

# 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

19<sup>e</sup> JAARGANG

WOENSDAG 4 JULI 1934

No. 966

3 JULI 1934.

De halfjaarswisseling heeft op de geldmarkt geen invloed uitgeoefend. Privaatdisconto is op  $\frac{9}{16}$  pCt. gebleven, terwijl call op  $\frac{3}{4}$  en  $\frac{1}{4}$  pCt. ruim aangeboden was. Er zijn de laatste dagen zaken gedaan in  $2\frac{1}{2}$ -jaars schatkistpapier, waarvoor prijzen van  $2\frac{1}{4}$  à  $2\frac{1}{2}$  pCt. werden genoemd. Prolongatie noteerde onveranderd 1 pCt.

\* \* \*

Op de wisselmarkt is het niettegenstaande de onrustige toestanden betrekkelijk kalm gebleven. De Mark stond natuurlijk in het centrum van de belangstelling; van 56.35 is de koers op 55.80 teruggelopen, na voorbijgaand op 58.15 te zijn geweest, door aankopen van den handel, waarmede men zoo lang mogelijk had gewacht, doch die tenslotte per den ultimo geregeld moesten worden. In de koersen van de verschillende soorten Sperrmarken is maar weinig beweging geweest. Ponden konden van  $7.41\frac{1}{2}$  op 7.44 verbeteren, terwijl Dollars zich de geheele week rond de  $1.47\frac{3}{4}$  bewogen. De  $\$/\text{£}$  koers liep van 5.03 op  $5.04\frac{1}{2}$ , terwijl Ponden te Parijs van 76.30 op 76.55 kwamen. De Argentijnsche Peso is teruggelopen op  $35\frac{3}{4}$ ; de Argentijnsche regeering schijnt, wanneer dat noodig is, den koers eenigszins te steunen.

Ook de termijn-markt geeft weinig stof tot opmerkingen. Ponden op één- en drie-maanden noteerden rond den contanten prijs resp. deden  $\frac{1}{2}$  c. agio, terwijl Dollars op deze termijnen rond pari noteerden. Markten op termijn deden 1.40 en 3.00 disagio.

De handel in Markten bankpapier blijft een zeer onregelmatige; de slotnotering schommelde rond de 54.

## INHOUD.

	Blz.
DE SCHEEPVAART EN DE WERELDCRISIS door <i>Mr. W. J. van Balen</i> .....	576
De 18de internationale arbeidsconferentie door <i>Mej. Mr. G. J. Stemberg</i> .....	577
Statistiek en scheepsbouw door <i>Ir. J. W. Bonebakker</i> ..	580
Alcohol uit suikerbieten met gedwongen vermenging door <i>benzine door G. L. M. Franck</i> .....	582
BUITENLANDSCHE MEDEWERKING:	
Het liberale kapitalisme door <i>Dr. Oskar Klug</i> .....	586
AANTEKENINGEN:	
De onderhandelingen met Engeland over een handelsverdrag .....	587
Dr. Colijn over de handelspolitiek van Nederland ..	588
De Nederlandsche Landbouwweek te Wageningen ..	589
INGEZONDEN STUKKEN:	
De nood der spoorwegen door <i>Ir. J. M. I. Reitsma met Naschrift door B. Nierstrasz</i> .....	590
STATISTIEKEN .....	591—594
Geldkoersen. — Wisselkoersen. — Bankstaten.	

## Prof. Mr. Dr. H. R. RIBBIUS†

Met diep gevoeld leedwezen moeten wij te dezer plaatse melding maken van het overlijden van Prof. Mr. Dr. H. R. Ribbius, die in de kracht zijner jaren na een langdurig ziekbed ontruikt is aan zijn gezin; zijn vriendenkring, zijn wetenschappelijk en zijn maatschappelijk werk. Met hem is heengegaan een bekwaam rechtsgeleerde, aan wiens helder en gedegen oordeel terecht groote beteekenis werd gehecht, en een man, wiens hoedanigheden van hoofd en hart op andere gebieden dan dat zijner wetenschap door ieder, die hem leerde kennen, hoogelijk werden gewaardeerd. Een degelijk werker, een man van uitnemende plichtsbetrachting en op sociaal gebied, waarop hij zich zonder eenige persoonlijke ambitie of eërzucht zoo gaarne bewoog, een voorbeeld van toewijding, wars van opschik en in den omgang met zijn vrienden tintelende van gezonde levensvreugde, zoo zal men zich Prof. Ribbius blijven herinneren.

Voor ons weekblad heeft Prof. Ribbius zich meermalen verdienstelijk gemaakt. Een aantal rechtskundige bijdragen heeft hij in onze kolommen gepubliceerd. Voorts nam hij na het vertrek van den eersten hoofdredacteur als een der beide toenmalige Gedelegeerden zitting in onze Commissie van Advies, in welke functie hij gedurende een jaar wekelijks bemoeienis met het blad heeft gehad.

Met betrekking tot juridische vraagstukken heeft hij ons talloze malen van advies geëdiend en nimmer werd dezerzijds tevergeefs een beroep op hem gedaan in de gevallen, waarin wij voorlichting op het gebied der rechtswetenschap behoefden. Aan de samenwerking met Prof. Ribbius zullen wij een dankbare herinnering bewaren.

## DE SCHEEPVAART EN DE WERELDCRISIS.

Het is niet voor het eerst, dat in Nederland de Overheidsbemoening met de scheepvaart in debat komt. Wij hebben ons reeds eenige jaren lang in het pro en contra van regeeringssteun kunnen oefenen ter gelegenheid van de discussies of de Koninklijke Hollandsche Lloyd al dan niet als levensvatbaar moest worden beschouwd. Er zijn bij die gelegenheid harde dingen gezegd, niet altijd argumenten van waarde, maar doorgaans ontegenzeggelijk uitlatingen, die voortvloeiden uit den wensch tot nuchtere zakelijkheid, die gelukkig nog steeds een der meest typeerende karakter-eigenschappen van ons volk is. Een hoera-stemming met vlag en nationalisme blijkt in ons land nimmer die weerklank te vinden, die elders zoo vaak groote spontane acties mogelijk maakt. Gelukkig maar, want in crisistijden hebben wij meer behoefte aan koel verstand dan aan chauvinistische geestdrift. Indien b.v. blijkt, dat wij hier te lande beter doen met geen automobielen te vervaardigen, dan zal niemand voor het droombeeld van een zuiver nationale auto geld of zelfs woorden over hebben. Het zij zoo: wij zullen onze automobielen wel elders koopen.

Maar indien een vanouds in Nederland gevestigde tak van bedrijf, die een integreerend deel van het nationale economisch leven geworden is, — indien bijvoorbeeld de landbouw, de tuinbouw, de veeteelt, de zuivelbereiding door crisismoeilijkheden bedreigd worden, vereischt dan niet diezelfde zakelijke koelheid, dat wij een dusdanig bedrijf door doeltreffende noodmaatregelen over de crisismoeilijkheden trachten heen te helpen? Reeds aan de bovenmate voorzichtige wijze van omschrijving herkent men de bezwaren, die uit onze Nederlandsche mentaliteit verwacht worden: steun is uit den boeze! (Ik zou niet gaarne beweren, dat allen er zoo over denken, maar het doet goed, te kunnen constateeren, dat de meerderheid toch nog steeds meer voelt, voor eigen hulp dan voor kunstmatigen steun van buitenaf). Wordt er dus al tot steun overgegaan, dan mag deze nooit het tijdelijke, incidenteele en auxiliaire karakter verliezen. Geen bescherming, geen subsidieering, die slechts kasplantjes of parasieten kweeken.

Wel daarentegen verstandige maatregelen om een zoo gewichtig bedrijf als de scheepvaart tegen de gevaren van het oogenblik te verdedigen. Want wij kunnen haar niet missen. En door haar uit overdreven principes te laten vallen, zouden wij enkel in de kaart spelen van onze concurrenten, die natuurlijk zelf hun scheepvaart zouden behouden.

Dat onze scheepvaart met hare eigen bedrijfsresultaten niet meer kan rondkomen, is inmiddels algemeen bekend geworden. Het heeft weinig zin om hierover na te kaarten op den geïrriteerden toon, dien men van een teleurgestelden aandeelhouder misschien vergoelijken kan, maar die totaal misplaatst zou zijn in een zakelijke gedachtenwisseling over den toestand en deszelfs oorzaken. Men behoeft waarlijk niet te smalen over een te groot aantal directeuren of over te hooge salarissen, wanneer de voornaamste grond der tekorten open en bloot ligt: de malaise, die het verkeer van lading en passagiers sterk deed inkrimpen; en daar bovenop de sterke waardevermindering van de beide deviezen waarin deze tarieven gnoteerd plegen te worden, — het Pond en de Dollar.

Tegen een opeenvolging van dergelijke slagen is geen bedrijf bestand; zeker niet het scheepvaartbedrijf, dat ook in normale tijden al zooveel te lijden heeft van chauvinistisch dilettantisme in menig ander land, waar men van den hoogen boom blijkt te kunnen plukken. Weliswaar zakken zij een voor een weer in elkaar, die kunstmatig geschapen bedrijven, waarbij patriottische ijdelheid meestal nog de nobelste drijfveer was.

De nationale scheepvaart van de Vereenigde Sta-

ten, Canada, België, Portugal, Brazilië, Polen, — ze lijden alle aan bloedarmoede, en moeten met zwaar vergulde pillen in het leven gehouden worden. De Royal Mail Steam Packet Company, voorheen een der omvangrijkste Engelsche reederijen, heeft het eene gebied na het andere moeten opgeven. Leerzaam voor ons is vooral hoe zij, na het eindigen van haar subsidiecontract in West-Indië, haren dienst op de eigen Britsche koloniën (Trinidad, Demerara, Barbados, etc.) heeft moeten stopzetten; de plaats van de Engelsche Royal Mail is toen ingenomen door de Nederlandsche K.N.S.M., die het wél zonder subsidie bleek te kunnen, en die nu reeds sinds jaren „de” lijn is voor het verkeer tusschen Engeland en Britsch-West-Indië. Moet men nu een dergelijke onderneming, op wier ijver, zuinigheid en vindingrijkheid ons land trotsch kan zijn, laten vallen, omdat een samenloop van economische abnormaliteiten hare bedrijfsresultaten aanvreet? De strijd is toch al zoo ongelijk! Wanneer de Duitschers of Italianen of Franschen een nieuwer en grooter schip noodig hebben — neen, beter is: wanneer ze dit *gemakkelijker* vinden — dan komt dat er. Schepen als de Bremen van den Norddeutschen Lloyd, de Cap Arcona van de Hamburg Südamerikanische, de Caribia en Cordillera van de Hapag waren evenmin een economische noodzakelijkheid als de Rex en de Conte di Savoia van de tot „Italia” gefusioneerde Genueesche reederijen, of de l'Atlantique zaliger gedachtenis, en de nog niet voltooide Normandie van de Franschen. Als technische prestatie zijn het meesterwerken. Als economische daden grenzen ze aan het schandelijke. De een was telkens berekend om den ander in een hoek te duwen. De l'Atlantique had de Cap Arcona tot oud-ijzer moeten maken, evenals de Caribia en Cordillera tot taak hadden, onze Colombia te overvleugelen, — het mocht kosten wat het wilde.

Tegenover een taktiek van dezen aard zou het dwaasheid zijn om met dezelfde wapenen te strijden. Dit zou zelfmoord beteekenen voor het land, dat *niet* kan beschikken over onuitputtelijke nationale geldmiddelen (ofschoon in het geval van onzen Oostelijken buurman de benodigde contanten voor een aanzienlijk deel bij zijn westelijken buurman waren geleend). Met dien wedloop willen wij dus niet meedoen, ook al konden we. Wij kunnen daar enkel tegenoverstellen een redelijken, naar alle eischen des tijds geëquipeerden dienst, met schepen van voldoende afmeting, voldoende snelheid, voldoende frequentie en wat betreft dienst voor passagiers en lading in alle opzichten onberispelijk. Dit is eigenlijk alles wat onze reederijen noodig hebben: in staat gesteld te worden om hun gaandeweg verouderende scheepspark gaandeweg te vernieuwen zonder dat hare thans reeds overbelaste exploitatierekeningen daarvan ineens den vollen druk behoeven op te vangen. Voorts een marge om gedurende de crisis te kunnen leven.

