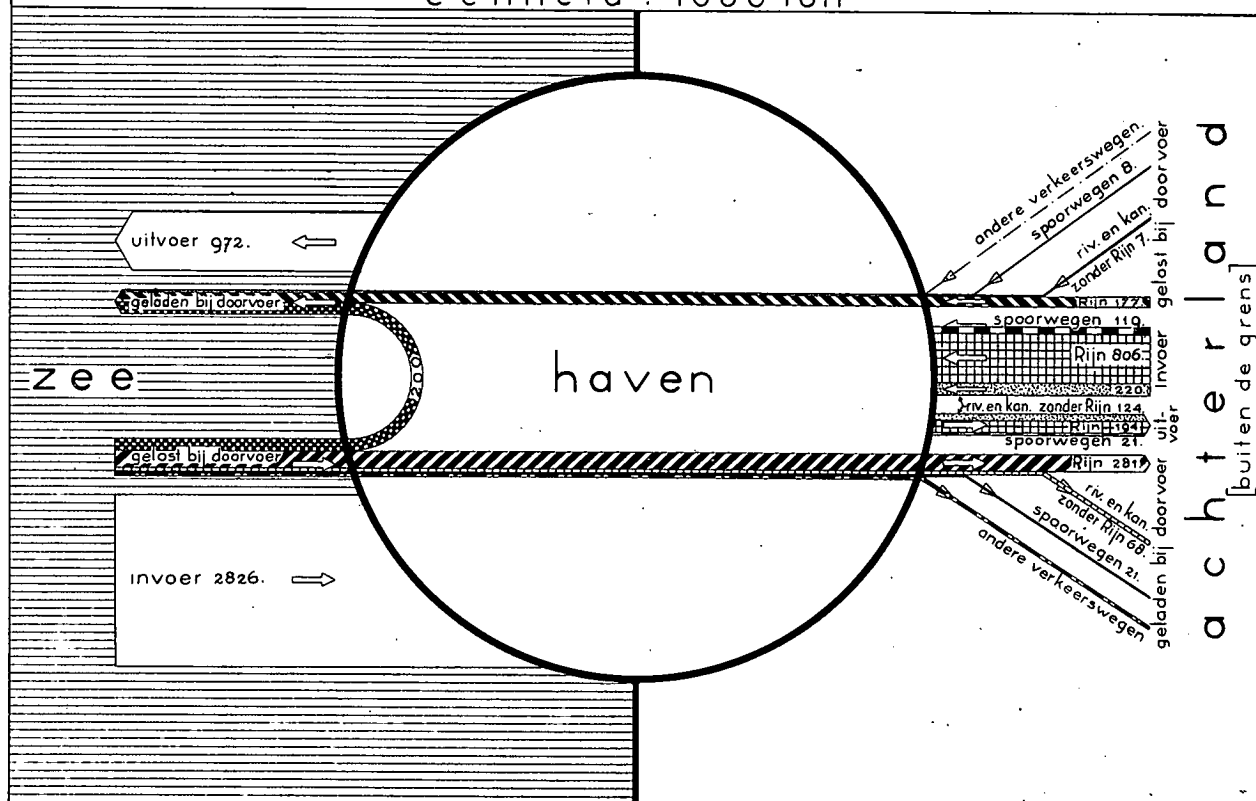


Passagiersvervoer



Schematische voorstelling van het goederenverkeer over de Amsterdamsche haven in 1932

eenheid: 1000 ton



Luchthaven „Schiphol”.

De hoeveelheid op de luchtlijnen vervoerde goederen daalde in het afgelopen jaar — voor het eerst sedert de openstelling van de luchthaven voor het burgerluchtverkeer — en kwam van 1.270.000 KG. op 1.007.000 KG.

Het aantal vervoerde passagiers nam daartegenover zeer belangrijk toe. Het steeg van 14.020 in 1931 tot 18.400 in 1932. Deze toeneming werd bereikt, terwijl het aantal luchtdiensten en het beschikbare laadvermogen der daarop dienstdoende vliegtuigen geringer was dan in 1931. Er werd derhalve met aanmerkelijk mindere wanruimte gevlogen dan in 1931.

Gegeven de ongunstige economische omstandigheden, kan 1932, gelet op een en ander, dan ook niet anders dan als een gunstig jaar voor Schiphol worden beschouwd.

De grafiek toont de ontwikkeling van het verkeer der luchthaven sinds 1921 (één jaar na de openstelling van het burgerluchtverkeer).

HET ONTWERP VAN WET HOUDENDE MAATREGELEN TER BEVORDERING VAN EENE ZOOVEEL MOGELIJK EVENREDIGE VRACHTVERDEELING IN DE BINNENSCHIEPVAART.

Sedert geruimen tijd vraagt de nood op onze binnenwateren, meer in het bijzonder die der particuliere binnenschipperij, naast andere moeilijkheden van het Nederlandsche bedrijfsleven de algemeene aandacht. Tusschen aanbod van en vraag naar laadruimte is eene zoodanige wanverhouding ingetreden, dat vele particuliere schippers, waaronder zijn te verstaan de vervoerders, wonende op hun eigen schepen, welke zij voor het vervoer bezigen, zonder dat zij de beschikking hebben over een kantooroutillage aan den

wal, geen voldoende emplooi meer kunnen vinden. En wanneer zij al zoo gelukkig zijn een vrachtje machtig te worden, staan zij tegenover tarieven van een ongekend laag peil. Deze noodtoestand doet zich het scherpst gevoelen in onze drie Noordelijke provinciën.

Een buitenstaander zal licht geneigd zijn deze moeilijkheden zonder meer op rekening van de economische crisis te stellen, welke in steeds ernstiger mate ons geheele bedrijfsleven teistert. De insider weet echter wel beter. Het vervoerwezen in zijn geheel maakt structureele veranderingen door, waarvan de binnenvaart reeds langere tijd den terugslag ondervindt. Naast spoor en tram is als nieuwe mededinger de auto opgekomen. In het bijzonder op de korte afstanden geldt het hier een concurrentie, waarvan de toenemende invloed door den schipper begrijpelijkerwijze met leede oogen wordt gezien. Dan is er de motorisering van een gedeelte der vloot. Deze technische verbetering heeft den omlooptijd aanzienlijk bekort en de totale laad-capaciteit dienovereenkomstig vergroot. De tijd is zeker niet verre meer, dat wij de bekoorlijke stoffage van het zeilschip in ons landschap zullen moeten missen. Dergelijke veranderingen van structureelen aard hebben een teveel aan tonnage gebracht, een teveel, hetwelk er reeds vóór de crisis was en ook in betere tijden zal blijven bestaan. Wij staan hier voor een economische werkelijkheid, welke wij voor de betrokken belanghebbenden kunnen betreuen, doch niettemin als zoodanig zullen hebben te aanvaarden. Iedere maatregel, welke ingaat tegen het groeiproces, hetwelk ons vervoerwezen in dezen tijd doormaakt, moet als ongezond en schadelijk van de hand gewezen worden. Natuurlijk heeft naast de hier besproken blijvende oorzaken der moeilijkheden van de binnenvaart in het algemeen en van de particuliere binnenschipperij in het bijzonder ook de crisis haar na-

deelligen invloed op onze wateren doen gelden. Zij heeft de reeds bestaande wanverhouding tusschen aanbod van en vraag naar laadruimte verscherpt. De oorzaak van de kwaal ligt, zooals wij aantoonde, echter dieper.

Onder deze omstandigheden moet ieder ingrijpen van Overheidswege bij wijze van *crisismaatregel* onvermijdelijk ernstige gevaren en bezwaren in zich houden. Dit klemt temeer, omdat wij hier niet te doen hebben met een bedrijf op zichzelf, doch met een economische functie, welke van groote beteekenis is voor ons geheele bedrijfsleven. De hieronder volgende beschouwingen aangaande het thans hangende Ontwerp van Wet zullen de waarheid van deze stelling ten volle bevestigen.

In het nummer van 7 December jl. van dit tijdschrift (blz. 968—970). heeft de Heer Schilthuis reeds op klare wijze den inhoud van het Ontwerp weergegeven. Wij kunnen ons dus thans van deze taak ontslagen achten. Voor allé duidelijkheid zullen wij alleen nog met een enkel woord bij de strekking ervan stil staan. De Minister wil den ongunst der tijden, gelijk het in de Memorie van Toelichting wordt gezegd, meer gelijkelijk over de vakgenooten verdeelen. Hiertoe zal de vrije concurrentie worden uitgeschakeld en zullen alle bevrachtingen moeten loopen over in het leven te roepen bevrachtingscommissiën. Zij zullen de taak hebben om de aanwezige vracht over de gezamenlijke binnenschepen te distribueeren. Teneinde de nakoming van deze regeling in de practijk te verzekeren, zal onder strafbedreiging een algemeen laad- en vervoer-verbod voor het verkeer tusschen twee plaatsen in Nederland gelden.

De binnenvaart zal naar dit stelsel hebben opgehouden een vrij bedrijf te zijn. Het behoeft geen nader betoog, dat wij hier dus een *crisis-maatregel* van zeer ingrijpenden aard voor ons hebben. Een zoodanige maatregel mag zeker niet in aanmerking komen, indien niet bij voorbaat vaststaat, dat er voor de groep, waarom het gaat, belangrijke voordeelen aan zijn verbonden. Zijn deze hier te verwachten? De Memorie van Toelichting geeft hierop het antwoord op een wijze, welke aan duidelijkheid niets te wenschen overlaat.

In de eerste plaats zou worden bereikt, dat de ongunst der tijden meer gelijkelijk over de vakgenooten wordt verdeeld, waardoor, naar het inzicht van den Minister, het bedrijf in zijn geheel de moeilijkheden beter zou kunnen doorstaan. Daarnaast zou de vrachtverdeling de vrachten op een zoodanig peil brengen, dat de schipper „tijdens het vervoer” van een bestaansminimum verzekerd zou zijn.

Aangenomen, dat deze laatste onderstelling juist is, zoo is het duidelijk, dat de particuliere binnenschipper met een dergelijk resultaat niet gebaat kan zijn. De restrictie „tijdens het vervoer” ontnemt er alle waarde aan. De treurige waarheid is immers deze, dat er voor de groep in haar geheel volmaakt onvoldoende vervoer is. De gelijke indeeling van deze weinige vracht over allen zal naar de zienswijze van den Minister tot gevolg hebben, dat de schipper, die vandaag nog geen steun trekt, morgen het lot van zijn minder gelukkigen collega in dit opzicht zal deelen. Dit wat het voordeel der gedachte vrachtstijging betreft. Het eerste aan de Memorie van Toelichting ontleende moment kan naar onze bescheiden meening al heel moeilijk ernstig worden genomen. Bij den bestaanden noodtoestand onder de schippers zou het practisch gaan om verdeling van armoede. Het is ons niet duidelijk, hoe eene zoodanige verdeling den weerstand van het bedrijf in zijn geheel zou kunnen versterken.

Genoeg om aan te toonen, dat in de onderwerpelijke regeling naar de zienswijze van de Regeering zelve voor den particulieren schipper geen voordeelen van beteekenis opgesloten liggen. Voor ons is hiermede het lot van het Ontwerp van Wet reeds bezegeld. De vrijheid van bedrijf mag naar gezond

Overheidsbeleid nimmer aan zoo geringe resultaten worden opgeofferd. Dit geldt te sterker, wanneer aan de regeling, gelijk wij vervolgens zullen aantoonen, bovendien ernstige nadeelen van algemeenen aard verbonden zijn.

Het Ontwerp regelt de materie, als ware de Nederlandsche binnenvaart een afgesloten gebied. Eene zoodanige constellatie hebben wij practisch gesproken gekend in de oorlogsjaren, toen het internationaal verkeer nagenoeg stilgelegd was. Thans echter hebben wij te maken met het feit, dat onze binnenvaart samenhangt met het internationale verkeer en allermint een afgerond geheel vormt. Zij heeft dit in dezen tijd van algemeene depressie reeds op scherpe wijze aan den lijve ondervonden. Voor den gene, die op dit terrein geen vreemdeling is, mag het van algemeene bekendheid worden geacht, dat de toeneming van het aanbod van tonnage op onze binnenwateren gedurende de laatste jaren niet in de laatste plaats is toe te schrijven aan de concurrentie, welke het binnenschip van het Rijnschip ondervindt. De ontstellende afneming van het verkeer op den Rijn heeft ook daar een groot gedeelte van de vloot buiten emplooi gebracht met als gevolg, dat het Rijnschip zijn toevlucht in de binnenvaart is gaan zoeken. Zoo is de toestand vandaag. Wanneer dit Ontwerp van Wet zijn plaats in het Staatsblad zal hebben verkregen, zal deze concurrentie in verband met de te verwachten stijging der vrachten vanzelfsprekend in nog scherpere mate aan den dag treden. En daarbij zal het niet blijven. Ook in de omringende landen zijn de toestanden in de binnenvaart het tegendeel van rooskleurig. Zoo kunnen wij er op rekenen, dat Belgische en Deutsche binnenschepen op het hoogere Nederlandsche vrachtenpeil evenzeer als de Rijnschepen zullen afkomen. Wat heeft de Minister dan bereikt? Dat tegenover het geringe voordeel der wat hoogere vrachten het nadeel van den nog langeren wachttijd zal staan, een nadeel dat zal worden vergroot, doordat de stijging der vracht bovendien een zekere verdere afvloeiing naar het landvervoer tot gevolg moet hebben. Het bestaande zeer lage vrachtenpeil immers heeft de concurrentie van het landvervoer niet kunnen uitschakelen. En dan hebben wij nog niet gerept over het bezwaar, dat het apparaat der Bevrachtingscommissies het vervoer op onze binnenwateren onvermijdelijk aan soepelheid, zal doen inboeten met alle schadelijke gevolgen van dien; evenmin over het bezwaar, dat het door den Minister gedachte stelsel der evenredige vrachtverdeling in de practijk zal neerkomen op het uit de oorlogsjaren beruchte „varen op toerbeurt”. De Memorie van Toelichting is omtrent de wijze der evenredige verdeling niet zeer duidelijk. Naast elkander wordt hier gesteld enerzijds, dat de vervoereischen primair zullen zijn, anderzijds, dat de schipper, die het langst op vracht heeft gewacht, het eerst aan de beurt zal zijn. Gelet op de zeer groote verscheidenheid van de vervoereischen is het duidelijk, dat van het beginsel der evenredige verdeling in de practijk niets zal terecht komen, indien deze inderdaad als primair zullen worden vooropgesteld. De oorlogsjaren hebben deze ervaring gebracht. In die dagen heeft men evenmin de „tour de rôle” gewild. Toch is het er van gekomen. Het zal thans niet anders gaan. Omtrent de catastrophale gevolgen van dit z.g. „nummeren” spreekt het in 1919 uitgebrachte rapport der Staatscommissie-Jolles duidelijke taal.

Tegenover de geringe baat van het Ontwerp van Wet voor de particuliere schippers staat dus het gevaar van niet onbeteekenende nadeelen! Deze omstandigheid kan op zichzelf het verzet tegen het Ontwerp van het Nederlandsche bedrijfsleven in zijn verschillende geleidingen niet afdoende verklaren. Dit wordt eerst begrijpelijk, wanneer men weet, dat bovendien nadeelen voor andere algemeene belangen, belichaamd in industrie, handel en onze zeehavens, te duchten zijn. De eenzijdige stijging der vrachten hier te lande

in samenwerking met de mindere soepelheid van het vervoer zullen den buitenlandschen producent en den importeur van over de landsgrenzen op de Nederlandsche markt een voorsprong geven op hunne Nederlandsche concurrenten, omdat de regeling vanzelfsprekend niet van toepassing zal zijn op de internationale binnenvaart. De overzeesche importeur zal in verband met de overlading in dezelfde positie verkeeren als onze landgenooten. Wij denken hier aan artikelen als kolen, steenen, cement, superphosphaat, welke in het vervoer op onze binnenwateren een zeer voorname plaats innemen. Bij buitenstaanders bestaat wel de indruk, dat de vracht als element voor den prijs een onbeteekenende factor is. Deze indruk is zeker niet juist. Enkele cijfers met betrekking tot goederen, welke in het vervoer op de binnenwateren een voorname plaats innemen, mogen dit illustreren. Voor kolen bedraagt de vracht 10—20 pCt. van den totaalprijs, voor steenen 10—25 pCt., voor grint 25—30 pCt., voor zand zelfs 60—70 pCt. Deze cijfers spreken voor zichzelf.

Naast industrie en handel noemden wij onze zeehavens. Wij weten allen, dat hare positie precair is. Sedert 1929 is de goederenbeweging in Amsterdam en Rotterdam voortdurend afgenomen. Voor eerstgenoemde haven is het percentage der afneming sinds dat jaar ongeveer 25 pCt.; Rotterdam geeft den ontstelenden teruggang van circa 45 pCt. Met deze cijfers voor oogen kunnen wij in het kader der havenbelangen terecht concludeeren, dat iedere Overheidsmaatregel, welke de tendens heeft de goederenbeweging nog verder te doen inkrimpen, ernstig gevaar oplevert. Een zoodanig gevaar is hier aanwezig. De eenzijdige stijging der vrachten hier te lande, gevoegd bij het bezwaar, dat de „quick dispatch” door het optreden der Bevrachtingscommissies onvermijdelijk geschaad zal worden, zal aan onze nabuurhavens, met name Antwerpen, een voorsprong geven, waarvan deze dankbaar gebruik zullen maken. Ter illustratie van het gevaar voor de „quick dispatch” willen wij hier één zeer sprekend voorbeeld noemen, het hout betreffende. Hier kan men het binnenschip niet dirigeren, zoodra het zeeschip een zeemond is binnengevallen. Eerst na bestudeering van het stuwplan der zeeboot, weet men, hoe de verschillende partijen hout liggen en pas dan kan men beoordeelen, welke ruimte aan binnenvaartuigen noodig is. De Bevrachtingscommissies zouden daarop een meer dan normale activiteit moeten ontwikkelen om het zeeschip tegen oonthoud te vrijwaren. Het is niet aan te nemen, dat even snel bevracht zal kunnen worden als thans.

Alhoewel zulks strikt genomen buiten het terrein dezer periodiek valt, willen wij ons thans nog een oogenblik op juridisch terrein begeven en wel op dat van het Rijnvaartrecht. In de onderwerpelijke materie toch liggen voetangels en klemmen van rechtskundigen aard opgesloten, waaraan de jurist, wiens belangstelling uitgaat naar laatstbedoeld recht, zijn hart kan ophalen. „Mirabile dictu” is hieraan in de Memorie van Toelichting geen woord gewijd. Wij moeten ons uiteraard tot enkele opmerkingen beperken. Wie mocht meenen, dat overeenkomstig den tekst van het Ontwerp en de Toelichting inderdaad *alle* vervoer tusschen 2 plaatsen in Nederland in den greep der Bevrachtingscommissies zal vallen, vergist zich. Vrij zal blijven het vervoer, hetwelk onder het régime der Rijnvaartacte valt. Dit Verdrag garandeert de „libre navigation” op den Rijn. Naar de interpretatie, welke algemeen aan dit begrip gegeven wordt, is het laad- en vervoerverbod van het Wetsontwerp hiermede zeker in strijd. In de bijzonderheden van deze interpretatie zullen wij te dezer plaatse niet treden. Alleen willen wij wijzen op het in dit verband ongetwijfeld merkwaardige feit, dat bij de Mainzer Acte, welke aan de Mannheimer-Acte (de benaming der Rijnvaartacte sedert 1869) voorafging, de gesloten schippersgilden zijn opgeheven.

Daarmede kwam tevens een einde aan de verplichte bevrachting bij deze gilden. Deze verplichte bevrachting was in wezen niets anders dan de rangregeling, welke in het huidig Ontwerp ligt opgesloten. In 1831 heeft men deze rangregeling onvereinigbaar geacht met de eischen van eene „libre navigation”. Ten bewijze, dat hier inderdaad voetangels en klemmen liggen, zullen wij eenige vragen aanhalen, welke in dit verband rijzen, het bij de aanhaling zonder meer latende. Is het Nederlandsche Rijnschip, hetwelk op zijn reis naar Duitschland een vracht wil innemen van Tiel naar Nijmegen aan de Bevrachtingscommissie onderworpen? Het vreemde Rijnschip zeker niet, waar het hier betreft het stroomgebied van den conventioneelen Rijn, hetwelk zich stroomafwaarts uitstrekt tot Krimpen en Gorinchem. Hoe staat het met de bevrachting van Rijnschepen van Rotterdam naar Nijmegen of van Rotterdam naar Deventer over het stroomgebied van den conventioneelen Rijn? Algemeene Nederlandsche belangen verzetten zich er tegen op dit terrein van het recht moeilijkheden als hierbedoeld te maken, welke het beginsel der vrije vaart betreffen.

Een Ontwerp van Wet als het onderhavige, hetwelk de betrokken groep niet zal baten en het verdere Nederlandsche bedrijfsleven in verschillende gedingen zal schaden, kan voor aanvaarding niet in aanmerking komen.

Andere middelen zullen moeten worden gezocht. De Nederlandsche binnenschipper mag in zijnen nood vanzelfsprekend niet aan zijn lot overgelaten worden. Men hoede zich er echter voor bij het zoeken naar deze andere middelen de economische waarheden, welke er op dit terrein van bedrijf nu eenmaal zijn, andermaal te miskennen. Dan zou wederom vergeefsche arbeid worden verricht en kostbare tijd voor den schipper verloren gaan.

Mr. J. H. KIEWIET DE JONGE.

ZIJN TRAM EN BUS TE ROTTERDAM OP DE MEEST ECONOMISCHE WIJZE GECOÖRDINEERD?

Dr. Ir. J. G. J. C. Nieuwenhuis schrijft ons:

In een uitvoerig artikel, verschenen in de Economisch-Statistische Berichten van 28 Dec. '32 heeft de heer J. M. E. M. A. Zonnenberg trachten aan te toonen, dat „tram en bus” bij de R.E.T. te Rotterdam *niet* op de meest economische wijze zijn gecoördineerd en dat de *autobus*, als zijnde een minder kapitaal- en personeel-eischend vervoermiddel, ruimere toepassing had behooren te vinden.

De wijze, waarop de heer Zonnenberg zijn uit de jaarverslagen der R.E.T. geputte gegevens hanteert, verraadt zijn onbekendheid met de materie, die hij behandelt. Het is daarom uitermate bezwaarlijk, om met hem van gedachte te wisselen: eerst zou ik n.l. allerlei onjuistheden en verkeerde begrippen over dit onderwerp moeten rechtzetten, om daarna eerst tot het eigenlijke onderwerp te kunnen komen.

Dit zou mij echter te ver voeren en zou bovendien te veel plaatsruimte vergen; daarom kan mijn antwoord op dit artikel dan ook niet anders dan onvolledig zijn.

In de eerste plaats zij dan het „*raadsel van zeer betreuwenswaardigen aard*” (dat er geen vergelijkende cijfers betreffende de uitkomsten van de exploitatie der tram- en autobusdiensten in het jaarverslag van 1930 voorkwamen) opgelost.

Eigenlijk is het geen raadsel (waar men eventueel minderwaardige beweegredenen achter zou kunnen zoeken!) maar slechts een *feit*, dat vergelijkbare cijfers niet eerder te geven waren, omdat het autobusbedrijf bij de R.E.T. *geheel nieuw* opgezet was en dat het trambedrijf reeds 25 jaren bestond en met verouderde toestanden en grootendeels versleten materieel op gang moest worden gehouden. Indien er eerder dan in 1931 cijfers waren gegeven, zouden ondeskundige

bevooroordeelden spoedig totaal verkeerde gevolgtrekkingen gemaakt hebben uit cijfers, die niet met elkaar te vergelijken waren!

De heer Zonnenberg schrijft vervolgens over het verlies, dat de R.E.T. in 1930 heeft geleden, een verlies, dat de raming aanzienlijk overtrof.

In het jaarverslag over 1930 kan men daarover belangrijke gegevens vinden. Op blz. 6 van dit verslag schreef ik o.a.: „Naar alle waarschijnlijkheid heeft de malaise reeds haar invloed doen gelden, op het reizigersvervoer in 1930.”

Toch schrijft de heer Zonnenberg, dat ik als oorzaak voor het exploitatieverlies de economische depressie niet uitdrukkelijk inschakelde!

Hieruit is reeds in den aanvang van zijn artikel te zien met welk een lichtvaardigheid de heer Zonnenberg te werk gaat.

Wat betreft het „flink verlies”, dat in 1931 zou zijn geleden, als de economische depressie zich niet gemanifesteerd had, kan ik verwijzen naar mijn artikel „Tramproblemen”, verschenen in „de Ingenieur” 1932 No. 49, waarin ik o.a. schreef:

„Over het algemeen staat men wel op het standpunt, dat een gemeentelijk tram- of autobusbedrijf geen winstgevend onderneming behoeft te zijn, zooals de stedelijke electriciteits-, gas- of waterleidingsbedrijven.

Deze „communis opinio” vloeit waarschijnlijk voort uit het feit, dat men wel gevoelt, dat een vervoerbedrijf een veel minder monopolistisch karakter heeft dan b.v. een electriciteitsbedrijf.

Men kan het publiek nu eenmaal veel beter dwingen om hoge tarieven te betalen voor gas, water of electriciteit, dan om „duur” te trammen.

In Nederland beletten de taxi en vooral het rijwiel, dat het tramtarief naar verhouding evenveel boven kostprijs wordt vastgelegd als b.v. het electriciteitstarief.

Daarbij komt, dat het gemeentelijk trambedrijf ook nog dikwijls in zijn toch reeds zeer zwakke monopolistische positie wordt aangetast door de particuliere autobusconcurrentie.

De eene overheidstak (Provinciale Staten of Raad van State) heeft het in bijzondere gevallen door middel van concessies voor particuliere autobusdiensten nog in de hand om het trambedrijf van een anderen overheidstak (de Gemeente) in zijn bestaan te treffen!

Er zijn dus wel redenen te over om te beseffen, dat voor een stedelijk trambedrijf de kansen op belangrijke winsten buitengewoon gering zijn; men is er daarom spoedig toe geneigd om te erkennen, dat van zoon bedrijf bezwaarlijk meer gevergd kan worden, dan dat het „self-supporting” is.

Als echter een vervoerbedrijf in normale tijden „self-supporting” is, op het randje af, d.w.z. zóódanig, dat er géén reserves worden gevormd, bij overigens voldoende afschrijvingen, dan kan men er zeker van zijn, dat het in tijden van depressie groote tekorten oplevert.

Ik laat nu verder maar buiten beschouwing, de mogelijkheid om een vervoerbedrijf als publieke dienst te beschouwen, waarvan de tekorten als „kosten ten algemeenen nutte” op de begrooting verschijnen.

Onder een „self-supporting” bedrijf dient men eigenlijk te verstaan een bedrijf, dat in normale tijden reserves kweekt om in moeilijke tijden niet direct in groote moeilijkheden te vervallen.

De ontvangsten zullen dan in normale tijden een flink bedrag boven de uitgaven moeten uitkomen.

Die ontvangsten nu worden in de eerste plaats bepaald door den prijs, die het publiek voor een tramrit over heeft en dit laatste houdt verband met het algemeene welvaartspeil van het publiek.

Indien nu de loonen en arbeidsvoorwaarden van het personeel uitgaan boven het welvaartspeil van de overgrote meerderheid der bevolking, dan worden de zelfkosten van het bedrijf spoedig te hoog en moet men, of een groot aantal reizigers per wagen-km. vervoeren bij een betrekkelijk laag tarief, of wel een kleiner aantal reizigers per wagen-km. bij een betrekkelijk hoog tarief.