Niet de crisissteun op zichzelf is dus voldoende. Dit zou slechts half werk zijn, want men zou blijven doorsukkelen met een vloot, die elk jaar minder concurrentiewaardig zou worden.

Schepen als de Rotterdam en de Gelria liggen hunnen eigenaren reeds zwaar op den maag. Schepen als de Veendam en Volendam (H.A.L.), Orania en Flandria (K.H.L.), Simón Bolívar en Costa Rica (K.N.S.M.) bezitten elk groote verdiensten en aantrekkelijkheden, maar in de lijn waarop ze varen, trekken ze aan het kortste eind. De Indische lijnen hadden gelukkig hun vloten juist vernieuwd, maar ook hier zullen soortgelijke problemen zich in den loop der jaren gaan voordoen.

Men zal in principe dus niet kunnen ontkomen aan de consequentie om onze scheepvaartlijnen aan nieuwe schepen te helpen, anders valt iederé steun in een bodemlooze put.

Van welk type deze schepen nu moeten zijn, daarover nu reeds te debatteeren zou praematuur zijn.

Men kan enkel in algemeenen zin de grenslijnen trekken, waarna de nadere uitwerking dient te berusten op scherpzinnige studie door ervaren kenners van 's werelds behoeften. En aangezien deze laatsten zich in onze tijden zeer snel en grondig plegen te wijzigen, zullen degenen, wier ondervinding hoofdzakelijk een vorig tijdperk betreft, verstandig doen door niet in hun gedurende die periode verworven kennis te verstijven. Nieuwe tijden vereischen nieuwe gedachten. Het is verblijdend, te constateeren, dat reeds hier en daar jongere krachten met een door geen sleur bezwaarde frischheid aan het werk gezet zijn. Tot hun taak behoort niet uitsluitend het voortzetten van het oude bedrijf, maar vooral het gezamenlijk overzien van het totale terrein, het inventariseeren van wat bruikbaar is, en het opruimen van wat beter gemist kan worden, ook al zou dit menigeen aan het hart gaan. Voorts het zoeken naar aaneensluiting, naar afronding van het gebied in plaats van de tot dusverre gevolgde angstvallige afbakening van elks terrein. Reeds alleen in de transatlantische vaart zou waarlijk heel wat te rationaliseeren zijn, mits men van te voren bereid is om locale of persoonlijke stokpaardjes en taboos zoo noodig naar de rommelkamer te verbannen. Schepen, waarmee men op een bepaalde lijn vruchteloos tracht te concurreeren, kunnen misschien op een andere lijn een succes worden. Mits het er niet toe doet of Amsterdam dan wel Rotterdam hun basis wordt en of directeur zus dan wel directeur zóó er over zal gaan. En mits er geld is om de allicht vereischte veranderingen aan te brengen, die elke wijziging van route pleegt mee te brengen.

Een dergelijke concentratie aller krachten zou volstrekt niet noodzakelijkerwijze tot een fusie behoeven te leiden. Reeds een studie van mogelijke rationaliseering over de geheele linie zou groot nut hebben, en ongetwijfeld tot practische maatregelen voeren. Mocht daarbij de wenschelijkheid eener nog dieper voortgezette concentratie op den voorgrond treden, dan kan alsnog gaandeweg getracht worden, in die richting uit eigen kracht verdere vorderingen te maken.

Misschien zal de Regeering, alvorens overheidssteun toe te zeggen, ook zelf wel met wenschen van dezen aard verschijnen, waartoe zij onder die omstandigheden natuurlijk het volste recht zou hebben. Den veteranen in de scheepvaart zal een dergelijke inbreuk op hunne tot dusverre zoo onaantastbare soevereiniteit bezwaarlijk aangenaam in de ooren kunnen klinken. Zij zullen echter wel zoo verstandig zijn om dit offer (voor zoover het er een is) te brengen. Wat de jongere elementen betreft, stemt het tot vertrouwen, op te merken, dat er geen principiële afkeer van een bredere samenwerking schijnt te bestaan, doch dat integendeel een hoopgevende neiging kan worden geconstateerd om het vraagstuk van de Nederlandsche scheepvaart meer dan te voren, en onbevangen, te zien als een groot algemeen belang.

Onder dergelijke omstandigheden behoeft er ook geen bezwaar te bestaan om dezen zoo gewichtigen tak van nationale bedrijvigheid over de tijdelijke moeilijkheden van de crisis heen te helpen.

Mr. W. J. VAN BALEN.

#### DE 18de INTERNATIONALE ARBEIDSCONFERENTIE.

De 18e Internationale Arbeidsconferentie, welke van 4—23 Juni jl. te Genève werd gehouden, behoort weer tot het verleden. Haar agenda was uitgebreid; een zevental, niet alle even belangrijke onderwerpen kwamen daarop voor. Toch zijn het niet die onderwerpen, welke later de 18de Internationale Arbeidsconferentie als belangrijk zullen aanwijzen. Haar bijzonderheid ontleent zij aan het feit, dat aan de conferentie bekend werd gemaakt, dat de Vereenigde Staten van Amerika haar president, den heer Roose-

velt, gemachtigd hebben om het lidmaatschap van de Internationale Organisatie van den Arbeid aan te nemen. Dat bericht werd met algemeene instemming ontvangen. Het was dan ook met algemeene stemmen, dat de Conferentie een resolutie aannam de Vereenigde Staten van Amerika uitnoodigende lid te worden.

Voor de Internationale Organisatie is het van groot belang, dat Amerika, dat tot nu toe zich afzijdig gehouden heeft, gemeend heeft, niet langer buiten de organisatie te moeten blijven en met de andere landen, leden dier organisatie, mee wil werken aan het doel der organisatie. Zooals door een der werkgeversvertegenwoordigers werd opgemerkt, zal door Amerika's toetreding de organisatie een meer universeel karakter gaan dragen en zal door Amerika's medewerking de aanneming en de ratificatie van ontwerpverdragen vergemakkelijkt worden. Zullen de drie groepen ter Conferentie aanwezig, Regeeringsvertegenwoordigers, werkgevers- en arbeidersafgevaardigden, die thans Amerika's komst met gejuich begroeten, steeds zoo ingenomen blijven met Amerika's medewerking? De tijd zal het leeren.

Terugkeerende tot de agenda der Conferentie zij vermeld, dat daarop zeven onderwerpen ingeschreven stonden, welke zooals vanzelf spreekt, niet alle even belangrijk waren. Verschillende daarvan hadden voor ons land weinig of geen beteekenis. Het onderwerp: regeling van de rusttijden en van de verwisseling van de ploegen in machinale vensterglasfabrieken, was voor ons land van geen belang, aangezien dergelijke fabrieken hier te lande niet meer bestaan. Betreffende dat onderwerp nam de Conferentie een ontwerp-verdrag aan, houdende invoering van een vierploegenstelsel voor arbeiders, werkzaam in elkaar opvolgende ploegen bij werkzaamheden, welke geen onderbreking kunnen leiden, in vensterglasfabrieken. Die vensterglasfabrieken moeten met automatische machines vensterglas voortbrengen of glas, dat dezelfde eigenaardigheden als vensterglas heeft en daarvan slechts in dikte en afmetingen verschilt. De arbeidsduur, berekend over een week, mag niet meer dan 42 uur bedragen; de duur van een werkbeurt niet meer dan 8 uur. De rusttijd tusschen 2 werkbeurten van een zelfde ploeg mag niet korter dan 16 uur zijn. In bijzondere met name genoemde gevallen is echter afwijking mogelijk. Met 87 stemmen voor, 28 tegen werd het verdrag aangenomen. Mochten in ons land vensterglasfabrieken, als in het ontwerp-verdrag bedoeld, opgericht worden, dan krijgt het natuurlijk voor ons wel beteekenis.

Een tweede punt voor ons land van weinig beteekenis was het punt: gebruik van vrouwen bij de ondergrondse werken in alle soorten van mijnen. In ons land, evenals in Ned.-Indië, is die arbeid verboden. Hetzelfde is het geval in de meeste andere landen. Bedoelde arbeid komt nog voor in Japan en Britsch-Indië. Terzake van dat onderwerp stelde de Conferentie punten voor een vragenlijst, waarover de Regeeringen geraadpleegd moeten worden, vast.

Als voor ons land van geen groot belang noem ik nog de gedeeltelijke herziening van het verdrag betreffende den arbeid van vrouwen gedurende den nacht. Reeds in 1931 had de Conferentie een herziening ten aanzien van dezelfde punten, als nu aan de orde, behandeld, echter met geen succes. Thans kwam de voorgestelde herziening wel tot stand. De Conferentie nam eenige uitzonderingen op het absolute verbod van nachtarbeid voor vrouwen aan. Nachtarbeid voor vrouwen is toegelaten voor zooveel het vrouwen betreft, die een verantwoordelijke betrekking van bestuur bekleeden en die in den regel niet deelnemen aan eenigen handenarbeid. Voorts zal de nacht, die in het ongewijzigde verdrag was bepaald op het tijdvak van 10 uur 's namiddags tot vijf uur des voormiddags, door de bevoegde autoriteit bepaald kunnen worden op het tijdvak van 11 uur 's namiddags tot zes uur des voormiddags. Daarvoor

moeten evenwel bijzondere omstandigheden aanwezig zijn, welke de arbeiders in een bepaalde nijverheid of streek betreffen, terwijl de betrokken arbeiders- en werkgeversorganisaties geraadpleegd moeten worden.

Van meer belang was het vraagstuk betreffende het behoud van verkregen aanspraken en rechten in zake de invaliditeits- en ouderdomsverzekering en de verzekering van uitkeering bij overlijden, bij verhuizing van arbeiders naar een ander land. Dat vraagstuk is van groote beteekenis, niet alleen voor de arbeiders, die nu eens in het eene land werken en daar onder de verplichte verzekering vallen, dan weer eens in een ander land arbeiden, doch ook voor de desbetreffende landen. Bij de vaststelling van de punten voor een vragenlijst — taak van de Conferentie dit jaar — welke een in hoofdzaak technisch karakter droeg, deed zich het verschil in opvatting tusschen emigreerende en immigrerende landen duidelijk kennen. Die tegenstelling zal het volgend jaar, wanneer een ontwerp-verdrag zal moeten worden samengesteld, nog meer aan den dag komen.

Gezien de verschillende verzekeringsstelsels zal het — vermoed ik — zeer moeilijk zijn een ontwerp-verdrag op te maken. En toch is er wellicht geen ontwerp waarvoor een regeling meer gewenscht is, dan het hier bedoelde. Voorkomen moet worden, dat een arbeider, die zijn geheele leven door loonarbeid in zijn onderhoud voorziet, bij invaliditeit en ouderdom onverzorgd staat tengevolge van het feit, dat hij in verschillende landen arbeid verricht heeft en onder verschillende wetgevingen viel.

Alvorens tot de belangrijkste onderwerpen over te gaan moet ik nog vermelden, dat de conferentie de lijst van beroepsziekten, voorkomende in het in 1925 aangenomen ontwerp-verdrag, met enkele heeft uitgebreid. De voornaamste daarvan is wel de silicose (steenhouwerslong) een ziekte, die o.a. het gevolg is van werkzaamheden in steenhouwerijen, mergel en zandsteengroeven, metaalslijperijen, porceleinfabrieken, werkzaamheden, waarbij de zandstraal wordt toegepast enz., voorts in mijnen speciaal goudmijnen. In Zuid-Afrika heeft die ziekte een grooten omvang gekregen. Of zij in onze steenkoolmijnen voorkomt wordt betwijfeld.