Het eerste beteekent een massa-vervoer met geringer comfort voor het publiek, vooral wat plaatsruimte betreft; het tweede beteekent gering vervoer met méér comfort.

Maar beide voorwaarden wijzen naar een beperking van het aantal wagen-km.; inzonderheid een gering vervoer met méér comfort tegen hooger tarief zal het vervoer sterk beperken.”

Daarmede is m.i. duidelijk, dat een „flink verlies”

op een stedelijk trambedrijf zeer duidelijk aanwijsbare oorzaken heeft, en zeker andere dan de heer Zonnenberg op losse gronden veronderstelt.

Indien de economische depressie zich niet had doen gevoelen en dus niet een vrij plotseling eind had gemaakt aan de toeneming van het vervoer der R.E.T., was, zelfs met de bezwarende omstandigheden, die hierboven zijn geschetst, de kans op een sluitende rekening volstrekt niet uitgesloten geweest. Er werkten hier echter twee ongunstige factoren samen, nl. verhooging van exploitatiekosten en teruggang van het vervoer!

Thans iets over „den zwaren strijd” die indertijd onder leiding van het Comité Bus en Tram werd gevoerd.

Eerlijk gezegd: van dien zwaren strijd heb ik niet veel gemerkt.

In dit verband citeert de heer Zonnenberg uit het proefschrift van Mr. B. Mees, maar in datzelfde proefschrift komt in een noot op blz. 214 66k iets voor over dat Comité Bus en Tram, nl.:

„In een adres aan den Gemeenteraad van Rotterdam naar aanleiding van de aanschaffing van 100 nieuwe tramwagens (Nrs. 471—570) publiceerde dit Comité wel de vervoercijfers van de bussen te Birmingham, maar vergat blijkbaar (voor het goede doel?) te vermelden, dat de tramlijnen aldaar bijna driemaal zooveel passagiers vervoerden. En dan liet dit adres doorschemeren, dat de Directeur van de R.E.T. den Raad eenzijdig voorlichtte!

(Gepubliceerd in het Avondblad „N.R.C.” 14/12-1930).”

Dergelijke „gronden” van het Comité Bus en Tram schijnt de heer Zonnenberg au serieux te nemen!, maar zijn door mij als al te tendentius immer ter zijde gesteld.

Wat de coördinatie van tram- en autobusdiensten betreft, hierover heb ik in „de Ingenieur” 1930 No. 19 een uiteenzetting gegeven, die m.i. de zaak, waar het eigenlijk om gaat, duidelijk blootlegt.

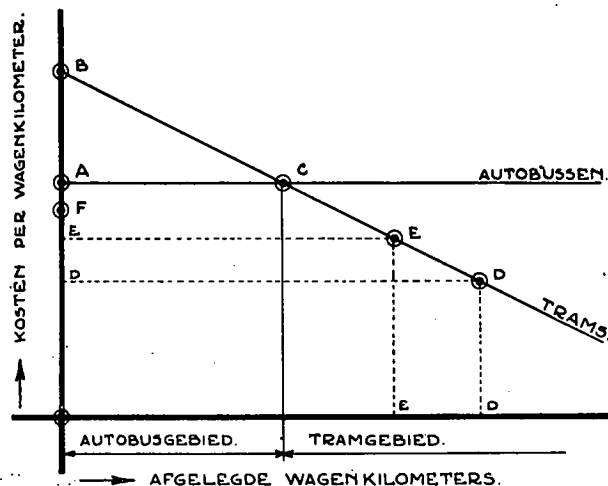
Uit dat artikel citeer ik het volgende:

„Ik kom thans aan het netelige kostenvraagstuk, dat van zoo zeer vele factoren afhankelijk is.

Eén feit staat echter vast, nl. dat de kosten per wagenkilometer van een autobusbedrijf in groote trekken onafhankelijk zijn van het totaal aantal afgelegde wagen-km. en dat die kosten bij een electrisch trambedrijf met de toeneming van het aantal afgelegde wagen-km. dalen.

In beide gevallen aangenomen, dat de rijtuigen in dezelfde mate hun diensten verrichten.

Men kan dit feit in de volgende grafische voorstelling weergeven:



Ik heb hier geen schaal bij vermeld, dus ik laat buiten beschouwing, welke getalwaarden de punten A, B en C dezer grafische voorstelling hebben.

Het hangt nu geheel van het aantal afgelegde wagen-km. af bij een gegeven lengte van het tram- of autobusnet, waar het punt C ligt.

Uit diverse publicaties blijkt wel, dat dit punt vrijwel overeenkomt met een verkeersnet en met een vervoer zoals deze in steden met 100—200.000 inwoners voorkomen.

Voor steden met meer dan 200.000 inwoners is dan de electr. tram geheel in het voordeel en voor steden, die min-

der dan 100.000 inwoners hebben, blijkt de autobus het meest economische vervoermiddel te zijn.

In dit verband verwijs ik nog eens naar de Ver. Staten van Noord-Amerika, waar de grootste stad, die uitsluitend autobussen heeft, nog geen 150.000 inwoners telt.

De Nederlandsche groote steden Amsterdam, Rotterdam en den Haag liggen blijkbaar allen in de „tramsfeer“, dus b.v. overeenkomende met punt D van de grafiek.

Nu wordt er dikwijls beweerd, dat men voor een behoorlijk vervoer in dergelijke groote steden autobussen naast de trams moet laten loopen (z.g. „snelbussen“).

Gesteld dat deze autobussen het vervoer per tram, dat door punt D is bepaald, laten terugloopen naar punt E.

De kosten van het daarvoor in de plaats komende autobusverkeer is vastgelegd door punt A, dus de gemiddelde kosten per wagen-km. liggen tusschen die, welke door de punten A en E, op de ordinatenas zijn aangegeven b.v. bij F en dat kan aanmerkelijk hooger zijn dan de kosten, die het reine trambedrijf per wagen-km. heeft.

Met deze paralleldiensten zij men dus al zéér voorzichtig.

Deze grafische voorstelling geldt natuurlijk ook voor een trambedrijf en een daarvan vrijstaand autobusbedrijf.

Uit algemeen economisch oogpunt beschouwd, maakt dit geen verschil.

En daarom valt het te betreuren dat, in sommige gevallen, zoo weinig rekening werd gehouden met deze economische zijde van het vervoersvraagstuk, als vergunning werd verleend voor concurrerende autobusdiensten, die vrijwel parallel loopen met reeds bestaande tramlijnen!

Deze zeer belangrijke zaak wordt door niet-deskundigen bijna steeds vergeten en daarom zijn de conclusies die zij — zonder daarop te letten — trekken ook bijna steeds onjuist.

Ook de heer Zonnenberg vergat in zijn betoog te vermelden, dat de kosten per rijtuig-km. bij een tramdienst verminderen bij een toeneming van het aantal afgelegde rijtuig-km., terwijl de kosten per autobus-km. vrijwel onafhankelijk zijn van het aantal afgelegde rijtuig-km.

Door dezen belangrijken factor uit het oog te verliezen, wordt zijn betoog vrijwel waardeloos.

Zijn onbekendheid met het vraagstuk, waarover hij schrijft, treedt eveneens sterk aan den dag, als hij veronderstelt (op blz. 1039), dat het autobusbedrijf zonder economische depressie 9.8 pCt. méér reizigers had kunnen opnemen, zonder verhooging der exploitatiekosten.

Bij deze veronderstelling wordt vergeten, dat de autobus bij de R.E.T. een niet-overbelastbaar voertuig is en dat er bij meer vervoersbehoefte bijna onmiddellijk méér materieel noodig is. Dit is echter niet het geval met het zeer ruim overbelastbaar trammaterieel der R.E.T.

De becijferingen en conclusies van den heer Zonnenberg, die op zijn ontoelaatbare veronderstelling berusten, hebben dan ook geen enkele praktische waarde.

Dat hij daarbij ook nog een *rekenfout* maakt, blijkt op blz. 1039 (No. 887). Wanneer nl. de autobusediensten een winst zouden hebben gemaakt van f 69.669, zouden de tramdiensten een verlies hebben moeten boeken van $f 584.026 + f 69.669 = f 653.695$; de heer Zonnenberg becijfert daarvoor f 677.837, hetgeen niet juist is.

In zijn artikel gaat de heer Zonnenberg verder het tram- en autobusnet der R.E.T. verdeelen in primaire, secundaire en tertiaire vervoersstromen.

Zijn indeeling baseert hij op de *opbrengst per dag* en per lijn.

Deze maatstaf is voor de beoordeeling van een lijn over het algemeen *onbruikbaar*, omdat het zeer veel afhangt van den aard van het vervoer (b.v. zeer sterke spitsbelasting) of men van een eventueel reeds aanwezige tramlijn gebruik zal maken, of, dat men beter met autobussen in het vervoer kan voorzien.

Verder speelt daarbij weer de quaestie, die in de bij dit artikel behoorende figuur is weergegeven, een rol.

De beste maatstaf voor de beoordeeling van een vervoermiddel is over het algemeen de gemiddelde

opbrengst per rijtuig-km. en deze wordt weer bepaald (bij uniform tarief) door het gemiddeld aantal reizigers per rijtuig-km.

Deze cijfers zijn nu voor 3 lijnen, die door den heer Zonnenberg resp. onder de primaire, secundaire en tertiaire lijnen worden gerangschikt als volgt:

	gemidd. opbrengst		gemidd. aantal reizigers	
	p. wkm.		p. wkm.	
	1930	1931	1930	1931
lijn 18 (primaire)	29.02 cts.	30.85 cts.	3.17	3.33
„ 11 (secundaire)	35.55 „	40.13 „	3.99	4.44
„ 17 (tertiaire)	32.79 „	31.88 „	3.65	3.50

Hieruit moge reeds blijken, dat de indeeling van den heer Zonnenberg waardeloos is.

Lijn 11 zou als secundaire lijn volgens den heer Zonnenberg voorloopig met ouder en kleiner trammaterieel, waar noodig met bijwagens bediend moeten worden. Nu is dit echter toevallig met lijn 11 zóó geweest tot en met Mei 1930. Van laatstgenoemden datum af zijn de groote moderne motorwagens op deze lijn in dienst.

Ziehier het resultaat:

	per rijtuig-km.	per rijtuig-km.
1929	3.50 reizigers en	31.22 cts. opbrengst
1930	3.99 „ „	35.55 „ „
1931	4.44 „ „	40.13 „ „

En toch behoorde lijn 11 met de opgeheven lijn 24 tot de twee lijnen met de laagste gemiddelde opbrengst per reiziger.

Omdat ik de indeeling van het net in primaire, secundaire en tertiaire verkeersstromen niet aanvaard kan, laat ik de discussie tusschen den heer Zonnenberg en Dr. B. Mees over deze zaak in Econ. Stat. Berichten van 18 Januari 1933 blz. 49—53 verder buiten beschouwing!

In een noot bij zijn artikel vraagt de heer Zonnenberg, of lijn 24 ook opgeheven had moeten worden, indien genoemde lijn van den beginne aan met autobussen geëxploiteerd geweest zou zijn.

Men mag die vraag m.i. zoo niet stellen.

Men moet in de eerste plaats vragen, of het verantwoord zou zijn geweest om niet van den reeds *bestaanden trammaanleg* (weg en bovenleiding) gebruik te maken en daarmede de totaalkosten per tramrijtuig-km. te drukken. Verder waren voor de exploitatie van deze lijn nog tramrijtuigen van het oude type in meer dan voldoende hoeveelheid aanwezig. Voor het in dienst stellen van lijn 24 waren dus bijna geen kapitaaluitgaven te doen, hetgeen wel het geval zou zijn geweest, indien men voor deze lijn (die bijna uitsluitend spitsverkeer had!) een betrekkelijk groot aantal nieuwe autobussen had moeten aanschaffen.

De financiële toestand van het bedrijf zou dan nog ongunstiger zijn geweest en er waren dan dus nog meer redenen geweest, om lijn 24 met zijn zéér gering vervoer buiten de spitsuren, op te heffen!

De globale berekening, waar de heer Zonnenberg zich tenslotte aan „waagt“ (zie blz. 1040) verraaft nu in zoo sterke mate zijn onkunde op dit gebied, dat het mij moeite kost, om met hem hierover van gedachte te wisselen.

De heer Zonnenberg meent, dat men mag uitrekenen, hoeveel een tram- resp. autobus-bedrijf per eenheid van het wagenpark kost.

Oude wagens, die ongebruikt in de remise staan, open bijwagens, die maar enkele dagen van het jaar dienst doen, worden voor „vol“ gerekend: een tekst aan materieel van een andere soort buiten beschouwing gelaten; en verder worden vele andere factoren van technischen en financiële aard verwaarloosd.

Een berekening, hierop gebaseerd, heeft natuurlijk niet de minste waarde en ik zal er dan ook verder het zwijgen toe doen.

Zijn betoog en conclusies — gebouwd op ondeugdelijke aannamen — zijn te rangschikken onder de *ongerechtaardigde* critiek, die niet-ter-zake-kundigen

blijkbaar zoo gaarne uitoefenen op openbare middelen van vervoer — vooral wanneer zij door of vanwege de overheid worden geëxploiteerd.

De heer Drs. J. M. E. M. A. Zonnenberg heeft bij de beschouwingen van Dr. Ir. J. G. J. C. Nieuwenhuis een zeer uitvoerig naschrift geplaatst. Tot ons leedwezen noopte plaatsgebrek ons, om de publicatie daarvan tot de volgende week uit te stellen. (Red.)

DE RIJKSMIDDELEN OVER JANUARI 1933.