#### *Vraagstuk van de werkloosheidsverzekering.*

De meeste tijd werd besteed aan het vraagstuk der werkloosheidsverzekering en verschillende vormen van steunverleening. Daarover had de Conferentie een verdrag samen te stellen. Rekening houdende met de op de vragenlijst ingekomen antwoorden, had het Internationaal Arbeidsbureau een voorontwerp-verdrag ontworpen, dat de commissie, door de Conferentie daarvoor ingesteld, als basis voor hare beraadslagingen nam. Reeds eerder was bepaald, dat het ontwerp niet van toepassing zou zijn op zeelieden en zeevisschers.

Ik zal een greep doen uit de voornaamste bepalingen. Voorgesteld werd de landarbeiders van de toepassing van het verdrag uit te sluiten. Die uitzondering ontmoette veel tegenstand bij de arbeidersgroep als ook bij sommige regeeringsafgevaardigden. Zoowel de commissie als de Conferentie in meerderheid verklaarden zich vóór die uitzondering, niet omdat een werkloosheidsverzekering voor landarbeiders niet gewenscht was, doch omdat het zeer moeilijk was de landarbeiders in een regeling, geldende voor de industrie-arbeiders, op te nemen en omdat, bij toepassing ook op landarbeiders de kansen van ratificatie op ruimen schaal zeer zouden verminderen. Ook voor de ongevallen-, de invaliditeits- en ouderdomsverzekering en de ziekteverzekering zijn destijds afzonderlijke verdragen voor de industrie-arbeiders en de landarbeiders aangenomen.

Het ontwerp-verdrag bepaalt allereerst wat onder uitkeering en onder steun verstaan moet worden en

regelt vervolgens de stelsels, welke uitkeering of steun aan de werklozen moeten waarborgen. Veel en lang is daarover gediscussieerd, zoowel in de Commissie als later in de Conferentie. Het ontwerp, zooals het tenslotte aangenomen werd, kent een stelsel van verzekering, hetzij verplichte of vrijwillige, een combinatie van die beiden, en een dier verzekeringen aangevuld met een stelsel van steunverleening. Uit den geheelen opzet van het ontwerp-verdrag, uit verschillende artikelen alsmede uit de gehouden debatten, is duidelijk aan het licht gekomen, dat een stelsel van verzekering de voorkeur verdient boven een stelsel van steunverleening en dat steunverleening toegelaten is vooral met het oog op de crisiswerkloosheid, die een dergelijk stelsel noodig maakt. Niet toegelaten is een stelsel van steunverleening alleen. Een poging om dat stelsel als zelfstandig stelsel gelijkwaardig met de andere stelsels een plaats in het ontwerp-verdrag te doen vinden, mislukte. Het daarop betrekking hebbende amendement werd verworpen. Het ontwerp-verdrag is van toepassing op alle personen, die gewoonlijk tegen loon of salaris werkzaam zijn. Daarop zijn echter tal van uitzonderingen mogelijk, b.v. huispersoneel, thuiswerkers enz. Opneming dier uitzonderingen geschiedde om rekening te kunnen houden met de bijzondere omstandigheden waarin in de verschillende landen bijzondere groepen van arbeiders zich bevinden. Als algemeene uitzondering is nog opgenomen: bijzondere groepen arbeiders ten aanzien van wie bijzondere omstandigheden aanwezig zijn, die maken, dat het niet noodig of niet practisch is om de bepalingen van het ontwerp-verdrag op hen van toepassing te doen zijn. Van die uitzondering zal gebruik gemaakt kunnen worden om groepen arbeiders, niet vallende onder de met name opgenoemde uitzonderingen, voor wie toepassing van de bepalingen van het verdrag onmogelijk zou zijn, uit te zonderen.

Zoowel de geheele als de gedeeltelijke werkloosheid vindt in het verdrag haar plaats. Tal van voorwaarden worden opgenoemd, waarvan de aanspraak op uitkeering of steun afhankelijk gesteld kan worden; b.v. een wachttijd, het geschikt en beschikbaar zijn voor het werk en tal van andere.

In het ontwerp, door het Internationaal Arbeidsbureau opgemaakt, werd als voorwaarde om op steun aanspraak te kunnen maken gesteld het aannemen van werk in de werkverschaffing. De arbeidersgroep zag die voorwaarde gaarne verdwijnen. De heer Verwey, technisch adviseur van de Nederlandsche Regeeringsafgevaardigden, heeft voorgesteld die voorwaarde ook te mogen stellen in een stelsel van verzekering. Zij is in een dergelijk stelsel eigenlijk minder op haar plaats. De Nederlandsche wetgeving kent echter ook bij verzekering de verplichting om werk in de werkverschaffing aan te nemen. Het was voor ons land dan ook van belang, dat de Conferentie die voorwaarde zou aanvaarden. Hetgeen geschied is.

Het ontwerp-verdrag kent tal van gevallen, waarin de aanspraak op uitkeering of steun vervalt. De termijn, gedurende welken aanspraak op uitkeering of steun gemaakt kan worden moet normaal niet korter dan 156 dagen per jaar zijn en in geen geval minder dan 78 dagen. Hierbij kan de tijd, gedurende welken uitkeering en die gedurende welken steun genoten wordt, bij elkaar geteld worden. Een poging dien termijn te verkorten mocht geen succes hebben. De uitkeeringen, krachtens verzekering genoten, moeten in geld betaald worden, de steun kan in natura verleend worden, zoo ook de aanvullende uitkeeringen om het weer aan het werk gaan te vergemakkelijken. De arbeidersgroep heeft voorgesteld om te bepalen, dat de steun in geld betaald moet worden. Een desbetreffend amendement werd verworpen. Onderzoek naar den welstand van den werkloze is slechts toegelaten bij steunverleening. In eerste stemming werd het onderhavige ontwerp-verdrag met 75

stemmen voor en 9 tegen aangenomen; bij de tweede stemming verklaarden zich 80 stemmen er voor, 8 er tegen. Bedoeld verdrag zal slechts voor 5 jaar gelden. Zulks is bepaald met het oog op de abnormale crisissomstandigheden. Het ontwerp-verdrag houdt overigens ook met die omstandigheden rekening. In normale tijden zouden zeer waarschijnlijk verschillende bepalingen anders luiden. Laten wij hopen, dat na 5 jaar er alle aanleiding zal zijn om tengevolge van betere tijdsomstandigheden, het ontwerp-verdrag te wijzigen.

Ter completeering van het verdrag stelde de Conferentie nog een aanbeveling vast. In die aanbeveling wordt het stelsel van verplichte verzekering als „het” stelsel aanbevolen. Landen, die nog geen verzekering hebben, moeten een verplichte verzekering instellen. Aangezien die aanbeveling voorts verschillende eischen stelt, die buitengewoon hoog en aan welke moeilijk te voldoen zal zijn, meenden de Nederlandse Regeeringsafgevaardigden tegen die aanbeveling te moeten stemmen. Met 72 stemmen voor, 19 tegen werd zij evenwel aangenomen.

#### *Verkorting van den arbeidsduur.*

Met dit onderwerp is het vreemd geloopt. Het vorig jaar had de Conferentie dat onderwerp in eerste lezing behandeld, zoodat dit jaar de tweede lezing plaats had. Het Internationaal Arbeidsbureau had twee voorontwerp-verdragen voorbereid, een betrekking hebbende op de industrie, het andere op den handel en de kantoren. In de Conferentie had een korte algemeene mondelinge behandeling plaats. Nieuwe argumenten kwamen niet naar voren, hetgeen uit den aard der zaak niet te verwonderen was. Er is reeds zooveel over dat vraagstuk gesproken. De arbeidersgroep stond nog steeds op het standpunt, dat een verkorting van den arbeidsduur tot vermindering van de werkloosheid zou leiden en de werkgeversgroep op een tegengesteld standpunt, terwijl de Regeeringsgeledeerden deels het werkgevers- deels het arbeidersstandpunt deelden.

De opvatting van de werkgeversgroep, dat het gehouden onderzoek reeds voldoende had aangetoond, dat een vermindering van arbeidsduur niet tot vermindering van de werkloosheid kan leiden, bracht haar tot de conclusie, dat het misleidend was op dien weg voort te gaan en zoodoende steeds nieuwe verwachtingen te wekken. Zij verklaarde zich er dan ook tegen om ter zake van dat onderwerp een commissie in te stellen. Toen de Conferentie met 76 stemmen voor en 22 tegen toch besloot een commissie in te stellen ter behandeling van bedoeld vraagstuk, heeft de werkgeversgroep gemeend geen vertegenwoordigers voor die commissie te moeten aanwijzen, hetgeen zeer te betreuren is. Die commissie ging bij hare beraadslagingen uit van de door het Arbeidsbureau opgemaakte ontwerp-verdragen. Daarbij heeft zich de afwezigheid der werkgevers geworpen. De arbeidersgroep diende amendementen in ter verscherping van de bepalingen van de ontwerp-verdragen, welke bijna alle aangenomen werden, aangezien zich steeds eenige Regeeringen aan de zijde van de arbeiders schaarden. Dientengevolge bood de commissie tenslotte vrijwel onaannemelijke ontwerp-verdragen aan de Conferentie aan. Enkele Regeeringsvertegenwoordigers deden in de Conferentie een poging om de tekst door het Bureau opgemaakt te herstellen, door het indienen van daartoe strekkende amendementen. Dat mocht niet gelukken.

De op art. 1 (bepalende op welke industrieën het verdrag van toepassing was) voorgestelde amendementen werden alle verworpen. Het derde lid, enige uitzonderingen inhoudende, werd eveneens verworpen. Daarna werden vóór artikel 1 37 stemmen uitgebracht en 11 tegen. Aangezien het vereischte quorum niet aanwezig was, werd het artikel niet aangenomen. Tot de tegenstemmers behoorden de Regeer-

ringsvertegenwoordigers van Nederland, Engeland en Luxemburg. Vele Regeeringsafgevaardigden en alle werkgevers onthielden zich. De Regeeringsafgevaardigden van Polen, Ierland, Italië, Zweden en Noorwegen alsmede van China stemden voor. Wat nu? De Regeeringsvertegenwoordigers hebben getracht een modus te vinden om het vraagstuk van de z.g. 40 urenweek niet geheel te doen verdwijnen. Daarvoor is dat vraagstuk ook voor de Internationale Organisatie van te groot gewicht.

Na veel moeite werd overeenstemming bereikt over een resolutie inhoudende een uitnoodiging aan de Regeeringen om, voorzover het nog niet gedaan was, onderzoekingen in te stellen naar den invloed van een arbeidsduurverkorting op het aantal arbeiders, op de loonen enz., hetzij ten aanzien van alle industrieën, hetzij ten aanzien van enkele industrieën en het resultaat daarvan binnen zes maanden aan het Arbeidsbureau mede te deelen, voorts om een dergelijk onderzoek ook voor den handel en de bureaux en andere groepen loontrekkenden te doen. De Raad van Beheer werd uitgenoodigd om, zoo noodig met behulp van deskundigen, die documentatie te onderzoeken en daarover een rapport samen te stellen voor de volgende Conferentie. Die Raad zou tevens beslissen of het mogelijk was, dat vraagstuk op de agenda van de volgende Conferentie te plaatsen. De Regeeringsvertegenwoordigers hoopten op een dergelijke resolutie de instemming zoowel van de arbeidersgroep als van de werkgeversgroep te verkrijgen. Bij polsen bleek de resolutie der werkgeversgroep te ver te gaan, de arbeidersgroep niet ver genoeg. Daarop meenden verschillende Regeeringsvertegenwoordigers, wie die resolutie eigenlijk niet ver genoeg ging, zich daaraan niet meer te behoeven te houden en dienden zij een andere resolutie in, waarin het Bureau wel uitgenoodigd werd zijn onderzoekingen te completeeren doch de Raad van Beheer tevens uitgenoodigd werd het vraagstuk op de agenda van de volgende conferentie te plaatsen.