Oppervlakkig beschouwd, maakt het middelen-overzicht over de eerste maand des jaars een niet al te ongunstigen indruk. Immers de gewone middelen brachten in Januari jl. f 30.752.800 op tegen f 31.433.700 in de gelijknamige maand van 1932 en vertoonen mitsdien een achteruitgang van slechts f 680.900. De zaak komt echter in een ander daglicht te staan, indien men overweegt, dat de ontvangsten van Januari 1932 een diepte-record vormden, daar zij niet minder dan f 11.822.000 bleven onder die van Januari 1931. Dat de teruggang in de afgelopen maand betrekkelijk meeviel, geeft dus nog geen reden tot tevredenheid.

Waar de eerste maand des jaars doorgaans ruime baten geeft, is het ook geen goed teken, dat de gemiddelde maandraming niet werd gehaald. Het na-deelig verschil bedraagt f 1.096.400. In verband hiermede moet nog worden opgemerkt, dat de maandraming thans f 31.849.200 bedraagt tegen f 34.850.700 in het vorige jaar. Voorts dient er rekening mede te worden gehouden, dat in den middenstaat voor het eerst een drietal posten voorkomen, t.w. de opcenten op de invoerrechten, de opcenten op den accijns op bier en de opcenten op den accijns op suiker, waarvan de jaaropbrengst is geraamd op resp. f 10.500.000, f 1.800.000 en f 10.500.000. In de toelichting bij de Middelenwet waren de twee eerstgenoemde nieuwe heffingen geschat op onderscheidenlijk f 22.400.000 en f 3.600.000. Wegens de wijzigingen, tijdens de behandeling aangebracht in het ontwerp, dat geleid heeft tot de wet van 24 December 1932 (Staatsblad No. 634), zijn deze opcenten evenwel in den middenstaat lager geraamd, terwijl nieuw zijn ingevoegd de opcenten op den suikeraccijns.

In vergelijking met de overeenkomstige maand van het vorig jaar vertoonen de grondbelasting, de invoerrechten, de zoutaccijns, de geslachtaccijns, de bieraccijns, de suikeraccijns en de registratierechten een hooger opbrengstcijfer. De overige middelen liepen alle in opbrengst terug. Laat men de nieuwe heffingen buiten beschouwing, dan blijken de overige middelen f 1.934.800 minder te hebben opgeleverd dan in Januari 1932.

De grondbelasting verschafte f 54.600 meer, welk voordelig verschil vermoedelijk een gevolg is van invordering van achterstallige belasting over 1932. De jaarraming is voor dit middel f 27.000 hooger gesteld dan in 1932.

Bedenkelijk is de voortdurende daling van de opbrengst der inkomstenbelasting. Ditmaal bedroeg het decrees f 1.192.500, hetwelk vrijwel geheel komt op rekening van het loopende belastingjaar (1932/1933) met zijn veel lagere kohierbedragen. Weliswaar werd de gemiddelde maandraming met f 1.739.400 overtroffen, doch dit betekent niet veel, daar de eerste maanden van het jaar voor deze belasting in den regel gunstig zijn. Bovendien is de inkomstenbelasting dermate teruggelopen, dat het raadzaam werd geacht het opbrengstcijfer voor 1933 f 25.000.000, d.i. een derde, lager te ramen dan voor 1932.

De vermogensbelasting volgt de bewegingen der inkomstenbelasting vrijwel op den voet. In de afgelopen maand kwam f 153.400 minder binnen, terwijl de gemiddelde maandraming met f 129.900 werd overschreden. De raming is voor dit middel f 4.000.000 lager gesteld dan voor 1932.

De dividend- en tantiëmebelasting zette het nieuwe

jaar al weer slecht in. Tegenover de ontvangsten van Januari 1932 vertoonen de inkomsten der afgelopen maand een teruggang van f 345.000. Met het oog op den grilligen loop van deze heffing biedt één enkele maand geen basis voor vergelijking. De doorwerking der malaise maakt de vooruitzichten voor het nieuw begonnen jaar intusschen niet zeer gunstig, zoodat betwijfeld mag worden, of het geraamde opbrengstcijfer van f 10.500.000 (f 4.500.000 minder dan voor 1932) wel zal worden gehaald.

De invoerrechten vertoonen een belangrijk accres (van f 649.800), waarbij echter moet worden bedacht, dat de invoerrechten in Januari 1932 een opmerkelijke inzinking ondergingen. De maandopbrengst beliep toen niet meer dan f 3.936.100, (verg. de ontvangsten van December 1931 en Januari 1932 ad resp. f 6.896.800 en f 9.857.400). Deze schommelingen stonden in verband met de invoering der benzinebelasting en de verhooging van het tarief. Op zichzelf beschouwd, was de opbrengst der afgelopen maand volstrekt niet aan den hoogen kant; de gemiddelde maandraming werd dan ook niet bereikt (tekort f 1.747.500). De invoerrechten zijn op dit oogenblik tot een betrekkelijk laag peil afgedaald en het voor 1933 geraamde opbrengstcijfer van f 76.000.000 is dan ook vrij hoog te noemen. Aan opcenten op de invoerrechten werd f 1.149.500 ontvangen, waardoor de maandraming met f 274.500 werd overtroffen; vermoedelijk is de betaling van nagevorderde invoerrechten op dit gunstig resultaat van invloed geweest. Tot de hier besproken groep van middelen behoort ook het statistiekrecht; het laagtepunt is bij dit middel blijkbaar nog niet bereikt. Zelfs de maandraming werd niet verkregen (nadeelig verschil f 16.800), hoewel de jaarraming f 900.000 lager is gesteld dan voor het vorige jaar.

De accijnzen vertoonden een onderling verschillend beeld. Het zout gaf een surplus, evenals de geslachtaccijns; de ontvangsten uit laatstgenoemd middel waren echter in Januari 1932 buitengewoon laag. Hiertegenover gaven de wijnaccijns en de gedistilleerdaccijns minder. De bieraccijns steeg met f 541.700, waarin vermoedelijk de invloed van de dreigende opcenten is te onderkennen. Deze laatste brachten intusschen nog slechts een onbetekenend bedrag op. De suikeraccijns leverde f 444.500 meer op, doch daar de maand Januari ditmaal een verscheidend van den crediettermijn méer telde, heeft de suikeraccijns feitelijk trager gevloeid. De opcenten op den suikeraccijns gaven nog slechts f 102.000 (raming f 875.000). De tabaksaccijns beweegt zich door de daling der kleinhandelsprijzen nog steeds in dalende richting. Het volgend staatje geeft het verschil aan tusschen de voor 1932 en 1933 geraamde opbrengstcijfers; tevens is de totale opbrengst van 1932 daarin vermeld:

	Raming 1932	Raming 1933	Opbrengst 1932
Zout	f 2.000.000	f 2.300.000	f 2.252.300
Geslacht	„ 8.400.000	„ 6.300.000	„ 6.687.300
Wijn	„ 2.400.000	„ 2.400.000	„ 2.297.200
Gedistilleerd ...	„ 40.000.000	„ 33.600.000	„ 32.849.700
Bier	„ 13.800.000	„ 12.000.000	„ 11.453.000
Opcenten bier ..	—	„ 1.800.000	—
Suiker	„ 52.700.000	„ 53.000.000	„ 52.867.300
Opcenten suiker .	—	„ 10.500.000	—
Tabak	„ 30.600.000	„ 28.000.000	„ 26.112.700

Uit dit staatje blijkt, dat de ramingen voor 1933 over het algemeen optimistisch zijn.

De zegelrechten leverden f 93.800 minder op, hetgeen niet aan een terugloopen der beursbelasting is te wijten, aangezien deze juist met f 74.000 vooruitging. De registratierechten gaven voor het eerst sedert Juni 1930, zij het door toevallige omstandigheden, weer eens een vermeerdering te zien (van f 115.800). De jaarramingen zijn voor deze middelen verminderd met f 11.700.000 en f 5.000.000. De successierechten daalden met f 1.170.900 en bleven f 420.100 beneden de raming (deze laatste is voor

het geheele jaar *f* 9.000.000 lager aangenomen), be-
wijs van de waardedaling der nalatenschappen.

De domeinen liepen terug met *f* 3.800 en de loods-
gelden met *f* 15.800. Bij dit laatste middel werd de
maandraming met *f* 16.100 overschreden, doch bij de
raming is dan ook op een *f* 1.000.000 lager ontvangst
gerekend.

De inkomsten van het „Leeningfonds 1914” stegen
met nog geen *f* 33.000. Dit resultaat is zeer ongun-
stig, indien men nagaat, welke nieuwe bronnen in het
afgelopen jaar al niet zijn aangeboord om de ont-
vangsten van het fonds te stijven.

Beter staat het ervoor met het „Wegenfonds”,
waarvoor *f* 712.000 werd geïnd (*f* 701.000 wegenbe-
lasting en *f* 10.900 rijwielbelasting), terwijl in Ja-
nuari 1932 in totaal slechts *f* 591.000 aan het fonds
ten goede kwam.

De ontvangsten voor het „Gemeentefonds” belie-
pen *f* 6.785.000, waarvan *f* 6.315.900 gemeentefonds-
belasting. Deze uitkomst steekt ongunstig tegen die
van dezelfde maand van 1932 af, toen in totaal
f 7.417.800 ten bate van het fonds kon worden ge-
boekt.

BUITENLANDSCHE MEDEWERKING.

HET VOLTOOIDE VIJFJARENPLAN.

II (Slot).

Prof. Boris Brutzkus te Berlijn schrijft ons:

*De gebreken van de planhuishoudelijke industri-
alisatie.*

De communistische planhuishouding had ten doel,
om, in tegenstelling met het kapitalisme, een even-
wicht in de volkshuishouding tot stand te brengen.
Haar industrie lijdt in werkelijkheid aan schreeuwen-
de inconsequenties. De grootste moeilijkheid ligt in
den *achterstand van de basisindustrieën* (kolen- en
ijzerindustrie). Volgens de gegevens voor de eerste
tien maanden zal het plan van de ijzerindustrie voor
60, ten hoogste voor 65 pCt. worden verwezenlijkt.
Het gevolg hiervan is, dat de reeds gebouwde machine-
fabrieken wegens gebrek aan metaal niet ten volle ge-
bruikt kunnen worden. De tractoren- en automobiël-
fabrieken lijden door gebrek aan kwaliteitsstaal. De
moeilijkheden zijn echter niet in hoofdzaak aan een
absoluut gebrek aan productiemiddelen te wijten,
doch aan de slechte verdeling daarvan, die voor een
volkshuishouding zonder marktverkeer inzonderheid
karakteristiek is. Daar de vaste prijzen niet in over-
eenstemming zijn met de lage waardeering van het
geld, hoopen bepaalde grondstoffen zich tot enorme
voorraden in de magazijnen van eenige fabrieken op,
terwijl andere fabrieken hieraan totaal gebrek hebben.

Voorts ontstaan groote moeilijkheden door het *niet
functioneeren van de transportmiddelen*. De spoor-
wegverbinding van de groote smelterij van Magni-
togorsk met het kolendistrict van Kusnetzk in West-
Siberië is zoo slecht, dat Magnitogorsk, waar thans
nog slechts enkele van de talrijke geprojecteerde hoog-
ovens in bedrijf zijn genomen, niet over kolenvoor-
raden beschikt, en toen het spoorwegverkeer in
Januari door ongunstige weersgesteldheden storingen
ondervond, werd het werk van de hoogovens stilge-
legd, hetgeen, zooals bekend, voor het hoogovenbe-
drijf buitengewoon schadelijk is.

De grootste moeilijkheden ontstaan echter toch door
het gebrek aan geschoolde technici en arbeiders. Daar-
bij komt, dat scholing van de arbeiders door het voort-
durende heen en weer trekken nauwelijks mogelijk is.
Van een zeer groot gedeelte van de stootboormachines
in de kolenmijnen, van de hefwerktuigen in het trans-
portwezen, van de combines in den landbouw kan we-
gens gebrek aan geschoolde arbeiders niet ten volle
profijt worden getrokken. Vele voltooide fabrieken
kunnen niet in bedrijf worden genomen. En wanneer
men ze laat werken, dan leveren zij uitschotgoederen,
of moeten zij als gevolg van de snelle schade aan de
machines spoedig weder worden stopgezet.

Stalin heeft in zijn rede officiëel erkend, dat het
niet voldoende is de allernieuwste fabrieken op te
richten, dat de moeilijkheden om een goede leiding te
geven veel groter bleken te zijn, dan men had ge-
meend. Ten deele zijn deze moeilijkheden door het
overhaaste tempo van den industriëlen opbouw ont-
staan, en in zooverre kunnen zij in de toekomst
geleidelijk uit den weg worden geruimd. Vele dezer
moeilijkheden echter, inzonderheid de verkeerde ver-
deling van de productiemiddelen, worden door het
wezen van een volkshuishouding zonder marktverkeer
veroorzaakt.

Het gevolg van deze wanorde is, dat *de toeneming
van de industriële productie in 1932* ondanks de
groote bouwbedrijvigheid *tot staan is gekomen*. Het
grondkapitaal van de grootindustrie werd vóór het in
werking treden van het Vijfjarenplan op Rb. 5,8 mi-
liard geraamd. De waarde van de nieuw opgerichte en
in bedrijf genomen fabrieken zou 11,2 milliard be-
dragen, waarvan juist in de laatste twee jaren 7,5
milliard werd geïnvesteerd. Men mocht dus verwach-
ten, dat juist in deze laatste jaren de industriële
productie sterk zou zijn gestegen. Dit was echter niet
het geval.

Volgens de gegevens van de Sovjet-statistiek be-
liep de waarde van de industriële productie, uitge-
drukt in prijzen van het jaar 1926/27, in 1928 Rb. 14,8
milliard; zij is in 1929 met Rb. 3,5 milliard gestegen,
in 1930 met 4,8 milliard, in 1931 met 3,8 milliard en
in 1932 slechts met 2,3 milliard. Wij volgen voor het
laatste jaar de gegevens van Molotov, die ongetwij-
feld te hoog zijn; in werkelijkheid kon de toeneming
van de industriële productie in 1932 nauwelijks
Rb. 2 milliard bedragen; zij was dus ongeveer twee-
maal zoo klein als in 1931.