Tot de Regeeringsvertegenwoordigers, die die resolutie voorstonden behoorden die van België, Frankrijk, Spanje, Zweden, Polen en van vele Zuid-Amerikaansche Staten. De eerstgenoemde resolutie bleven o.a. Nederland, Engeland, Finland en enkele andere Regeeringsvertegenwoordigers getrouw. De verstrekkende resolutie verwierf echter in de Conferentie een meerderheid (75 stemmen voor 37 tegen, waaronder Nederland, Engeland en de werkgeversvertegenwoordigers), zoodat in 1935 bedoeld vraagstuk dus weer op de agenda zal voorkomen. Die beslissing is m.i. te betreuren. Voorloepig valt niet aan te nemen, dat het volgend jaar eenig beter resultaat bereikt zal kunnen worden. Wellicht, dat het dan mogelijk zal zijn — en die wensch leeft onder vele arbeiders — om een ontwerp-verdrag samen te stellen voor een bepaald bedrijf, b.v. voor een bedrijf, waarvoor een trust bestaat, zoodat dan op dien weg langzamerhand tot verkorting in meerdere bedrijven overgegaan kan worden. Het doel, waarmede de actie begonnen werd: verkorting van den arbeidsduur ter bestrijding van de werkloosheid raakt meer en meer op den achtergrond. Naar voren komt een ander doel: het den arbeiders doen genieten van den technischen vooruitgang door verkorting van den arbeidsduur.

Hoe het ook zij, bij velen, ook bij tegenstanders van een verdrag, leeft sterk het gevoel, dat de mechanisatie, de rationalisatie en andere factoren steeds meer tot verkorting van den arbeidsduur zullen leiden en dat men binnen afzienbaren tijd in de praktijk een 40-uren week zal krijgen.

Alvorens te eindigen moet ik nog vermelden, dat het rapport van den Directeur van het Internationaal Arbeidsbureau vele sprekers aanleiding tot beschouwingen over Planwirtschaft heeft gegeven. Vooral de arbeiders bleken voorstanders van Planwirtschaft

te zijn. In zijn antwoord stelde de heer Butler in het licht, dat hij geen pleidooi voor Planwirtschaft heeft willen geven, doch uit feiten heeft willen aantonen, dat er reeds Planwirtschaft en wel in veel grooter omvang hier en daar aanwezig is, dan veelal gedacht wordt. Het behoort z.i. tot de taak van het Internationaal Arbeidsbureau de verschillende proefnemingen op dat gebied te bestudeeren en na te gaan of en welke soort Planwirtschaft den vooruitgang kan bevorderen. Tegen het bestudeeren van die proefnemingen zal wel geen bezwaar bestaan. Waar echter die proefnemingen in vele landen ander abnormale omstandigheden genomen worden, hoede men zich voor het al te spoedig maken van gevolgtrekkingen.

G. J. STEMBERG.

### STATISTIEK EN SCHEEPSBOUW.

Geen scheepsbouw zonder scheepvaart; enkele beschouwingen over scheepvaartstatistiek werden opgenomen in de E.-S. B. van 27 Juni. Daarbij kwamen ter sprake:

- 1e. vrachten-indexcijfers en opgelegde scheepsruimte,
- 2e. havenverkeer van Nederland en „varende” Nederlandsche tonnage.

Als overgang volgt hier:

- 1e. het verloop der Nederlandsche koopvaardijvloot, waarna de scheepsbouw aan de beurt komt onder de hoofden:

- 2e. het verloop der geplaatste bouworders,
- 3e. scheepsbouwverven in Nederland.

1e. *Het verloop der Nederlandsche koopvaardijvloot.*<sup>1)</sup>

In nevenstaande figuur zijn uitgezet, voor de jaren 1925—1934, de totale en de „varende” Nederlandsche scheepsruimten<sup>2)</sup>, en ter vergelijking óók voor de Engelsche handelsvloot.

Deze lijnen vertoonen voor beide landen hetzelfde karakter, maar de veranderingen zijn bij ons veel grooter:

Tabel 1.	Engeland (Ver. Kon.) pCt.	Nederland pCt.
Toeneming der totale tonnage, begin 1931 t.o.v. gemidd. 1923-'27	6½	15
Opgelegd, 1923	5½	10½
Opgelegd, 1929	2½	—
Grootste percent. opgelegd (1932)	18	33

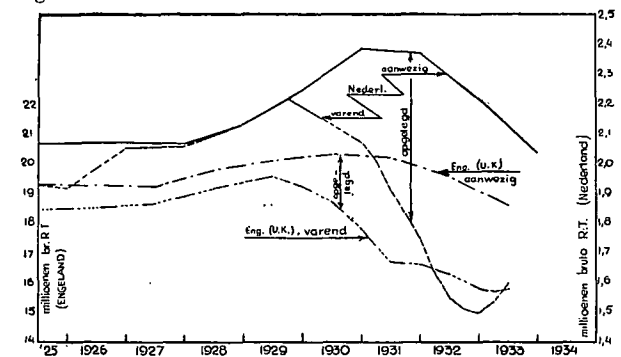
Duidelijk blijkt, dat in 1928 en 1929 een tekort gevoeld werd aan Nederlandsche scheepsruimte, hetgeen vlootuitbreiding stimuleerde. Eerst in 1931 komt de groei tot stilstand, waarop een sterke daling volgt.

De gemiddeld in de vaart zijnde tonnage, in 1930-'32 sterk teruggelopen, neemt sinds begin 1933 weer geleidelijk toe. Dit herstel is voor Nederland markanter dan voor Engeland; misschien is het te verklaren door de talrijke Russische houtverschepingen in het vorige seizoen, waaraan onze schepen wél deelnamen, de Engelsche niet als gevolg van een politiek conflict. Hoe dan ook, de lijnen van aanwezige en „varende” tonnage naderen elkaar weer, en komen langzamerhand in meer normale verhouding tot elkaar te staan. Blijft dit zoo doorgaan, dan zal onze koopvaardijvloot belanden op een sterkte tusschen de 1,6 en 2 miljoen bruto R.T., waarvan aanvankelijk nog wel rond 10 pCt. opgelegd zal blijven.

<sup>1)</sup> Ontleend aan de statistieken uit Moorman's Jaarboek voor Scheepvaart en Scheepsbouw, afkomstig van de Hoofdinspectie voor de Scheepvaart.

<sup>2)</sup> De sterkte van de Nederlandsche koopvaardijvloot is ongeveer één negende van de Engelsche. De seizoensfluctuaties in de opgelegde tonnage, die bij laatstgenoemde gesignaleerd werden, komen bij onze vloot niet tot uiting; het aantal eenheden is te klein, de invloed van enkele schepen méér of minder opgelegd blijkbaar te groot. Maandelijksche of kwartaalcijfers voor opgelegde Nederlandsche tonnage worden hier dan ook niet gegeven.

Fig. 1.



„Aanwezige” en „varende” tonnage, onder Nederlandsche en Engelsche vlag, in bruto R.T.

**Aanwezige** — Op 1 Januari van een Nederl. zeebrief voorziene tonnage, resp. volgens Lloyds Register op 1 Juni bestaande „United Kingdom tonnage”

**Opgelegd** — Op 1 Jan., 1 April, 1 Juli en 1 Oct. telkens het gemiddelde der beide voorgaande en der beide volgende kwartalen, volgens publicaties van de Nederl. Hoofdinspectie voor de Scheepvaart, en de Chamber of Shipping.

**Varend** — het verschil van aanwezig en opgelegd.

In de E.-S. B. van 3 Mei 1933 werd op blz. 357 de ontwikkeling der Nederlandsche koopvaardijvloot in de jaren 1923 t/m '32 besproken. Over die geheele periode, zoowel gedurende de meer stabiele eerste 5 jaren als in de 5 volgende jaren van groei en beginnende teruggang werd gemiddeld per jaar ongeveer 4½ pCt. onzer scheepsruimte afgevoerd (minimum 1½ pCt. in 1929; maximum 8¼ pCt. in 1932).

Uitsluitend op grond van statistische gegevens komt men tot de slotsom, dat onze tonnage bezig is zich op een lager niveau te stabiliseren (lager dan in 1923-'27). Om die gereduceerde tonnenmaat in stand te houden zal per jaar gemiddeld 4½ pCt. van rond 1.800.000 bruto R.T. moeten worden toegevoegd, of pl.m. 80.000 br. R.T.

Het verloop der laatste jaren blijkt uit tabel 2:

Tabel 2	Totaal afgevoerd	Totaal toegevoegd	Saldo
Jaar			
1928	62.000	131.000	+ 69.000
1929	33.000	146.000	+ 113.000
1930	71.000	214.000	+ 143.000
1931	161.000	141.000	— 20.000
1932	189.000	45.000	— 144.000
1933	204.500	30.500	— 174.000

Is hier het „eigen mechanisme” van het verloop onzer tonnage te onderkennen? Hiermede wordt bedoeld het verschijnsel, dat de toeneming of afneming van de scheepsruimte steeds bepaald wordt door den stand van de scheepsruimte 1 à 2 jaar vroeger<sup>1)</sup>.

In 1928/29 was de geheele Nederlandsche koopvaardijvloot in de vaart (zie fig. 1); de totale tonnage was dus, ten opzichte van de behoefte, een minimum. Gedurende 1930 bereikt de toeneming (saldo van toegevoegd en afgevoerd, zie tabel 2) een maximum.

In de 2e helft van 1932 bereikte onze opgelegde scheepsruimte percentsgewijze een maximum; de totale tonnage was toen, ten opzichte van de behoefte, een maximum. Het ziet er naar uit, dat in 1933 de toeneming een minimum (nl. — 174.000 br. R.T.) bereikt heeft.

Een zekere analogie met het verschijnsel, door Prof. Tinbergen voor de wereldtonnage aangetoond, schijnt hier wel aanwezig.

2e. *Het verloop der geplaatste bouworders*<sup>2)</sup>.

Voor de werfindustrie is belangrijker de loop van den omvang der in bouw gegeven tonnage; daarin

<sup>1)</sup> Prof. Dr. J. Tinbergen: „Scheepsbouw en conjunctuurverloop” in „De Nederlandsche Conjunctuur” van Maart 1931.

<sup>2)</sup> Volgens Lloyds Register.



worden de verwachtingen van de scheepvaartmaatschappijen het best weerspiegeld. Men benadert deze loop het dichtste met Lloyd's kwartaalcijfers betreffende „Tonnage laid down” (kielleggingen). Deze cijfers zijn niet zóó betrouwbaar als die betreffende te water gelaten scheepsruimte. Het leggen van een kiel is — in tegenstelling met stapelloop en proeftocht — een weinig opvallende gebeurtenis; de opdrachtgever wenscht soms geen ruchtbaarheid; in een zóó vroeg bouwstadium is de bruto tonnenmaat van het betrokken schip nog maar bij benadering te schatten. Voor Nederland zijn Lloyd's cijfers wel te controleren; de jaarcijfers vanaf 1922 zijn uitgezet in fig. 2. De kwartaalcijfers der laatste jaren zijn weergegeven in tabel 3:

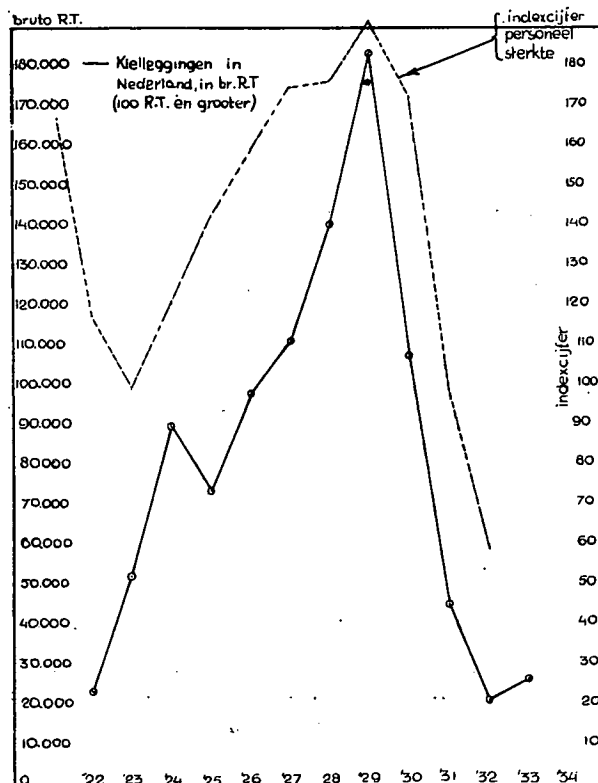
Tabel 3. Tonnage waarvoor in Nederland de kiel gelegd werd, voor Nederlandsche, Nederl.-Indische en Curaçaosche rekening, in bruto R.T.