Bij een gedetailleerde beschouwing komen wij tot
een nog merkwaardiger resultaat. Het blijkt, dat de
industriële productie van Sovjet-Rusland in Decem-
ber 1931 haar maximum (2850 mill.) heeft bereikt;
in geen enkele maand van het jaar 1932 kon
deze productiewaarde nogmaals worden verkregen.
Wanneer dus zelfs in 1932 een aantal nieuwe fabri-
eken in bedrijf werd gesteld, kon dit onder de heer-
schende omstandigheden van de industrie reeds geen
invloed meer uitoefenen op den omvang van de pro-
ductie. De nieuwe fabrieken werken slecht en het werk
in de oude fabrieken wordt door verschillende storin-
gen vertraagd. De industriële opbouw is op het doode
punt gekomen; zoo lang er in de industrie geen regel-
maat heerscht, heeft de gunstige toestand van het
bouwbedrijf ook vanuit een zuiver technisch stand-
punt geen zin meer.

Het rentabiliteitsvraagstuk.

Behalve het vraagstuk van de technische doelma-
tigheid bestaat er echter nog het probleem van de
economische doelmatigheid, d.w.z. de rentabiliteit.
De Russische communisten hebben reeds zooveel eco-
nomisch inzicht, dat zij het probleem van de renta-
biliteit niet heelemaal onderschatten. Het staat ech-
ter in een innerlijke *onoverkomelijke tegenstelling
tot de communistische planhuishouding*. Deze is op
een aantal grondbeginselen gefundeerd, die van eco-
nomisch standpunt bezien zeer bedenkelijk zijn.

In de communistische huishouding wordt geen
rente over het grondkapitaal berekend, alsof zij de
beschikking over onbegrensde kapitalen heeft. Men
hecht waarde aan de onvoorwaardelijke superioriteit
van de allergrootste bedrijven en van de modernste
techniek. Deze grondbeginselen leiden ertoe, dat de
Sovjet-regering zich steeds weder in breed opge-
zette ondernemingen stort, welke van economisch
standpunt als avonturen moeten worden beschouwd,
hoewel deze de buitenlanders juist verbaasd doen
staan.

Laat ons als voorbeeld de smelterij van Magnitogorsk
nemen. Zij was reeds in het Vijfjarenplan geprojec-
teerd, hoewel in vrij bescheiden omvang. Zij zou

600.000 ton ijzer produceeren. De moeilijkheid bestond daarin, dat de smelterij haar kolen uit Kusnetz over een afstand van 2400 KM. per spoor moet aanvoeren. Zulks doet geen enkele fabriek in de kapitalistische wereld. Het Vijfjarenplan rekende erop, dat de treinen, die de kolen naar Magnitogorsk brengen, op de terugreis de Magnitogorsk-ertsen voor de fabrieken van het Kusnetzker district zouden vervoeren. Later heeft men echter besloten, in Magnitogorsk niet een smelterij voor het winnen van 600.000 ton, doch voor 4 miljoen ton te bouwen. Hierdoor wordt deze onderneming een economisch avontuur.

Men heeft een enorme krachtcentrale op de stroomversnellingen van den Dnjepr (Dnjeprogos) gebouwd. Het werk kan technisch goed zijn uitgevoerd. Van economisch standpunt bezien, is echter beslissend, dat pas één enkele aluminiumfabriek, die door dit krachtwerk moet worden gevoed, is opgericht. Wanneer de andere fabrieken gereed zullen zijn en of zij ooit gereed zullen komen, kan niemand zeggen. Het enorme gebouw kan dus de bezoekers verbaasd doen staan, van economisch standpunt betekent het een onnoodige jarenlange vastlegging van een groot kapitaal in een kapitaalarm land, dat elders veel nuttiger had kunnen worden aangewend.

Het ontbreken van een behoorlijke rentabiliteit van de socialistische industrie kan als gevolg van haar monopoliepositie niet duidelijk aan den dag treden. Door verhooging van de verkoopprijzen is het meestal mogelijk de verliezen op andere takken van de volkshuishouding, inzonderheid op den landbouw of juist op de verbruikers, af te wentelen.

Doch in beperkte mate wordt men ook in een socialistische bedrijfsrekening deze gebrekkige rentabiliteit gewaar. De prijsverhoging van de producten van de sleutelindustrieën stuit op moeilijkheden, want haar afnemers zijn ook socialistische industrieën. Derhalve blijven ook de twee grootste en belangrijkste sleutelindustrieën, de kolen- en de ijzerindustrie, met verlies werken. Over het algemeen moest de staatsindustrie volgens het Vijfjarenplan een netto-winst van Rb. 12 milliard opleveren; zij heeft inderdaad echter slechts 5,6 milliard netto-winst opgeleverd.¹⁾ Hierin ligt een van de belangrijkste oorzaken van de inflatie.

De opbouw van een groote productiemiddelenindustrie op twijfelachtige economische grondslagen is echter bijzonder bedenkelijk, want tusschen het begin van het productieproces tot aan het verkrijgen van het verbruiksartikel ligt een lange reeks productieprocessen, welke zich, wanneer het begin verkeerd is, alle verkeerd kunnen ontwikkelen; op deze wijze kan deze productiemiddelenindustrie in een parasitaire uitwas overgaan, die het organisme van de huishouding niet voedt, doch uitzuigt. Dit is ook in Sovjet-Rusland geschied.

De economische toestand van de volksmassa's.

Het Vijfjarenplan hield de belofte in, dat de toestand van de volksmassa's van jaar tot jaar zou verbeteren. In werkelijkheid was men reeds in het voorjaar van 1929 genoodzaakt tot het stelsel van *algemeene rantsoeneering*, dat men sedert de ontwikkeling van de NEP had verlaten, terug te keeren. En het leven op rantsoen is met het leven, gebaseerd op een vrij marktverkeer, kwalitatief niet te vergelijken, het is een onwaardig leven voor beschaafde menschen. Van jaar tot jaar werden de rantsoenen kleiner. De Sovjet-burger heeft niet alleen honger, maar hij is tevens nauwelijks gekleed; hem ontbreken niet alleen landbouw-, doch ook industriële producten.

Door processen wegens benadeeling trachtte de Sovjet-regeering den wrevel van de volksmassa's op de intellectueelen af te wentelen: de intellectueelen scha-

den de productie, zij brengen de distributie in wanorde, zij vervalschen blijkens instructies van den Franschen Generalen Staf de plannen. Toen werd de theorie opgesteld, dat men geen vijf, doch vier jaren zou moeten lijden, waarna weder alles in orde zou komen. Doch thans zijn de vier jaren reeds voorbij, het Vijfjarenplan is voltooid, en Stalin ziet zich weder genoodzaakt, de volksmassa's tot verdere offers aan te moedigen. Het maakt den indruk, alsof het Russische volk slechts bestaat, om fabrieken te bouwen en er geen nut van te hebben.

Stalin tracht echter te bewijzen, dat de volksmassa's zekere materiële voordeelen hebben verkregen. De Sovjet-regeering heeft de boeren van uitbuiting door de koelakken bevrijd en het loon met 67 pCt. verhoogd. Deze beweringen zijn voor de meest naïeve toehoorders bestemd.

Voor zoover de boeren betreft, wijst Stalin er zelf op, dat na de collectivisatie 700—800 mill. poedgraan meer bij de boeren werd onteigend dan in de voorafgaande jaren. Dit alleen reeds beteekent een zoo enorme stijging van de mate van uitbuiting, in vergelijking waarmede van hun vermeende uitbuiting door de koelakken geen sprake kan zijn. Voor zooverre de arbeiders betreft, zijn hun rantsoenen thans zoo gering, dat zij steeds meer op de vrije markt zijn aangewezen, waar de prijzen 20—30 maal zoo hoog zijn als de vastgestelde.

De communistische leiders leggen, zooals vanzelf spreekt, den meesten nadruk op de vermindering van de werkloosheid, en de toestand in Sovjet-Rusland wordt in dit opzicht tegenover den huidige toestand in de kapitalistische landen gesteld.

Deze vergelijkingen zijn echter van geen beteekenis, want de economische structuur van Rusland en die van de kapitalistische wereld zijn totaal verschillend. De Russische werklozen trekken steeds naar de steden van het overbevolkte platteland der centrale gebieden. Zoolang de nood op het land niet is verminderd, kan men de werkloosheid in Rusland niet te boven komen. Thans heeft de Sovjet-regeering door het stelsel van onteigening van landbouwproducten den nood op het land niet verzacht, doch buitengewoon verscherpt en algemeener gemaakt.

En onder dergelijke omstandigheden kan van overwinning van de werkloosheid geen sprake zijn. De werklozen verschijnen niet op de arbeidsbeurzen, want deze betalen geen ondersteuning en hebben bovendien het recht om de werklozen naar de gevreesde werkverschaffingen in de wouden van het Noorden te zenden. Deze gang van zaken geeft den communistischen leiders den moed om van het te boven komen van de werkloosheid te spreken. In werkelijkheid vullen miljoenen en miljoenen boeren, die op zoek naar werk zijn, alle spoorwegstations, wagons en stoombooten. Dank zij de groote bouwwerken, is de vraag naar arbeiders in Sovjet-Rusland wel groot, — een regeering, die zulke misereabele loonen betaalt, kan zich echter veroorloven, veel arbeiders en ambtenaren in dienst te nemen. Doch behalve in eenige geprivilegeerde fabrieken zijn de woningtoestanden en de voedselvoorziening zoo slecht, dat zelfs de zoo in het geheel niet verwerdende Russische boeren het niet langer kunnen uithouden. Daaraan is het heen en weer trekken op groote schaal van deze miljoenen toe te schrijven. Wij kunnen met stelligheid beweren, dat de werklozen in de kapitalistische wereld, welke werklozenondersteuning ontvangen, hun materiële behoeften onvergelykelijk veel beter kunnen bevredigen dan de Russische arbeiders.

Het enorme experiment van het Vijfjarenplan heeft de Russische volksmassa's, wier toestanden onder het NEP-stelsel weer eenigszins waren verbeterd, weder in de diepste ellende gestort. Tegelijk met de uitbreiding van het socialistische stelsel, werden hun materiële omstandigheden steeds slechter. Sedert de jaren van het oorlogscommunisme heeft het Russische volk

¹⁾ A. Pitilov. Zur Frage der Kapitalbildung in der Industrie, „Planov. chosjajstwo“ 1932, No. 5, blz. 116/117.

nooit zoo moeten lijden, als onder het Vijfjarenplan. En de belofte, dat de toestand na het beëindigen van het Vijfjarenplan ineens zou verbeteren, bleek absoluut bedrog, van eenige verbetering daarvan is geen sprake. Deze feiten geven ons het recht te concluderen, dat de periode van het Vijfjarenplan voor *het economisch fiasco van de communistische planhuishouding*, hetwelk ook theoretisch kan worden bewezen, een op ervaring berustend bewijs heeft geleverd.

De communistische planhuishouding is echter niet slechts een nieuw economisch stelsel, zij is ook een geheel nieuwe levensvorm. Op een uitvoerige bespreking van dezen levensvorm kan in deze kolommen niet nader worden ingegaan. Om onze uiteenzettingen echter niet te eenzijdig te doen zijn, kunnen wij niet nalaten hieraan nog eenige woorden te wijden.

Sedert den burgeroorlog waren de bestuursmethoden van de Sovjet-regeering nimmer zoo brutaal, zoo onmenschenlijk, als onder het Vijfjarenplan. Niet alleen degenen, zooals b.v. de z.g. koelakken, worden met vrouw en kind aan de vernietiging prijsgegeven. De burgers (juister gezegd de onderdanen) zijn uiteindelijk in proefkonijnen van de aan het hoofd staande groep veranderd, die, met alle machtsmiddelen toegerust, over de volksmassa's, over de arbeidersklasse en ook over de partij als dictator heerscht. Van rechten van de persoonlijkheid kan hier geen sprake zijn; niet alleen hetgeen men te doen, hetgeen men te zeggen, doch ook hetgeen men te denken heeft, wordt voorgeschreven. Dit stelsel draagt niet meer een chaotisch karakter, zooals onder het oorlogscommunisme, het is systematisch gevormd en omvat de burgers in al hun levensuitingen. Het stelsel van de communistische planhuishouding komt overeen met het stelsel van den absoluten staat. Dit is zijn ware gedaante.

INGEZONDEN STUKKEN.

ZILVER.

De Heer N. C. Looyard schrijft ons:

Nu in No. 894 d.d. 15/2/33 van dit weekblad het vraagstuk van het zilver weer is aangesneden, zou ik gaarne het volgende daarover onder de aandacht der lezers brengen.

In den aanvang van den tekst van het aangehaalde onderdeel uit het rapport der Commissie-Trip staat (pag. 127 van genoemd nummer):

„After keeping relatively stable from 1921 to 1929, the price of silver in gold currencies fell abruptly by more than one-half in less than three years. There is no doubt that this sudden decline must, in the main, be attributed to the same causes as have acted on the general level of prices and may thus be said to illustrate in a particular case the incidence of the world depression.”

Hierover twee opmerkingen:

In de eerste plaats wordt de zilverprijs van 1921 tot 1929 betrekkelijk stabiel genoemd.

Nu is echter van 1925 tot 1929 de zilverprijs te Londen gezakt van 32 $\frac{1}{8}$ tot 24 $\frac{7}{16}$, dus met pl.m. 25 pCt. (zie pag. 135 rechts bovenaan in hetzelfde No. van E.-S. B.), terwijl in 1922 de prijs nog 34 d. was. Men kan dit toch bezwaarlijk stabiel noemen.