Jaar	1e kwartaal	2e kwartaal	3e kwartaal	4e kwartaal	Totaal
1929 ...	26.000	37.500	77.500	42.500	183.500
1930 ...	15.000	24.500	44.000	23.000	106.500
1931 ...	11.500	2.500	1.500 <sup>1)</sup>	9.000	24.500
1932 ...	500	— <sup>2)</sup>	—	7.000	7.500
1933 ...	1.000	6.500	18.500	500	26.500
1934 ...	24.000	6.000			

1) Bovendien 20.500 voor buitenlandse rekening.

2) „ „ 13.500 „ „ „

Fig. 2.



Uit fig. 2 blijkt, dat op de Nederlandsche werven in de 10 jaren 1922 t/m 1931 in totaal de kiel gelegd werd voor 926.600 br. R.T. In het reeds genoemde E.-S.-B.-artikel van 3 Mei '33 is aangetoond, dat in de 10 jaren 1923 t/m 1932 door nieuwbouw in binnen- en buitenland totaal 926.750 br. R.T. aan onze koopvaardijvloot werd toegevoegd. In die periode werd dus ongeveer evenveel tonnage in Nederland voor onze koloniën en voor het buitenland gebouwd, als in het buitenland voor Nederlandsche rekening.

Fig. 2 kan ons dus eenig houvast geven voor de toekomst, ook al neemt men aan, dat Nederlandsche werven voorloopig in de eerste plaats zullen zijn aangewezen op Nederlandsche bestellingen; omdat men tevens mag onderstellen, dat onze Regering en onze scheepvaartkringen zullen samenwerken om die bestellingen in eigen land te houden.

In 1922 en 1932 bereikten kielleggingen een mini-

mum. In het topjaar 1929 werd 183.500 br. R.T. in bouw gegeven, of tweemaal het gemiddelde van 1922 t/m 1931. In het eerste crisisjaar (1930) is de omvang der opdrachten nog iets grooter dan het gemiddelde. Pas in 1931 lopen de bestellingen belangrijk terug, en in 1932 blijven zij — althans voor Nederlandsch rekening — bijna geheel achterwege. 1933 toont de eerste teekenen van herstel, en 1934 is niet onbevredigend begonnen.

Op grond van fig. 1 werd hiervóór becijferd, dat de Nederlandsche tonnage zich schijnt te stabiliseren op pl.m. 1.800.000 br. R.T., dat is 13 pCt. lager dan het niveau 1923—'27, en bijna 25 pCt. lager dan het bestand op 1 Januari 1931. Voor een normale vernieuwing van deze gereduceerde scheepsruimte zal jaarlijks *gemiddeld* 80.000 br. R.T. moeten worden bijgebouwd. Aangezien onze koloniale tonnage ongeveer één vierde van de Nederlandsche bedraagt, komt men met inbegrip van bestellingen voor Ned.-Indische en Curaçaosche vlag op een *jaargemiddelde* van 100.000 br. R.T. Waar de jaren 1932, 1933, en misschien ook 1934 belangrijk onder dit gemiddelde blijven, zal in de komende jaren belangrijk méér dan het gemiddelde moeten worden bijgebouwd, omdat anders onze Nederlandsche koopvaardijvloot óf veroudert, óf nog verder terugloopt, terwijl het scheepvaartverkeer bezig is, wederom toe te nemen (zie de lijnen voor „varende” tonnage, fig. 1).

De wenschelijkheid om onze positie op scheepvaartgebied te handhaven valt buiten ons onderwerp, evenals de moeilijkheden, die de financiering van vlootvernieuwing op het oogenblik ondervindt. Een analyse van den leeftijd en de bestemming van onze Nederlandsche en koloniale tonnage bevestigt de aanname van 100.000 br. R.T.; maar ook dit, zoowel als de noodzakelijkheid om op grond van technischen vooruitgang en verschuivingen in het scheepvaartverkeer een normale vernieuwing van onze koopvaardijvloot te blijven doorzetten vallen buiten ons bestek.

### 3e. Scheepsbouwerven in Nederland.<sup>4)</sup>

Tot dusver hebben wij ons alléén beziggehouden met de wereldscheepvaart, Nederland's aandeel daarin, en het verloop der kielleggingen voor de zeevaart op Nederlandsche werven. Maar onze scheepsbouw-nijverheid heeft nog andere bronnen van inkomsten.

Aan de publicaties van het C.B.S. is tabel 4 ontleend, waarin voorkomt de verkoopprijs (in duizendtallen guldens) der totale productie, en die der samenstellende groepen: nieuwbouw, herstellingen en hulpdiensten, en andere producten; tenslotte de verkoopprijs der gebouwde vracht- en passagiersschepen voor de groote vaart en de kustvaart.

Tabel 4.

Jaar	Nieuwbouw (gr. vaart + kustvaart)	Totale nieuwbouw	Herstellingen en hulpdiensten	Andere producten	Totale productie
1922	110.116	142.893	33.869	379	177.141
1923	34.657	63.156	28.702	252	92.110
1924	35.322	61.946	35.504	393	97.842
1925	28.686	81.159	36.654	170	117.983
1926	21.216	74.759	39.677	1.004	115.441
1927	51.240	86.967	42.322	194	129.483
1928	55.128	101.406	48.755	1.151	151.312
1929	34.778	87.151	52.849	479	140.479
1930	79.305	128.568	52.057	590	181.215
1931	48.018	73.584	30.987	179	104.750
1932	?	27.070	14.502	189	41.762

De cijfers over 1922 vertoonen nog duidelijk de sporen van de na-oorlogsche hausse.

Opvallend is de regelmatige stijging van de waarde der herstellingen en hulpdiensten in de jaren 1923 t/m. 1930. Over die periode is de totale waarde (336,5 miljoen) ongeveer gelijk aan die der gereedgekomen schepen voor groote vaart en kustvaart (340 miljoen); maar naar de waarde was het reparatiewerk

<sup>4)</sup> Centraal Bureau voor de Statistiek.

regelmatiger over de jaren verdeeld dan de nieuwbouw.

Over 1923 t/m. 1930 was de totale omzet onzer scheepsbouw-nijverheid ruwweg als volgt verdeeld:

herstellingen en hulpdiensten .....	1/3
gereedgemaakt voor groote vaart en kustvaart .....	1/3
„ sleepboten, binnenschepen, baggermaterieel, visschers-vaartuigen, marinematerieel en andere producten .....	1/3

Dit teekent het relatieve belang der drie groepen.

De genoemde publicaties van het Centraal Bureau voor de Statistiek houden zich, blijkens den titel, bezig met „scheepsbouwerven”, waaronder begrepen werven annex (scheeps-) machinefabriek, en reparatiebedrijven. Buitengesloten zijn dus ondernemingen, die uitsluitend machines vervaardigen, ook al zijn daar scheepsmachines bij (voorbeelden: Werkspoor, Stork). Om een juist beeld te krijgen van het eigenlijke scheepsbouwbedrijf is deze uitsluiting inderdaad te verdedigen. Maar het is te betreuren, dat diensgevolge geen cijfers bekend worden omtrent den totalen verkoopprijs der gereedgemaakte vaartuigen met inbegrip hunner machine-installaties, onverschillig van welke herkomst. Waarschijnlijk is het niet moeilijk deze lacune in de toekomst aan te vullen. Men krijgt dan gelegenheid om gemiddelde verkoopprijzen over verschillende jaren en voor verschillende scheepstypen vast te stellen: bijv. voor zeeschepen per registerton, voor sleepboten per paardekraft, voor binnenschepen per ton laadvermogen. Thans is dit niet mogelijk, behalve voor de groep sleepschepen.

Aan de meergenoemde publicaties van het C.B.S. is ook tabel 5 ontleend.

Tabel 5.

Jaar	Totale ontvangsten in 1000 guldens	Totaal verbruik	Vershil	Personeelsterkte Aantal	indexcijfer
1921	203.800	96.718	107.082	34.038	172½
1922	188.249	70.544	117.705	23.340	118
1923	96.854	39.521	57.333	19.726	100
1924	104.732	48.341	56.391	23.819	121
1925	124.167	51.120	73.047	28.212	143
1926	122.866	59.328	63.538	31.447	159½
1927	139.270	70.561	68.709	34.480	175
1928	164.512	84.581	79.931	34.797	176½
1929	150.847	83.294	67.553	37.745	191½
1930	195.836	89.553	106.283	34.011	172½
1931	115.298	27.505	87.793	19.581	99
1932	47.161	18.076	29.085	11.712	59½

Kolom 4 geeft het verschil tusschen ontvangsten eenerzijds, en uitgaven voor materialen, hulpdiensten en brandstoffen anderzijds. Dit verschil omvat dus: 1e. loonen; 2e. algemeene onkosten (voor zoover niet onder: materialen, hulpdiensten en brandstoffen valend); 3e. rente, afschrijving en dividend. De algemeene onkosten, die in het verschil zijn begrepen, zullen voornamelijk loonen en salarissen omvatten, verder sociale lasten, belastingen, reiskosten.

Het „verschil” is dus samengesteld uit 2 groepen:

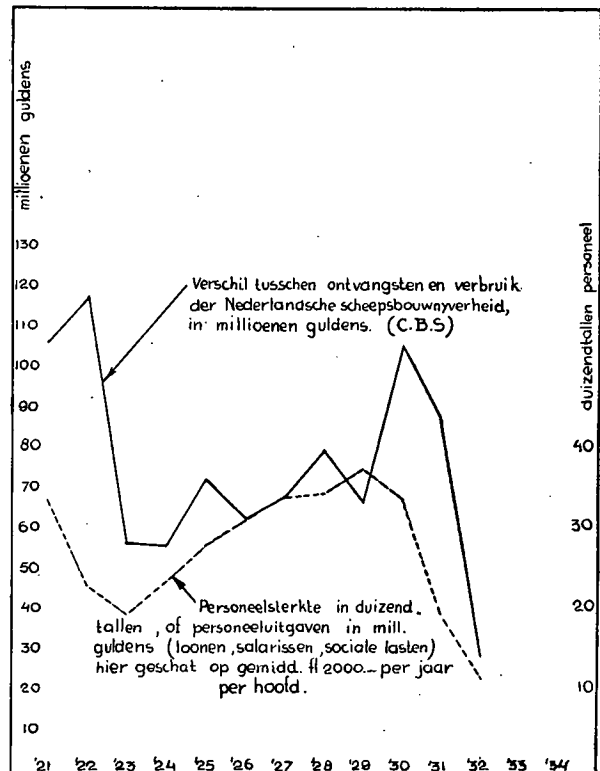
1e. een post loonen, salarissen, sociale lasten enz., min of meer evenredig aan de personeelsterkte;

2e. het restant, beschikbaar voor rente, afschrijving en dividend.