Beschouwen wij met betrekking tot de prijsdaling het volgende staatje:

	Londensche zilvernoteering herleid tot ¹⁾ 1925 = 100 gemiddeld ²⁾	Indexcijfers groothandelsprijzen 1925 = 100 ²⁾
1925	32 $\frac{1}{8}$	100
1926	28 $\frac{11}{16}$	89.3
1927	26 $\frac{3}{4}$	83.3
1928	26 $\frac{1}{16}$	81.1
1929	24 $\frac{7}{16}$	76.2
1930	17 $\frac{13}{16}$	55.4
1931	13 $\frac{3}{8}$	41.6
1932	12 $\frac{7}{8}$	40.1
Dec. 1932	11 $\frac{1}{2}$	35.8

¹⁾ Ontleend aan E.-S. B. No. 894 d.d. 15/2/33 pag. 135.

²⁾ Ontleend aan E.-S. B. No. 893 d.d. 8/2/33 pag. 114.

Vervolgens wordt hier gesuggereerd (het wordt niet uitdrukkelijk gezegd), dat de daling van den zilverprijs na 1929 een gevolg is van de algemeene prijsdaling.

Nu lijkt het mij niet juist, zoo'n korte periode uit een langeren depressietijd apart te beschouwen.

De prijsdaling, zoowel van het zilver als van de goederen dateert al van veel langer.

Wij zien hieruit, dat:

1e. zilver met 64 pCt. en de andere goederen met 45 pCt. in prijs zijn gedaald;

2e. dat de prijsdaling van zilver steeds die der andere goederen is voor geweest.

Zonder nu hieruit zonder meer de conclusie te trekken, dat de prijsdaling van zilver de oorzaak is van die der andere goederen, lijkt het mij niet van belang ontbloeit hierop nogmaals ³⁾ de aandacht te vestigen.

Zou de zilverprijsdaling toch niet van meer invloed zijn en geweest zijn, dan velen meenen?

³⁾ Reeds eerder wees ik hierop in het Maandblad voor het Boekhouden d.d. 1/11/31 No. 447 pag. 53.

ONTVANGEN BOEKEN.

Successful speculation in common stocks door William Law. (London 1930; McGraw-Hill Publishing Co. Ltd.).

Marktanalyse en afzetorganisatie door Dr. J. Kurt Herzfeld. Geautoriseerde vertaling van J. E. Wahlen. (Amsterdam 1931; D. B. Centen's Uitgevers Maatschappij (N.V.). Prijs f 2.60).

Achtereenvolgens worden zoowel het wezen als de theoretische en praktische grondslagen der marktanalyse en de toepassing der resultaten in de afzetorganisatie in dit boek behandeld. Het boek besluit met enkele leerzame voorbeelden.

Preise und Produktion door Dr. Friedrich A. Hayek. Publicatie No. 3 van het Oesterreichische Institut für Konjunkturforschung. (Weenen 1931; Verlag von Julius Springer. Prijs R.M. 7.20).

Balansanalyse door S. G. Appeldoorn. (Leiden z.j.; Uitgave Handelswetenschappelijke Bibliotheek. Prijs f 1,50).

In het eerste gedeelte der balansanalyse worden behandeld: de aard der schulden, de activa, de doeltreffendheid der activa, verhouding tusschen passiva en activa, archief en statistieken.

In het tweede gedeelte (de Winst- en Verliesrekening), de rentabiliteit en de waardebepaling.

Bankpolitiek door W. C. Posthumus Meyjes. (Haarlem 1931; H. D. Tjeenk Willink & Zoon N.V. Ing. f 4,50, geb. f 5,50).

In een zevental hoofdstukken behandelt de schrijver verschillende belangrijke problemen van het bankwezen, o.a. de concentratiebeweging, de binnenland- en buitenlandse expansiepolitiek van de banken, de kapitaalexport zelfs zeer uitvoerig, de verhouding tusschen banken en beurs enz. Het spreekt vanzelf, dat de schrijver-vaak bij de Nederlandsche toestanden blijft stilstaan. Belangrijk is, dat de schrijver, die ons bankwezen uit de practijk kent, van meening is, dat de Nederlandsche banken meer aandacht aan de vestiging van filialen in het buitenland moeten schenken.

Ook op andere punten verdienen de belangrijke opmerkingen van den schrijver de volle aandacht, o.a. wat het emissiebedrijf van de banken betreft.

La France et la politique économique interalliée door Etienne Clémentel. Histoire économique et sociale de la guerre mondiale (Série française). Publications de la Dotation Carnegie pour la

paix internationale. (Parijs z.j.; Les presses universitaires de France; New-Haven U.S.A. z.j.; Yale University Press).

Pro en contra actieve handelspolitiek, Pro: Dr. L. G. Kortenhorst, contra: Drs. S. Posthuma. Serie No. 5. (Baarn 1932; Hollandia Drukkerij).

Dr. K. verdedigt in dit geschrift het bekende standpunt van de voorstanders van actieve handelspolitiek. Achtereenvolgens behandelt Dr. K. de meestbegunstigingsclausule, de handelstractatenpolitiek van Nederland na den oorlog en de handelstractatenpolitiek der naaste toekomst.

De heer Posthuma geeft in een helder betoog kritiek op de actieve handelspolitiek, waarmede hij tegelijkertijd nogmaals een pleidooi levert voor den vrijen handel.

Beschouwingen over een Tolunie tusschen Nederland en België-Luxemburg door Drs. D. C. Renooy. Publicatie Nr. 3a van het Nederlandsch Economisch Instituut (Haarlem 1932, De Erven F. Bohn N.V. Prijs f 4.—).

Dit is het eerste gedeelte van de studie inzake het omvangrijke vraagstuk van een tolunie tusschen Nederland en België-Luxemburg. Het onderwerp van deze studie bepaalt zich tot een vergelijking tusschen de Nederlandse en Belgische invoerrechten en accijnzen.

Ten aanzien van de verschillen tusschen de behandelde tarieven valt op te merken, dat deze in het algemeen het grootst zijn bij industriële producten, inzonderheid bij meubelen, textielproducten, automobielen en onderdeelen ervan, gereedschappen en muziekinstrumenten. Bij voedings- en genotmiddelen doet zich de moeilijkheid voor, dat de daarvan geheven rechten voor een belangrijk deel nauw verband houden met de accijnzen, welke, zooals uit de accijnsvergelijking blijkt, belangrijke verschillen vertoonen.

Een juiste beoordeeling van deze verschillen is echter eerst mogelijk, wanneer men het handelsverkeer en de productieverhoudingen in aanmerking neemt, hetgeen in het tweede en derde deel van deze studie zal geschieden.

(Zie vervolg op pag. 160.)

MAANDCIJFERS.

EMISSIES IN JANUARI 1933.

Staatsleeningen f 110.123.000,—
zijnde:

Nederland

f 110.123.000 ¹⁾ 4 % Ned.

Staatsl. 1933 à 100 %

Spoorwegmaatschappijen ²⁾.

Diversen „ 648.375,—

zijnde:

Nederland

Obligatiën:

Stichting „Gooisch Natuurre-

servaat” f 650.000 4½ %

obl. à 99% f 648.375

Kerkelijke Leeningen „ 418.950,—

Nederland f 418.950

Totaal... f 111.190.325,—

Voorts werd in de afgelopen maand hier te lande de inschrijving opengesteld op een beperkt bedrag:

Parijs 1932 Fr. Frs. 216.000.000 4 % obl. à 83 % (introductie);

The American Tobacco Co. cert. v. 10 aand. à \$ 25 per stuk: \$ 65½ p. aand. (introductie).

¹⁾ Bovendien f 185.877.000 voor conversie, waarvan f 22.499.700 tot dit doel nieuw geleend.

²⁾ Conversie:

Cie. des Chemins de Fer du Midi Fr. Frs. 100.000.000

5 % obl. à 93½ %;

Spoorwegen van Elzas-Lotharingen ter afl. 6% leening

1927. Zw. Frs. 39.000.000 4½ % obl. à 92½ %.

De Kerkelijke Leening is als volgt:

	Rente- Gulden voet	Emissie- koers pCt.
Congr. der Broeders v. Liefde te Venray en Stratum	420.000	5 99%

Emissies in 1933.

Obligatiën	Aandeelen	Totaal
Januari ... f 111.190.325,—	—	f 111.190.325,—

OVERZICHT DER RIJKSMIDDELEN.

(In Gulden)

	Januari 1933	Sedert 1 Januari 1933	Overeen- komstige periode 1932
Directe belastingen.			
Grondbelasting	536.201	536.201	481.632
Personeele belasting ¹⁾	—	—	14.419
Inkomstenbelasting ..	5.906.037	5.906.037	7.098.499
Vermogensbelasting ..	963.246	963.246	1.116.680
Dividend- en tantiëmel.	415.334	415.334	760.309
Invoerrechten	4.585.861	4.585.861	3.936.093
Opc. op rechten op d. inv. ²⁾	1.149.470	1.149.470	—
Statistiekrecht	158.243	158.243	177.137
Accijnzen			
Zout	229.587	229.587	200.414
Geslacht	567.146	567.146	533.614
Wijn	31.473	31.473	51.421
Gedistilleerd	2.243.941	2.243.941	2.669.311
Bier	1.346.636	1.346.636	804.984
Opc. op accijns op Bier ³⁾	2.229	2.229	—
Suiker	4.710.617	4.710.617	4.266.109
Opc. op acc. op Suiker ³⁾	102.233	102.233	—
Tabak	2.163.839	2.163.839	2.502.159
Bel. op gouden en zilverw.	51.647	51.647	63.342
Indirecte belastingen.			
Zegelrechten	1.472.019 ³⁾	1.472.019 ⁴⁾	1.565.777
Registratierechten ...	1.041.164	1.041.164	925.342
Successierechten	2.579.912	2.579.912	3.750.766
Domein., wegen en vaart.	171.320	171.320	175.168
Staatsloterij	16.907	16.907	16.956
Loodsgelden	307.780	307.780	323.591
Totaal-Generaal ..	30.752.842	30.752.842	31.433.723

¹⁾ Met ingang v. h. belastingjaar 1931 wordt de personeele bel. geheven ten bate v. d. gem., zoodat de in dezen staat vermelde bedragen uitsluitend vroegere belastingjaren betreffen. ²⁾ Wegens de wijzigingen, tijdens de behandeling aangebracht in het ontwerp dat geleid heeft tot de wet van 24 Dec. 1932, Stbl. No. 634, worden de opcenten op de invoerrechten en de opcenten op den bieraccijns lager geraamd dan geschiedde in de toelichting bij de Middelwet, en worden nieuw ingevoegd de opcenten op den suikeraccijns. ³⁾ Hieronder begrepen f 301.391 wegens zegelrecht enz. (Beursbel.). ⁴⁾ f 226.974.

HEFFINGEN VOOR HET LEENINGFONDS 1914.

	860.947	860.947	1.266.639
Verdedigingsbelasting ..	860.947	860.947	1.266.639
Opcenten:			
Grondbelasting	422.710	422.710	381.062
Personeele belasting ..	—	—	2.231
Inkomstenbelasting ...	1.180.909	1.180.909	1.363.191
Vermogensbelasting ..	530.482	530.482	615.707
Dividend- en tantiëmel- belasting	137.060	137.060	250.902
Invoerr. Zuidvruchten	153.005	153.005	—
Opc. in voerr. op Zuidvr.	45.901	45.901	—
Accijns op Wijn	21.048	21.048	10.284
„ „ Gedistilleerd	224.394	224.394	266.931
„ „ Suiker	471.316	471.316	—
Tabaksacc. op sigaretten	483.381	483.381	446.844
Zegelrecht van buitl. eff.	166.494	166.494	60.863
Totaal	4.697.647	4.697.647	4.664.654

HEFFINGEN VOOR HET WEGENFONDS.

	701.149	701.149	579.499
Wegenbelasting	701.149	701.149	579.499
Rijwielbelasting	10.920	10.920	11.568
Totaal	712.069	712.069	591.067

INKOMSTEN TEN BATE VAN HET „GEMEENTEFONDS”

	6.315.871	6.315.871	6.902.815
Gemeentefondsbelasting	6.315.871	6.315.871	6.902.815
Opcenten Vermogensbel.	469.092	469.092	514.972
Totaal	6.784.963	6.784.963	7.417.787

SPLITSING VAN DE OPBRENGST DER GROND-, INKOMSTEN- EN VERMOGENSBELASTING SEDERT 1 JANUARI 1931.

Dienstjaren	Grond- belasting	Inkomsten- belasting	Vermogens- belasting
1929/30	—	32.550	5.317
1930/31	3.526	289.309	48.831
1931/32	524.947	5.584.178	909.098
1932/33	7.728	—	—
Totale	536.201	5.906.037	963.246

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 20 Februari 1933. Activa. Binnel. Wis- sels, Prom., enz. in disc. f 33.515.135,04

Passiva. Kapitaal f 20.000.000,— Reservefonds f 3.000.000,—

Voornaamste posten in duizenden guldens. Data, Goud, Muntmat., Circulatie, etc.

Voornaamste posten in duizenden guldens. Data, Totaal bedrag discontos, etc.

1) Sedert den bankstaat van 4 Jan. 1929 op de basis van 2/5 metaaldekking. 2) Onder de activa.

SURINAAMSCHER BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens. Data, Metaal, Circulatie, etc.

1) Sluipst. der activa.

JAVASCHE BANK.

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

Data, Goud, Zilver, Circulatie, etc. 18 Feb. 1933, 11 '1933, etc.

Data, Wissels. buiten N.-Ind. betaalb., Discontos, etc. 18 Feb. 1933, 11 '1933, etc.

1) Sluipst activa.

BANK VAN ENGELAND.

Voornaamste posten in duizenden penden sterling.

Data, Metaal, Bankbilj. in circulatie, Bankbilj. in Departm., etc. 15 Febr. 1933, 8 '1933, etc.