In fig. 3 zijn het meergenoemde „verschil” en de personeelsterkte uitgezet. Uit de ligging van beide lijnen ten opzichte van elkaar krijgt men eenigszins een indruk, in welke jaren er voor de groep: rente, afschrijving en dividend iets beschikbaar kwam (of niet) door de uitoefening van het bedrijf.

De schaal voor de personeelsterkte is zóó gekozen, dat de lijn óók voorstelt de personeeluitgaven (loonen, salarissen enz.), indien deze gemiddeld f 2000 per jaar en per hoofd bedragen. Dit cijfer van f 2000 is geheel fictief; het werkelijke cijfer zal in den loop der jaren vrij belangrijk kunnen schommelen, afhankelijk als het is van de geldende loonen en van de verhouding tusschen het aantal werklieden eenerzijds en dat van toezichthoudend en kantoorpersoneel anderzijds.

Fig. 3.



Aan het eind van deze beschouwingen zij nog eens gezegd, dat hier *niet* gestreefd werd naar het geven van een volledig beeld van scheepvaart en scheepsbouw. Wel werd nagegaan welk algemeen inzicht te krijgen is met behulp van bestaande en voor iedereen toegankelijke statistieken. Waarbij m.i. het nut van die statistieken duidelijk uitgekomen is.

Ir. J. W. BONEBAKKER.

#### ALCOHOL UIT SUIKERBIETEN MET GEDWONGEN VERMENGING DOOR BENZINE.

De heer G. L. M. Franck schrijft ons:

In het nummer der E.-S. B. van 15 Maart 1933 waarschuwde ik in een artikel getiteld: „Verwerking van aardappelen op spiritus ter vermenging met benzine als motorbrandstof” er reeds tegen om in landbouwkringen verwachtingen op te wekken, dat in Nederland een dergelijke industrie eenige levensvatbaarheid zou kunnen hebben. Met uitvoerige aan de praktijk ontleende cijfers heb ik daarbij het tegendeel aangehouden.

Door landbouwkringen van Hollands Noorderkwartier wordt, blijkens mededeeling in de dagbladen, thans opnieuw gepoogd de belangstelling van de Regering op te wekken voor de fabricage van spiritus, die door wettelijke dwangmaatregelen door de automobiel-benzine gemengd zou moeten worden. Nu echter niet gefabriceerd uit aardappelen, doch uit beetwortelen.

Z. Exc. Minister Dr. Colijn heeft kort geleden in de Tweede Kamer het volgende gezegd:

„Er is in den laatsten tijd o.a. heel veel gesproken over de tegenstelling riet-biet. Ik behoeft het wel niet te herhalen; het is op zichzelf natuurlijk dwaas, dat men hier suiker eet, die, afgezien van de heffingen, 16,17 cent per kilogram kost, terwijl men die suiker voor de helft van dien prijs hier kon hebben uit het eigen grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden. Maar daarmee alleen is het vraagstuk van biet en riet toch niet opgelost. Er is ook een bietenkwestie op zichzelf, die niet uit den weg geruimd wordt door het feit, dat de Indische bodem per ha 15 à 16 ton suiker oplevert tegen gemiddeld 4½ ton per ha Nederlandschen grond. Wanneer men het heeft over rietsuiker en bietsuiker, dan moet men beide belangen in het oog trachten te houden en met elkaar trachten te ver-



zoenen. Indien het b.v. mogelijk zou blijken de bieten-cultuur voor den landbouw te behouden, maar ze industriëel tot iets anders dan suiker te verwerken, dan zou men zeker een gelukkige oplossing hebben gevonden. Want dan was de Nederlandsche landbouw geholpen en kon men hier zonder eenig bezwaar goedkope Javasuiker consumeeren. Een onderzoek in die richting zal, naar ik hoop, binnenkort kunnen aanvangen."

De dagbladen beweren, dat de Minister met „iets anders" spiritus heeft bedoeld. Er bestaat dus alle aanleiding eens na te gaan, of rechtstreeksche verwerking van beetwortelen op spiritus aanbeveling zou verdienen resp. economisch toelaatbaar kan worden geacht.

Een Commissie uit de „Vereeniging tot Ontwikkeling van den Landbouw in Hollands Noorderkwartier" heeft over dit vraagstuk een rapport uitgebracht, dat door de dagbladen in uittreksel is weergegeven en een rapport van experts wordt genoemd. De leden der betreffende commissie zullen over die betiteling zelf wel wat verwonderd geweest zijn, want de inhoud van hun rapport maakt op den lezer, die eenigszins in de materie is ingewerkt, allermint den indruk van een objectieve deskundige beschouwing. Met alle respect voor de goede bedoeling, die ongetwijfeld bij de heeren heeft voorgezeten om den landbouw te helpen aan nieuw afzetgebied in eigen land, mogen zij toch hunne cijfers niet zoo groepeeren, dat de lasten, die aan het Nederlandsche volk bij uitvoering van hun plan zouden worden opgelegd, gecamoufleerd worden. En dat doen zij, naar hieronder zal blijken.

Het rapport der Commissie wekt den indruk, alsof praktische toepassing van de verwerking van bieten op alcohol reeds op groote schaal in Nederland plaats vindt. Dit is niet juist. Er bestaat een groot verschil tusschen de rechtstreeksche verwerking van beetwortelen op spiritus en de fabricatie van alcohol uit een afvalproduct, de melasse, dat bij de suikerfabricage uit beetwortelen en raffinage van ruw-suiker ontstaat. Alleen dit laatste geschiedt in Nederland door de bestaande spiritus-industrie, terwijl directe verwerking van beetwortelen op alcohol nergens in ons land plaats vindt. Jaren geleden is daarmede eens een proef genomen, die om de *hooge kosten* direct is gestaakt. Logisch is het altijd geweest om uit de grondstof (de beetwortelen) de suiker en uit het bijproduct, de melasse, den alcohol te fabricereen. Dit zal, zoolang nog eenige waarde wordt gehecht aan behoorlijke rentabiliteitsberekening van een bedrijf, wel altijd zoo blijven en wel om de eenvoudige reden, dat melasse voor spiritusfabricage een veel goedkoper en met veel minder kosten te verwerken grondstof is dan beetwortelen.

De Commissie tracht in haar rapport een kostenberekening op te stellen van de fabricatie van alcohol rechtstreeks uit beetwortelen. Zij doet zulks op een weinig serieuze wijze. Immers, zij deelt mede, dat zij geen cijfers omtrent verwerkingskosten van de bestaande spiritus- en suikerindustrie heeft mogen ontvangen, ofschoon de spiritusfabriek te Bergen op Zoom en enkele suikerfabrieken hier te lande haar de aangewezen adressen leken tot het verstrekken van die gegevens.

Nu kan ik mij levendig voorstellen, dat een bestaande industrie als die te Bergen op Zoom, niet zonder meer bereid gevonden wordt om een willekeurige commissie, die door een kleine groep landbouwers is benoemd, welke tot heden geen of weinig belang bij den bietenverbouw heeft, inzage te verstrekken van hare bedrijfsuitkomsten, die na een periode van 35 jaar van een streng doorgevoerd economisch beheer zijn verkregen. Maar ben ik goed ingelicht, dan heeft de commissie aan de directie van de spiritusfabriek te Bergen op Zoom ook in het geheel niet om die gegevens gevraagd. Het is dus misleidend om het in haar rapport voor te stellen, alsof de oorzaak, dat de commissie haar kostprijsberekening op een zoo

wankele basis heeft opgesteld, gelegen zou zijn in een weigering van de bestaande spiritusindustrie om cijfers te verstrekken.

Als basis voor hare berekening neemt de commissie den exportprijs van spiritus, die gold in Maart 1933 en verder den prijs, die Bergen op Zoom voor de melasse betaald zou hebben. Dan rekent zij theoretisch uit, hoeveel alcohol vermoedelijk uit die melasse gefabriceerd zal zijn en neemt gemakshalve maar aan, dat de melasse 50 pCt. vergistbare suiker bevat. Als fabricatiekosten voor den alcohol en de bijproducten als potasch, amylocetaat, butylacetaat etc. neemt zij *nihil* aan en eveneens *nihil* voor rente, afschrijving, reparatie etc., omdat die kosten naar de meening der commissie door een méérprijs, die enkele dezer artikelen naar haar meening wel zullen opbrengen, goedgemaakt zullen worden. Op die wijze komt de commissie hocus pocus tot een zeer geschikten prijs voor melasse-alcohol en trekt dan onmiddellijk, zonder eenige bewijsvoering, de conclusie, dat het weinig verschil zal uitmaken of men bij de bereiding van alcohol uitgaat van suiker in melasse of in beetwortelen. Dit vraagstuk is dus opgelost! Weet men den prijs van melasse, dan is dat ook de prijs voor alcohol. Nu moet de commissie nog weten, wat het kost om in de suikerfabrieken de biet tot diksap te verwerken. De totale verwerking van biet tot suiker kost, zegt de commissie, f 7,50 per 1000 kg biet van 17 pCt. Van dezen prijs kapt zij eenvoudig een stuk af en zegt zonder eenige berekening, dat de kosten van biet tot diksap dan niet hooger zullen zijn dan f 5,—. Nu zijn wij er! Deze verwerkingskosten plus de verwerkingskosten in een spiritusfabriek als te Bergen op Zoom, die immers *niets* bedragen, geven tezamen de aanmaakkosten van biet tot spiritus, dus f 5,— plus f 0,— = f 5,—.

De commissie redeneert als volgt:

1000 kg biet bij 17 pCt. gehalte, gevende 93 L.	
alcohol kosten .....	f 12,—
bewerking biet tot diksap .....	„ 5,—
	<u>f 17,—</u>

Zij neemt aan, dat de spiritusfabriek te Bergen op Zoom, behalve dat de fabricatiekosten, rente, afschrijving, reparaties, nihil zijn, ook nog wel 10—20 pCt. winst zal maken. Vermoedelijk realiseert zij deze door haar gedachte winst. Zij zegt tenminste:

Te verminderen met winst op bijproducten .....	„ 2,—
	blijft... f 15,—
Dus 93 liter alcohol uit beetwortelen kosten f 15,—	
of per Liter .....	f 0,161
Daarbij telt de commissie voor onvoorziene onkosten en winst .....	„ 0,025
en komt aldus op een prijs voor den bietalcohol van	<u>f 0,186</u>
	per Liter.

Gelukkig zegt de commissie aan het slot van haar rapport:

„dat de in dat rapport opgestelde berekeningen *eenigszins* (cursiveering van mij) theoretisch zijn gebleven".

Ik zou willen antwoorden: zwaar theoretisch naar den goedkoopsten kant.

Maar zelfs wanneer ik dit op meer of minder acrobatische wijze vastgestelde kostprijscijfer van de commissie een oogenblik als juist aanneem, dan nog moet ik vaststellen, dat ook haar verdere berekeningen kant noch wal raken en het feit, dat vervanging van benzine door beetwortelalcohol de gemeenschap talrijke miljoenen guldens zou kosten, in het rapport der commissie in het geheel niet naar voren komt.

De commissie wil, dat de regering de Petroleummaatschappijen dwingt om b.v. 28 pCt. alcohol (en dan wel te verstaan de dure voor dat doel extra vervaardigde beetwortelalcohol) door de benzine te mengen, die aldus als motorbrandstof in den handel moet worden gebracht. Zij zegt nu:

Bij een menging van 28 deelen alcohol met 72 deelen benzine wordt de prijs als volgt:

28 Liter alcohol à 0,186 = f 5,21

72 „ benzine „ 0,12 = „ 8,64

100 Liter mengsel . . . . . f 13,85

Daar 100 Liter benzine . . . . . f 12,— kost, is schijnbaar het verschil tusschen den prijs van zuivere benzine en

het benzine-alcoholmengsel slechts f 1,85 per 100 L.