Data, Gov. Sec., Public Depos., Other Deposits, Reserve, etc. 15 Febr. '33, 8 '33, etc.

1) Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

BANK VAN FRANKRIJK.

Voornaamste posten in miljoenen francs.

Data, Goud, Zilver, Te goed in het buiten., etc. 10 Febr. '33, 3 '33, etc.

Data, Bons v. d. zelfst. amort. k., Diversen, Circulatie, Rekg. Courant, etc. 10 Febr. '33, 3 '33, etc.

1) Sluipst activa.

DUITSCHER RIJKSBANK.

Voornaamste posten in millioenen Reichsmark.

Data	Goud	Daarvan bij buit. circ. banken ¹⁾	Devisen als gouddekking geldende	Andere wissels en cheques	Beleeningen
15 Febr. 1933	822,4	38,1	98,0	2.300,2	76,7
7 " 1933	822,3	38,1	97,9	2.392,8	79,4
31 Jan. 1933	821,9	38,1	100,6	2.459,1	92,5
23 " 1933	806,6	38,1	114,6	2.287,3	67,9
15 " 1933	801,1	33,1	119,7	2.384,7	71,4
15 Febr. 1932	928,7	79,7	144,2	3.249,5	187,9
30 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effecten	Diverse Activa ²⁾	Circulatie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva
15 Febr. 1933	400,8	839,2	3.179,7	355,3	767,7
7 " 1933	400,8	815,5	3.242,2	315,6	770,1
31 Jan. 1933	400,7	842,4	3.337,8	344,9	765,3
23 " 1933	398,8	814,9	3.143,8	387,2	767,6
15 " 1933	398,2	857,0	3.270,8	353,4	756,9
15 Febr. 1932	160,6	1.013,1	4.155,2	370,7	853,5
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	94,4	40,0

¹⁾ Onbelast. ²⁾ W.o. Rentenbankscheine 15, 7 Febr., 31, 23, 15 Jan. '33 en 15 Febr. '32 resp. 38; 35; 16; 42; 36; 19 mill.

NATIONALE BANK VAN BELGIË.

Voornaamste posten in millioenen Belgas.

Data 1933	Goud		Binnen- en buitenlandse wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfondsen	Voorschot aan den Staat	Overheidsfondsen	Circulatie	Rekg. Crt.	
	Munt en metaal	Munt en afpersen						Schatkist	Partic.
16 Febr.	2617	69	774	38	363	40	3.529	92	271
9 "	2616	68	786	38	363	40	3.568	59	276
2 "	2612	67	774	51	363	40	3.599	81	218
26 Jan.	2605	68	773	43	363	40	3.577	57	250
19 "	2604	67	757	45	363	40	3.613	63	191
18 Feb. ¹⁾	2527	45	934	72	288	40	3.705	24	155

¹⁾ 1932.

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

FEDERAL RESERVE BANKS.

Voornaamste posten in millioenen dollars.

Data	Goudvoorraad		Wettig betaalmiddel Zilver etc.	Wissels	
	Totaal bedrag	Dekking F. R. Notes		In herdisc. v. d. member banks	In de open markt gekocht
1 Feb.'33	3.255,2	2.452,0	201,4	268,7	31,3
25 Jan.'33	3.258,7	2.427,8	201,4	264,7	31,5
18 " '33	3.236,4	2.417,0	198,2	248,7	31,9
11 " '33	3.078,1	2.385,1	195,1	248,2	32,4
4 " '33	3.222,5	2.385,1	179,9	251,1	32,6
28 Dec.'32	3.173,4	2.376,2	173,3	267,4	33,3
3 Feb.'32	2.970,2	2.135,2	197,3	855,2	156,1

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circulatie	Totaal Deposito's	Gestort Kapitaal	Goud-Dekking-perc. ¹⁾	Algem. Dekking-perc. ²⁾
1 Feb.'33	1.763,6	2.730,0	2.539,7	151,1	61,7	65,6
25 Jan.'33	1.763,3	2.705,7	2.587,2	151,2	61,5	65,4
18 " '33	1.778,2	2.697,3	2.607,9	151,3	61,0	64,7
11 " '33	1.812,4	2.687,0	2.644,5	151,3	60,4	64,1
4 " '33	1.850,9	2.737,7	2.587,4	151,3	59,5	63,0
28 Dec.'32	1.850,7	2.735,5	2.563,2	151,3	59,4	62,7
3 Feb.'32	749,0	2.664,0	2.054,0	158,5	62,9	67,1

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

PARTICULIERE BANKEN AANGESLOTEN BIJ HET FED. RES. STELSEL.

Voornaamste posten in millioenen dollars.

Data	Aantal banken	Disconto's en beleen.	Beleggingen	Reserve bij de F. R. banks	Totaal deposito's	Waarvan time deposits
25 Jan.'33	76	10.040	8.579	2.081	17.835	5.656
18 " '33	59	10.115	8.540	2.093	17.873	5.702
11 " '33	58	10.136	8.537	2.137	17.927	5.701
4 " '33	61	10.214	8.499	2.050	17.861	5.706
28 Dec.'32	—	—	—	—	—	—
27 Jan.'32	467	12.858	7.137	1.482	17.462	5.771

GOEDERENHANDEL.

GRANEN.

21 Februari 1933.

In de stemming aan de tarwe-markt is deze week zeer weinig verandering ingetreden. De weersomstandigheden in het Zuidwesten der Vereenigde Staten zijn er niet beter op geworden en nog steeds is men in Amerika van meening, dat de oogst van wintertarwe dit jaar weder klein zal zijn. Blijkbaar echter hebben deze verwachtingen zich reeds ten-volle in de prijzen doen gelden, want tot prijsstijging is het deze week in de Vereenigde Staten niet gekomen, nadat een aanvankelijke verlaging gevolgd was door een herstel op het vorige peil. De bankmoeilijkheden in Michigan en het ontbreken van voldoende tarwe-uitvoer uit de Vereenigde Staten, hield verdere verhooging tegen. Tevens is in den loop der week de tarweprijs te Chicago iets lager gelopen.

Ruim aanbod uit Canada, Argentinië en Australië alsmede flinke verschepingen uit het Zuidelijk halfrond, die de naar Europa onderweg zijnde hoeveelheid nog wat deden toenemen, drukten de markt. Op het Europeesche vasteland bleef de vraag slecht, al toonde Italië meer belangstelling en al werden eenige ladingen stoomende Platatarwe naar Griekenland gedirigeerd. Het Verre Oosten blijft wel kooplust toonen, vooral voor Australische tarwe, doch in Engeland was de vraag teleurstellend. Geleidelijk zijn dan ook de prijzen in Europa wat afgebrokkeld. Evenals te Chicago hebben de tarweprijzen zich ook te Winnipeg na een aanvankelijke iuzinking op het vorige peil hersteld, daar op de gedaalde prijzen wat meer vraag voor export scheen te ontstaan, doch verder is dat prijsherstel ook daar niet voortgegaan. Het slot was op 20 Februari ¼ tot ½ dollarcent per 60 lbs. lager dan op den 13den. Verschepingen van tarwe uit Noord-Amerika waren klein en het leeuwen-deel werd deze week geleverd door Argentinië en Australië.

Oogstberichten uit Centraal en West-Europa zijn bevredigend, doch uit Rusland zijn de rapporten lang niet overdeeld gunstig. Dat deze laatste omstandigheid tezamen met het uitblijven van verschepingen uit Rusland, het staken van het Deutsche tarwe-aanbod en met de slechte berichten over de Amerikaanse wintertarwe en de kans op verminderden uitzaai in de Vereenigde Staten van zomertarwe nog altijd niet tot verheffing van het prijspeil vermag te leiden, wijst wel duidelijk op het algemeene gebrek aan koopkracht en op de slechte positie, waarin de tarwemarkt nog steeds verkeert. Aan de Argentijnsche termijnmarkten is tarwe in den loop der week 5 à 10 centavos per 100 KG. in prijs gedaald.

Voor rogge blijft in Nederland eenige vraag naar beschikbare partijen bestaan, doch de kooplust is niet groot. Nieuwe zaken worden er weinig gedaan. Nederland en België kochten nu en dan Plata-rogge, doch in Deutsche en Poolse gaat zeer weinig om. Een kleinigheid Noord-Amerikaansche rogge werd deze week naar Scandinavië verscheept.

Maïs was gedurende de afgelopen week weder flauwer wegens afgenomen kooplust zoowel in Engeland als in de andere West-Europeesche invoerlanden. In Nederland hebben blijkbaar vermindering van den varkensstapel en de moeilijkheden bij den afzet van zuivelproducten het verbruik doen afnemen, want zelfs de zeer geringe omvang van de aanvoeren dezer week deed den kooplust niet toenemen en de voorraden ondergingen slechts weinig vermindering. Vooral dringend aanbod uit de Donaulanden drukte de markt en Donaumaïs kwam tot geleidelijk lagere prijzen op spoedige en meer verwijderde aflading te koop. Zaken in deze maïssoort naar Nederland en soms ook naar Engeland waren daarvan het gevolg, terwijl ook in Russische maïs naar Nederland het een en ander omging. De omzet was echter klein en algemeen werd over de slechte vraag geklaagd. Op sommige dagen der week werkte ook aanbod uit de Ver. Staten de flauwe marktstemming in de hand, doch zaken in Noord-Amerikaansche maïs werden er zeer weinig gedaan. Uit Argentinië luiden de oogstberichten nu gunstig, doch zaken in nieuwe Platamaïs worden nog altijd zoo goed als in het geheel niet gedaan. Verschepingen van oude Platamaïs waren deze week klein, maar de vraag in Europa bleef voor die maïssoort teleurstellend met in Engeland eenige daling der prijzen. Met de kans op plotseling toenemende Noord-Amerikaansche verschepingen, de zekerheid, dat de Donauhavens veel maïs zullen afladen zodra de scheepvaart op den Donau zal zijn hersteld, goede Argentijnsche oogstberichten en de verminderde vraag, zag het er deze week voor maïs nog niet uit naar prijsherstel van eenige betekenis. Intuschen was op 20 Februari de vraag naar spoedige maïs in Nederland eindelijk beter, waardoor daarvoor een kleinigheid meer kan worden bedongen dan op de flauwste dagen

AANVOEREN in tons van 1000 KG.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	12/18 Febr. 1933	Sedert 1 Jan. 1933	Overeenk. tijdvak 1932	12/18 Febr. 1933	Sedert 1 Jan. 1933	Overeenk. tijdvak 1932	1933	1932
Tarwe	21.243	136.815	108.043	—	1.713	150	138.528	108.193
Rogge	6.364	38.979	48.826	—	900	565	39.879	49.391
Boekweit	383	5.797	3.666	—	25	—	5.822	3.666
Mais	2.434	150.803	236.604	5.265	47.567	59.582	198.370	296.186
Gerst	7.250	28.747	36.639	—	2.157	4.605	30.904	41.244
Haver	2.467	33.297	26.833	—	548	1.292	33.845	28.125
Lijnzaad	6.294	32.163	29.406	2.042	47.629	43.621	79.792	73.027
Lijnkoek	1.450	8.818	15.698	—	—	—	8.818	15.698
Tarwemeel	455	4.437	3.807	—	1.651	1.865	6.088	5.672
Andere meelsoorten	1.460	5.565	6.617	112	913	2.658	6.478	9.275

der afgelopen week. Er werd in Nederland een flinke omzet bereikt in aangekomen en stoomende Donau-, Russische en Noord-Amerikaansche maïs evenals in deze soorten op aflading. In Platamaïs echter waren de zaken minder belangrijk en ook in Engeland en elders was de markt niet levendig. Noord- en Zuid-Amerika meldden dan ook geen prijsverbetering. Te Chicago sloot maïs in vergelijking met het begin der week ongeveer onveranderd tot iets lager, terwijl ook de Argentijnsche termijnmarkten onveranderd bleven, nadat aanvankelijk een kleine prijsverbetering had plaats gevonden.

Gerst wordt bij voortdoring uit Argentinië in ruime mate aangeboden en tot weinig veranderde prijzen zijn daarin deze week naar Nederland, België en Engeland zaken gedaan. Wegens de goede kwaliteit dezer gerst geeft men daaraan in Nederland de voorkeur boven de Oost-Europesche soorten. De verschepingen van Donaugerst bleven zeer klein, doch verwacht wordt, dat deze spoedig zullen toenemen. Uit Rusland werd deze week wat meer gerst verscheept dan tevoren, doch zaken in deze soorten worden er weinig gedaan.

SUIKER.

De verschillende suikermarkten waren gedurende de afgelopen week vast gestemd in hoofdzaak op geruchten over nieuwe samenwerking tusschen Java en Cuba met betrekking tot een minimumprijs en een verdere blokkeering van Cubasuiker.

In Amerika speelden de politieke troebelen in Cuba eveneens een rol en veroorzaakten hernieuwd interesse zijdens de speculatie. De belangstelling voor ruwsuiker daarentegen was minder groot tengevolge van terughoudendheid der raffinadeurs, die met het oog op het bankmoratorium te Michigan zoo min mogelijk nieuwe verplichtingen wenschten aan te gaan.

Op de New-Yorksche termijnmarkt kwam de vaste tendens voor het artikel tot uiting. Tegen het einde der week veroorzaakten winstnemingen e.d. eene reactie. Het slot was: Mrt. 0.80, Mei 0.84, Juli 0.86, Sept. 0.90 en Dec. 0.93, terwijl de laatste notering voor Spot Centr. 2.80 bedroeg.

De ontvangsten in de Atlantische havens der Ver. Staten bedroegen deze week 32.000 tons, de versmeltingen 34.000 tons tegen 42.600 tons verleden jaar en de voorraden 130.000 tons tegen 149.800 tons.