De commissie maakt echter verschillende fouten, waardoor in werkelijkheid de last, die op de bevolking gelegd zou worden door het plan der commissie, veel en veel zwaarder zou zijn dan de bovenstaande vrij onschuldig uitzien de cijfers doen vermoeden.

1o. neemt de commissie voor den prijs, die de biëtenalcohol aan de benzinepomp zal kosten, denzelfden prijs als zij theoretisch als kostprijs voor dien alcohol heeft uitgerekend. Het vervoer van de spiritusfabriek naar de menginstallaties der Petroleum-maatschappijen, het vervoer van die menginstallaties naar den kleinhandel en de winst van den pomphouder schijnt volgens haar dus wederom niets te kosten;

2o. vergelijkt de commissie een prijs voor benzine van 12 cent, waarin niet minder dan 6,7 ct. belasting zit, met een alcoholprijs van 18,6 ct. zonder belasting. Iedere liter benzine die de commissie door een liter alcohol wil vervangen, geeft aan de schatkist, dus aan de gemeenschap, een verlies van 6,7 ct. Bij 28 pCt.

vermenging, waarvoor benodigd is  $\frac{28}{100} \times 5.000.000$  hl (de benzineplaatsing voor automobielen in Nederland) = 1.400.000 hl spiritus, zou het verlies voor de schatkist dus f 9.380.000 bedragen. Het spreekt vanzelf, dat de Minister van Financiën óf de alcohol in de benzine even zwaar zou gaan belasten als de benzine zelf, óf dit bedrag op andere wijze op de belastingbetalers zou moeten verhalen;

3o. is het niet waarschijnlijk, dat de fiscus zal toestaan, dat alcohol door benzine wordt gemengd zonder dat daarbij een denaturatiemiddel wordt gebruikt. Het zou anders niet zoo heel moeilijk zijn, om aan het mengsel van 28 Liter alcohol en 72 Liter benzine, dat volgens de commissie f 13,85 kost, de 28 Liter alcohol wederom te onttrekken. Daar de accijns op alcohol in Nederland (op Engeland en Denemarken na de hoogste in Europa) f 440,— per 100 Liter bedraagt, zouden fraudeurs, die bij deze geweldig hoge belasting bij tientallen gereed staan, zeer zeker de moeite ervoor over hebben om de 28 Liter alcohol,

waarvoor zij  $\frac{28}{100} \times 13,85 = f 3,87$  betaald hebben, aan het mengsel te onttrekken, om dan een product te krijgen dat alleen aan accijns al een waarde vertegenwoordigt van  $\frac{28}{100} \times f 440,— = f 123,20$ .

De alcohol heeft in 1933 een accijns opgebracht van f 30.306.681. De fiscus ziet terecht zeer scherp toe, dat hem van deze opbrengst niet een deel uitgaat. Ik heb gegrondé reden om aan te nemen, dat de fiscus niet zal willen afzien van denaturatie van den alcohol, die event. door benzine wordt gemengd. Doeltreffende denaturatiemiddelen zijn er slechts weinige. Vermoedelijk zal de fiscus dus aan het thans gebruikte vasthouden. Aan 100 Liter alcohol wordt 5 Liter denaturatiemiddel toegevoegd, dat het Rijk levert voor f 2,20. Hiermede moet de prijs van den beetwortelalcohol dus verhoogd worden;

4o. vergeet de commissie, dat zij op haar bovengestelde wijze van kostprijsberekening niet verder is gekomen dan tot aan spiritus op de normale hoogste sterkte van 96° Gay Lussac. Als zoodanig is deze spiritus ter vermenging met benzine echter onbruikbaar, maar moet eerst volgens een speciaal procédé tot absoluten alcohol worden gemaakt. Deze procédés, die alle gepatenteerd zijn, vereischen afzonderlijke installaties en de betaling van royalties aan de houders van het octrooi. Het Fransche alcohol-monopolie betaalt voor het brengen van alcohol van 96° op

99,7° frs. 12,50 per hectoliter = f 1,21. Wanneer wij aannemen, dat deze kosten in Nederland f 1,— per hl 100 pCt. zullen bedragen, dan blijven wij zeker aan den lagen kant;

5o. voor verlies en contractie alsmede verdamping gedurende transport en manipulaties rekent de commissie niets. Dit bedraagt minstens 1½ pCt.

Deze punten samenvattend, kom ik tot de volgende berekening:

Benzine kost aan de pomp geleverd . . . . .	12	ct. p. L.
Stel de pomphouder verdient . . . . .	1*)	„ „ „
	blijft . . . . .	11
Zeg vracht en service . . . . .	1	„ „ „
	blijft . . . . .	10

In deze 10 ct. zitten de volgende bedragen aan belasting:

Het gewone invoerrecht op benzine bedraagt . . . . .	f 1,25	p. 100 kg
Het bijzondere invoerrecht . . . . .	„ 6,—	„ „ „
	f 7,25	„ „ „

gegeven worden 30 opcenten . . . . .	„ 2,17	„ „ „
totaal . . . . .	f 9,42	„ „ „

is bij een s.g. van 0,71 . . . . . 6,7 ct. p. L.

Er blijft dus netto als benzineprijs . . . . . 3,3 ct. p. L. franco tankinstallatie of tankschip.

De quaestie van het calorisch waardeverschil tusschen benzine en spiritus zal ik laten rusten en dus de cijfers van de commissie the benefit of the doubt geven, omdat inderdaad spiritus als brandstof voor motoren voordeelen heeft boven benzine, die dit verschil misschien opheffen.

Indien de spiritus als motorbrandstof met de benzine moet concurreeren, dus zonder gedwongen bijmenging, zou de spiritus niet méér kunnen opbrengen dan . . . . . f 3,30 p. hl 100%

De kostprijs van den beetwortelspiritus wordt, het op acrobatische wijze berekende cijfer van de commissie een oogenblik als juist aannemend . . . . . f 18,60 p. hl 100% Daarbij komt:

a) (zie mijn opmerking hiervoren onder

1o.) vervoer van de spiritusfabriek naar de tankinstallaties van de petroleummaatschappijen resp. naar de benzinetankschepen . . . . . „ 0,50 „ „ „

b) (zie mijn opmerking hiervoren onder 3o.) kosten van het denaturatiemiddel<sup>1)</sup> f 2,20 op 105 Liter gedensureerden spiritus . . . . . „ 1,20 „ „ „

c) (zie mijn opmerking hiervoren onder 4o) kosten voor het brengen van spiritus 96° op spiritus 100° . . . . . „ 1,— „ „ „

d) (zie mijn opmerking onder 5o) 1½

pCt. verlies . . . . . „ 0,28 „ „ „

De mengspiritus kost dus zelfs bij het basiscijfer dat de commissie berekent . . . . . f 21,58 p. hl 100%

De spiritus brengt op . . . . . „ 3,30 „ „ „

De extra last die aan ons volk wordt opgelegd zou dus bij vermenging van 28 pCt. beetwortelspiritus door den benzine bedragen . . . . . f 18,28 p. hl 100%

of totaal 1.400.000 hl  $\times 18,28 = f 25.592.000$ .

De Fransche regeering betaalt aan de alcoholfabrieken, die beetwortelen rechtstreeks op spiritus verwerken, voor dit product Fr. 284,59 = . . . . . f 27,60

per hl 96 % berekend op 100 %.

Deze overname-prijs zal wel dichter bij de ware kostprijs zijn dan het cijfer der commissie van f 18,60.

Inclusief de hierboven onder a, b, c en d genoemde kosten, in totaal . . . . . f 2,98

zou de mengspiritus, aan de benzinereservoirs geleverd, bij dit cijfer kosten . . . . . f 30,58

De spiritus brengt op . . . . . „ 3,30

verschil . . . . . f 27,28

\*) Wat bij een benzineprijs van 12 ct., naar men mij mededeelt, het geval is.

<sup>1)</sup> Dit denaturatiemiddel wordt hier te lande niet gefabriceerd. Voor 1.400.000 hl zou dus 66.640 hl denaturatiemiddel noodig zijn ter waarde van f 2.932.160, welk bedrag elk jaar ten laste der Nederlandsche betalingsbalans aan het buitenland extra betaald zou moeten worden.

De extra-lasten, die op de gemeenschap worden gelegd, zouden dan bedragen  $1.400.000 \times f 27,28 = f 38.192.000$ .

Bovendien zullen voor de vervaardiging van die groote hoeveelheid alcohol een groot aantal nieuwe spiritusfabrieken gebouwd moeten worden, en wel naast iedere suikerfabriek een spiritusfabriek van enorme capaciteit. Het suikersap zou nl. gedurende de twee tot drie campagnemaanden op spiritus verwerkt moeten worden, daar het niet gedurende een geheel jaar bewaard kan blijven, wat bederf tengevolge zou hebben.

Nu is de fabriek te Bergen op Zoom waarschijnlijk de grootste van Europa. Er zouden 6 à 7 van die fabrieken noodig zijn om de 1.400.000 hl spiritus te maken, die de commissie door de benzine wil mengen, wanneer tenminste die fabrieken het geheele jaar konden doordraaien. Moeten ze alle suikersap in 2 à 3 maanden verwerken, dan moet hun capaciteit dus nog 4 tot 6 maal zoo groot zijn en zou op het 24 tot 36-voudige van die van Bergen op Zoom gebracht moeten worden. Wat die bouw zou kosten, durf ik bijna niet te berekenen, maar toch zeker een  $f 60.000.000$  à  $f 70.000.000$ .

Volgens mededeeling van den Rijkslanbouwenconsulent te Parijs bedraagt de prijs van een bietalcoholfabriek, welke per dag 200 tons bieten kan verwerken Frs. 4.800.000 plus ca. Frs. 400.000 voor een continu-systeem = Frs. 5.200.000 of rond  $f 505.000$ .

Indien een campagne 60 dagen duurt, verwerkt een dergelijke fabriek dus  $60 \times 200 = 12.000$  tons beetwortelen.

Daar voor fabricatie van 1.400.000 hl spiritus ca. 1.550.000 tons beetwortelen noodig zijn, zouden volgens deze gegevens ca. 130 spiritusfabrieken tot een gezamenlijke waarde van rond  $f 65.000.000$  opgericht moeten worden.

Daarop zou minstens 10 pCt. per jaar afgeschreven moeten worden. Mochten de crisisomstandigheden binnen 10 jaar verbeteren, dan zit ons land met een strop aan onafgeschreven crisis-spiritusfabrieken. Om dit te voorkomen, zal men dus óf moeten hopen dat minstens in 10 jaar geen verbetering in de crisis komt of als die verbetering toch komt, die fabrieken moeten laten doorwerken en het geheele dwangstelsel moeten handhaven tot zij afgeschreven zijn. En dan vinden de geïnteresseerden het misschien nog erg jammer om ze stop te zetten.

De uitlating van Minister Colijn in de Tweede Kamer, die ik in het begin van dit artikel citeerde, wijst er echter op, dat de Regeering eventueel de fabricage van beetwortelsuiker in Nederland zou willen stop zetten, uit de beetwortelen „iets anders” zou willen vervaardigen en de goedkoope Javasuiker zou willen invoeren. In dat geval bereikt de groep landbouwers, die de commissie liet rapporteeren, haar doel niet, omdat er dan niet méér beetwortelen verbouwd zullen worden dan thans.

Voor de consumenten komt dan de steun, die thans de beetwortelsuiker-cultuur geniet, te vervallen. Deze is over de hoeveelheid beetwortelen, benodigd om de 1.400.000 hl spiritus te fabriceren, als volgt:

De garantiëprijs van de Regeering bedraagt over 1934  $f 10,-$  per 1000 kg beetwortelen.

1.400.000 hl spiritus ontstonden uit

$\frac{1.400.000}{0,93} \times 1000 \text{ kg} = \text{rond } 1.500.000 \text{ tons beetwortelen.}$

De regeeringssubsidie hiervoor zou dus bij verwerking op suiker ten hoogste bedragen  $f 15.000.000$  p. jaar. De subsidie bij verwerking op spiritus bedraagt minstens rond „25.500.000 „ „ maar zal vermoedelijk in werkelijkheid nog belangrijk hooger zijn.