De laatste Cuba-statistiek is als volgt:

	1933	1932	1931
	tons	tons	tons
Productie	(Raming) 2.000.000	2.602.864	3.122.186
Ontvangsten	10.917	61.612	93.965
Totaal sedert 1/1	20.782	130.832	280.946
Verschepingen	13.994	43.953	28.519
Voorraad in afscheephavens	583.007	875.505	1.062.199

In Engeland werden weder belangrijke posten ruwsuiker geplaatst. De Londensche termijnmarkt verkeerde aanvankelijk onder den druk van liquidaties van vroeger termijnen. Gaandeweg herwon de vastere tendens echter weer de overhand. Het einde der week bracht de volgende noteringen: Mrt. Sh. 5/6, Mei Sh. 5/6½, Aug. Sh. 5/10 en Dec. Sh. 6/½, ruwsuiker basis 96 pCt. c.i.f.

Op Java verkocht de N.I.V.A.S. 67.500 tons Superieur en 19.500 tons bruine suiker. De aanhoudende kooplust van Britsch-Indië wettigde verdere verhoogingen der limites voor deze destinatie.

Wij laten hieronder volgen de gegevens van den U.K. Board of Trade Statistiek over Januari:

	Januari		Oct./Jan.	
	1933	1932	1932/33	1931/32
	tons	tons	tons	tons
Import Bietsuiker	2.953	14.745	5.881	30.530
„ Rietsuiker	212.962	182.310	878.713	625.105
Totaal	215.915	197.055	884.594	655.635
Vrijgemaakt v. Consumptie	148.401	183.846	575.989	600.271
Export Geraffineerd	27.837	17.918	115.327	50.206

Hier te lande was de markt eveneens nogal vast. De loop der noteringen op de Amsterdamsche termijnmarkt liep geheel parallel met die te Londen. Na een onzeker begin liepen de noteringen in de tweede helft der week op tot f 5½ voor Maart, f 5¾ voor Mei, f 6.— voor Augustus en f 6¾ voor December. De omzet bedroeg 2150 tons.

KOFFIE.

Nog altijd valt over de koffiemarkt niet anders te berichten dan dat de stemming kalm is en de afzet in de meeste gevallen onbevredigend. Nieuws van betekenis werd in de afgelopen week uit Brazilië niet ontvangen en in de kost- en vrachtaanbiedingen van Santos kwam zoo goed als geen verandering, waartegenover die van Rio 10 dollarcents per cwt. lager kwamen.

Na het kleine cijfer der verschepingen uit de voornaamste havens van Brazilië in de voorlaatste week, zijn in de afgelopen week weder vrij behoorlijke hoeveelheden tot verscheping gekomen. Van Santos gingen naar Europa 92.000 balen tegen 40.000 balen in de week daarvóór en naar Amerika 104.000 balen tegen 59.000 balen. De verkoopen waren in de afgelopen week van Santos naar Europa 97.000 balen tegen 39.000 balen in de week daarvóór en naar Amerika 102.000 balen tegen 62.000 balen. Van Rio echter was ook ditmaal het cijfer der verschepingen klein, namelijk naar Europa 17.000 balen tegen 14.000 balen en naar Amerika 15.000 balen tegen 34.000 balen. Dat, niettegenstaande de uitvoer uit Santos ditmaal vrij groot is geweest, de voorraad in de haven in de laatste dagen niet onbelangrijk is toegenomen, is te wijten aan de omstandigheid, dat de Nationale Koffie-Raad van de voor vernietiging bestemde hoeveelheid 102.000 balen heeft afgenomen en weder gevoegd heeft bij den voor verscheping beschikbaren voorraad, die bovendien dagelijks uit het binnenland is aangevuld met ongeveer 40 à 50.000 balen.

Een officieel bericht, in het midden van de vorige week alhier ontvangen, meldde, dat de Staat Rio het uitvoerrecht, dat bekend staat onder den naam van „gold tax”, verminderd heeft met 1½ Milreis per baal, te beginnen op 15 dezer. Van verdere verlaging der uitvoerrechten, die volgens kort geleden loopende geruchten te verwachten zou zijn, werd tot heden niets meer vernomen.

Volgens telegram uit Rio bedroeg de voorraad, teruggehouden in de binnenlandsche pakhuisen van dezen Staat, op 31 Januari 979.000 balen tegen 1.039.000 balen op 31 December, hetgeen een vermindering beteekent in de maand Januari van 60.000 balen.

Ten slotte is nog bekend gemaakt, dat in de vorige week vernietigd zijn 13.000 balen te Rio, 37.000 balen te Santos en 6000 balen te Victoria. De hoeveelheid op de andere plaatsen vernietigd wordt niet genoemd. Wel is bekend gemaakt, dat de geheele hoeveelheid, welke van den aanvang in 1931 tot 31 Januari van dit jaar vernietigd is, bedraagt:

STATISTISCH OVERZICHT

Table with columns: GRANEN EN ZADEN (TARWE, ROGGE, MAIS, GERST, LIJNZAAD), TUINBOUWARTIKELEN (ROODE KOOL, WITTE KOOL, UIEN), and VLEESCH (RUND-VLEESCH, VARKENS-VLEESCH). Rows list years from 1925 to 1933 and months from Jan to Dec.

1) Men zie voor de toelichting op dezen staat de nos. van 8, 15 Aug. 1928, 25 Febr. 1931 en 15 Febr. 1933. 2) Tot Jan. 1931 Hard Winter No. 2 van Jan. 1931 tot vanaf 26 Mei 1930 tot 23 Mei 1932 74 K.G. Zuid-Russische. 4) Tot Jan. 1928 Malting; van Jan. 1928 tot 9 Febr. 1931 American No. 2, van 9 Febr. 1931 tot 23 Mei 1932 het betreffende jaar en de gemiddelde prijzen van Nov. en Dec. van het daaraan voorafgaande jaar. 5) 3 Febr. 6) 10 Febr. 7) 17 Febr.

Vervolg STATISTISCH OVERZICHT

Table with columns: MINERALEN (STEENKOLEN, PETROLEUM, BENZINE), TEXTIELGOEDEREN (KATOEN, WOL), and DIVERSEN (KOE-HUIDEN, KALK-SALPETER). Rows list years from 1925 to 1933 and months from Jan to Dec.

1) Jaar- en maandgem. afger. op 1/8 pence. 2) 11 Febr. 3) 2 Febr. 4) 7 Febr. 5) 9 Febr. 6) 10 Febr. 7) 17 Febr. 8) 16 Febr. 9) 14 Febr.

4.608.000	balen te Santos
1.432.000	„ „ Rio
558.000	„ „ Victoria
6.586.000	„ in Sao Paulo
394.000	„ op andere plaatsen
<u>13.578.000</u>	balen.

Aangezien tot 31 December 1932 vernietigd waren 12.155.000 balen, blijkt uit de thans ontvangen cijfers, dat in de maand Januari 1.423.000 balen tot vernietiging zijn gebracht. Deze moeten als volgt verdeeld zijn geweest:

326.000	balen te Santos
135.000	„ „ Rio
24.000	„ „ Victoria
890.000	„ in Sao Paulo
48.000	„ op andere plaatsen.

De kost- en vrachtaanbiedingen van Santos zijn op het oogenblik voor gewoon goed beschreven Superior Santos op prompte verscheping ongeveer \$ 9.85 à 10.05 per cwt. en voor dito Prime ongeveer \$ 10.05 à 10.30, terwijl zij voor Rio type New-York 7 met beschrijving, prompte verscheping, zijn \$ 8.70 à 8.80.

Nederlandsch-Indië is met ongewassen Sumatra Robusta onveranderd, doch met gewassen Robusta ongeveer ½ ct. lager. De cif-prijzen in de eerste hand zijn op het oogenblik aan te nemen op:

Palembang Robusta, Maart-verscheping, 17 ct.; Benkoelen Robusta, Maart-verscheping, 18 ct.; Mandheling Robusta, Maart-verscheping, 19 ct.; W.I.B. f.a.g. Robusta, Maart-verscheping, 22½ ct., alles per ½ K.G., cif, uitgeleverd gewicht, netto contant.

De noteeringen aan de Rotterdamse termijnmarkt, die aanvankelijk onveranderd bleven, liepen daarna een fractie op. Maart noteert thans alhier 19¼, Mei 18½, September 17½ en December 17½ ct. per ½ K.G.

In loco laat de afzet nog vrij veel te wenschen over. De officiële noteeringen bleven onveranderd 28 ct. per ½ K.G. voor Superior Santos en 24 ct. voor Robusta.

De slotnoteeringen te New-York waren:

	Gemengd contract (basis Rio No. 7)				Santos-contract (basis Santos No. 4)			
	Mrt.	Mei	Sept.	Dec.	Mrt.	Mei	Sept.	Dec.
20 Februari	\$ 5.66	5.46	5.03	4.92	8.22	7.90	7.23	7.07
11 Februari	„ 5.63	5.42	4.94	4.82	8.18	7.78	7.16	6.99
6 Februari	„ 5.73	5.46	4.95	4.85	8.20	7.74	7.17	7.02
30 Januari	„ 6.—	5.66	5.12	5.—	8.42	7.90	7.31	7.18

Rotterdam, 21 Februari 1933.

IJZER.

In de positie van de exportmarkt voor ruwijzer is weinig verandering gekomen. Blijkbaar onder invloed van de haussentemning die op de staalmarkt te constateeren is, wordt Lux 3 van Franschen kant tegen een iets hooger prijs aangeboden dan voorheen. Een noteering die neerkomt op 35—36½ gouden sh. fob. Antwerpen wordt genoemd tegen 33/6 goud, die veertien dagen geleden genoteerd werd.

De binnenlandsche markt voor Clevelandijzer is gestegen tengevolge van een overeenkomst tusschen de elkaar eertijds beconcurrerende Midland- en Cleveland-producentengroepen. Voor den export doet No. 3 nog 58/6 fob.; aan de Tees is de prijs thans 62/6 franco gieterij en op de Schotsche markt 59/9 franco gieterij Falkirk en 62/9 franco gieterij Glasgow.

De staalmarkt veranderde geheel van aspect als gevolg van de berichten over successen bij de besprekingen omtrent de reorganisatie van het Internationale Rijnstaalkartel. Stafijzer steeg de beide laatste weken met niet minder dan 7½ sh. tot 52½ gouden sh. fob. Antwerpen.

STEENKOLEN.

Op de kolenmarkt valt een toenemende achteruitgang van de vraag te constateeren. In Engeland konden de cijfers zich nog op een vrij bevredigend peil handhaven, vergeleken met andere landen. De export naar sommige landen is aldaar wat toegenomen in Januari, maar de gemiddelde f.o.b. prijs daalde van 16/4 tot 16/2¼ per ton.

De productie in Duitschland liep weer achteruit en de cijfers in Polen worden steeds ongunstiger. In den laatsten

tijd is vooral de Poolsche export naar Scandinavië en Denemarken geweldig aan het achteruitgaan.

De verhandelingen over de Duitsch-Belgische kolenovereenkomst zijn weer hervat.

In Frankrijk heeft men het invoercontingent voor Februari in het algemeen met 5 pCt. verminderd; voor huisbrandkolen zelfs met 9 pCt.

In tegenstelling met Engeland loopen op het Continent, althans in Nederland, de prijzen niet verder achteruit. In het belang van de mijnen is een prijsstijging broodnodig.

De prijzen zijn:

Northumberland Ongezeefde	..... f	7.10
Durham Ongezeefde	.....	7.70
Cardiff 2/3 large 1/3 smalls	.....	9.—
Schotsche Gezeefde (Prime Lothians)	.....	7.70
Yorkshire gewassen Singles	.....	6.90
Westfaalsche Vetsfoder	.....	8.25
„ Vlamstukken I	.....	9.—
„ Smeenootjes	.....	8.75
„ Gasvlamfoder	.....	8.25
„ Gietcokes	.....	11.—
Hollandsche Eierbriketten	.....	12.50

alles per ton van 1.000 K.G. franco station Rotterdam/Amsterdam.

Ongezeefde bunkerkolen f.o.b. Rotterdam/Amsterdam f 7.25.

Markt lusteloos.

21 Februari 1933.

(Vervolg van pag. 153.)

Le bois en Europe door Egon Glesinger, docteur en droit docteur ès sciences politiques. (Parijs 1932; Librairie du Recueil Sirey. Prijs Frs. 80.—).

In dit lijvig boek (738 blz.) behandelt de schrijver alle vraagstukken, die op het hout betrekking hebben: productie, verbruik, handelsbeweging en prijzen. In het tweede gedeelte wordt de houtnijverheid van 17 Europeesche landen besproken.

Business Forecasting door Lewis H. Haney, Director Bureau of Business Research New-York University. (Boston z.j.; Ginn & Comp.).

Internationale goederenmarkten door Dr. A. de Graaff. (Uitgave Handelswetenschappelijke Bibliotheek. Prijs f 1.60).

Een leerzaam boekje over de goederenmarkten, dat in opzet en bewerking belangrijke verschillen vertoont met de bestaande werken van gelijke strekking. Alle belangrijke vraagstukken, welke met de internationale goederenmarkten samenhangen (termijnhandel, speculatie affaires, liquidatiekassen, enz.) worden er in behandeld. Het laatste gedeelte bevat beschouwingen over de markten van de voornaamste groothandelsartikelen.

INSTITUUT VOOR ECONOMISCHE GESCHRIFTEN.

Bedrijfsleven en de strijd tegen de Armoede in Nederland

door Dr. CH. A. VAN MANEN.

Prijs ingenaaid f 3,—.

Gebonden f 4,75.

Voor leden der Vereeniging en geabonneerden op het Weekblad wordt dit werk beschikbaar gesteld tegen den prijs van

f 2,50 ingenaaid en f 4,— gebonden.

Bestellingen richt men tot het Secretariaat van het Instituut, Pieter de Hoochweg 122, onder, gelijktijdige remise per postwissel of op postchèque en girorekening No. 8408; Rotterdam.