Bij stopzetting van de beetwortel-suikerfabricage en verwerking van de beetwortelen op spiritus, die gedwongen door de benzine gemengd moet worden, bedraagt de subsidie dus minstens méér  $f 10.500.000$  p. jaar

Volgens de genoemde Fransche praktijkcijfers zou bij stopzetting van de beetwortelsuikerfabricage in Nederland en verwerking van de bieten op alcohol deze meerdere subsidie bedragen  $f 38.192.000$  minus de tegenwoordige suikersteun „15.000.000 En blijft dus volgens deze cijfers een hoogere

subsidie van  $23.192.000$

Bovendien zou stopzetting van de beetwortel-suikerindustrie en vervanging van deze suiker door Java-suiker niet eens tengevolge hebben, dat de Nederlandsche consument nu ook de goedkoopste suiker gebruikt die de wereldmarkt biedt.

Uit de mededeeling van Zijne Excellentie Minister Dr. Colijn blijkt nl., dat Java-suiker de helft van 16, dus 8 cent per kg =  $f 8,-$  per  $\% \text{ kg}$  zou kosten.

Dit is blijkbaar de prijs waarbij Java eenige bate zou vinden, indien de Nederl. beetw. suiker geheel of gedeeltelijk door de Java-suiker werd vervangen.

Die prijs ligt echter eveneens ver boven wereldmarktprijs. 28 Juni jl. bedroegen nl. de prijzen voor witte kristalsuiker ter beurze van Amsterdam  $f 4-f 4\frac{1}{2}$  per 100 kg netto. Juni/Dec. in entrepôt A'dam/R'dam. Van deze suiker ligt in Nederland alleen reeds ca. 100.000 ton in voorraad.

Blijkens een artikel van Th. L. in Ec-Stat. Ber. van 4/4'34 kost Poolse suiker slechts Zloty 17 =  $f 4,75$  per  $\% \text{ kg}$ . Ook Tsjecho-Slowaaksche suiker is voor dezen prijs verkrijgbaar.

Bij vervanging van 1.500.000 ton beetwortelen, is, zeg bij 15 pCt. rendement, 225.000 ton binnenlandsche beetwortelsuiker, door Java-suiker zou de Nederlandsche consument dus ten bate van de Java-suiker nog een subsidie betalen van

$$\frac{225.000.000}{100} \times (f 8,- - f 4,75) = f 7.312.500.$$

Recapituleerend zou de fabricatie van 1.400.00 hl spiritus met gedwongen vermenging door benzine dus aan extra lasten op ons volk leggen:

I. Wanneer de beetwortelsuikerindustrie daarbij *niet* wordt stopgezet:

a) op basis van de cijfers uit het rapport van de commissie van den Landbouw in Hollands Noorderkwartier een bedrag van rond  $f 25.500.000$

b) op basis van de Fransche praktijkcijfers een bedrag van rond „38.000.000

II. Wanneer de beetwortelsuikerindustrie *tevens* wordt stopgezet en inplaats daarvan Java-suiker wordt ingevoerd:

a) op basis van de rapport-cijfers van de commissie:

hoogere subsidie bij fabricatie van spiritus i.p.v. suiker  $f 10.500.000$  plus indirecte subsidie Java-suiker (zie boven) „7.312.000

een bedrag van rond...  $f 17.800.000$

b) op basis van de Fransche praktijkcijfers:

hoogere subsidie bij fabricatie van spiritus i.p.v. suiker  $f 23.192.000$  plus indirecte subsidie Java-suiker (zie boven) „7.312.000

een bedrag van rond...  $f 30.500.000$

Dit vraagstuk heeft natuurlijk nog meer kanten, welke ik, om niet te uitvoerig te worden, hier niet behandelen kan of welker bespreking niet op mijn weg ligt. Zoo b.v.:

1o. De verhouding waarin de bestaande spiritusindustrie, die zonder steun werkt en  $\frac{2}{3}$  van hare productie moet exporteeren omdat meerdere plaatsing van hare producten in Nederland thans onmogelijk is, komt te staan tegenover de nieuwe gesubsidieerde fabrieken.

2o. Het kapitaalverlies der stilgelegde of gedeeltelijk stilgelegde suikerfabrieken.

3o. Het verlies voor de Petroleum-Maatschappijen, die een koloniaal belang vertegenwoordigen en 28 pCt. van hun debiet in Nederland zouden derven.

4o. De nieuwe zware lasten, die op het verkeer

worden gelegd, door de noodzakelijke verhooging van de prijzen voor de motorbrandstof.

Met het bovenstaande heb ik echter voorloopig alleen willen aantonen, dat de Commissie uit de Vereniging tot Ontwikkeling van den Landbouw in Hollands Noorderkwartier een zeer éézijdig vrij oppervlakkig rapport heeft uitgebracht, waaraan geen groote waarde kan worden toegekend.

Mocht de Regeering inderdaad een onderzoek naar dit vraagstuk willen doen instellen, dan zal dit, om tot een duidelijk beeld te komen, door meer bevoegde deskundigen moeten geschieden dan waarover de Vereniging tot Ontwikkeling van den Landbouw in Hollands Noorderkwartier blijkbaar beschikt.

## BUITENLANDSCHE MEDEWERKING.

### HET LIBERALE KAPITALISME.<sup>1)</sup>

Dr. Oskar Klug te Hamburg schrijft ons:

Er is reeds meer dan een jaar verlopen sedert het uitbreken van de Nationaal-Socialistische revolutie. Hoewel thans door menig volk het herstel van Duitschland uit eigen kracht met sympathie wordt begroet, hoewel andere volken met het oog op hun eigen noodtoestand trachten het Nationaal-Socialisme te begrijpen, is er toch nog veel niet duidelijk, zoowel wat zijn wezen als wat de verschillende onderdeelen betreft. Inzonderheid is men er nog ver van verwijderd de economische ideologie van het Nationaal-Socialisme te beseffen. Dit is te begrijpelijk, daar er slechts weinig systematische beschrijvingen van het Nationaal-Socialistisch economisch stelsel bestaan en de Nationaal-Socialistische beweging tot dusverre den grootsten nadruk heeft gelegd op de sociaal-philosophische vraagstukken, die het Deutsche volk raken.

In vele buitenlandsche couranten leest men, dat het economisch program van het Nationaal-Socialisme zich wel van het Russische staatskapitalisme of in zijn uitgangspunt en zijn doelstelling ook van het marxistisch socialisme onderscheidt, doch nauwelijks van het liberale kapitalisme, dat juist ten aanzien van zijn rechtvaardigheid en doelmatigheid niet te vervangen is. Wij willen thans nagaan, hoe het met deze bewering staat, die ongetwijfeld het vraagstuk van de relativiteit der economische en maatschappelijke stelsels, d.w.z. het vraagstuk van de voor elk volk meest rechtvaardige en meest doelmatige economische en maatschappelijke systemen buiten beschouwing laat. Wij willen hier de kernpunten van het liberale kapitalisme en van het Nationaal-Socialistisch economisch stelsel naast elkander plaatsen.

#### *Het liberale kapitalisme.*

Het kapitalistisch stelsel werkt op de volgende wijze. De ondernemers koopen de productiefactoren: grond, kapitaal (in den vorm van productiemiddelen) en arbeidskracht, vervaardigen op de naar hun meening meest doelmatige wijze goederen voor verkoop op de markt of bieden persoonlijke diensten aan. Den maatstaf voor het particuliere bedrijfsleven en de economische politiek van den staat vormt in de kapitalistische verkeershuishouding de prijs. De concurrentie regelt de nivelleering van aanbod en vraag op de afzonderlijke markten. Door dat in het liberale kapitalisme de onderneming als het ware doel op zichzelf wordt, in zooverre het kapitaalbelang voor de richting en den omvang van de productie beslissend is en niet de feitelijke behoefte, ter onderscheiding van de koopkracht, ontstaat een bijzondere

drang tot concurrentie. Temeer, waar er feitelijk geen staatsgrenzen, geen gesloten volkshuishouding in den juisten zin van het woord bestaan.

Het kapitaalbelang is de drijfveer van het economisch handelen. D.w.z. dat het kapitaal ernaar streeft — en er tengevolge van de algemeene concurrentie naar streven moet — de voor de kapitaalinvesteering grootst mogelijke totaalopbrengst in geld te verkrijgen, waar ook, hetzij in Duitschland of Frankrijk, Japan of China. De nationale huishouding is bij het liberale kapitalisme een fictie. Het is duidelijk te zien, dat de zorg van de kapitaalbelangen daarbij vaak de politieke belangen van de natie kan tegenwerken en van hun rentabiliteitsstandpunt uit vaak tegenwerken moet, eveneens het duurzame oorlogsgevaar door de uitbreiding van de liberaal-kapitalistische concurrentie. Welke onderdeelen wij ook beschouwen — onverschillig of zij de goederen- of de kapitaal- of de arbeidsmarkt direct of indirect betreffen — bij alle kunnen wij het stelsellooze handelen constateeren, dat tenslotte tot steeds verdere uitholling van het weerstandsvermogen van het geheele bedrijfsleven tegen de politiek moet leiden, aan welke tenslotte, zooals vanzelf spreekt, ook elke werkelijk uniforme doelstelling ontbreekt.

De monopolies of quasi-monopolies van de producenten of banken zijn in hoofdzaak even eenzijdig als de vakverenigingen. Hetzelfde geldt voor de economische politiek van den staat, waaraan elke principiële houding ontbreekt, daar zij juist de zich tot over de staatsgrenzen uitstrekkende liberaal-kapitalistische wetmatigheden niet vermag te beoordeelen en niet kan beheerschen.

Zoolang er economisch voldoende ruimte was binnen de z.g. staathuishouding en de wereldhuishouding, kon uit het redelijk, alhoewel egocentrisch handelen van staats- of particuliere bedrijven, beslist een harmonisch georganiseerde maatschappij bestaan. Toen de bewegingsvrijheid echter door politiek enz. werd beperkt of weggevaagd, moest uit dat verstand en die harmonie de stelselloosheid, de chaos ontstaan. De na-oorlogstijd heeft dit voor alle staten in den vorm van de groote wereldpolitieke en wereld-economische crisis treffend bewezen.

Bovendien mag het volgende niet uit het oog worden verloren. In het liberale kapitalisme zijn de kapitaalbezitters of ondernemers de dragers van het risico van het marktverkeer; zij hebben geen recht op schadeloosstelling, wanneer hun calculaties om aan hen of aan anderen liggende redenen verkeerd blijken te zijn. Hetzelfde geldt in principe, alhoewel in omvang verschillend, voor het individu. Ieder heeft voor zichzelf te zorgen; hem wordt door de maatschappij noch een arbeidsplicht opgelegd, noch het recht op arbeid en inkomen toegekend. Het principe van de economische zelfverantwoordelijkheid is algemeen. De economische subjecten handelen zuiver egocentrisch, zonder zich om de eigenlijke belangen van hun volk te bekommeren en tengevolge van de zich tot de geheele wereldmarkt uitstrekkende concurrentie te kunnen bekommeren. De hoogte van het inkomen van alle bij de markt betrokkenen hangt af van de prijsvorming op de markt, dus volstrekt niet van de persoonlijke prestatie t.a.v. het productieproces en den ruil. Het is bekend, dat in het liberale effectenkapitalisme inkomens zonder eenige aandeel in de productiviteit en de dekking van de behoefte van de geheele volkshuishouding worden verkregen en — verkeerd geïnvesteerd — crises kunnen veroorzaken. Het beginsel van de prestatie wordt dus in het liberale kapitalisme niet absoluut gehandhaafd.

De economische oorzaken voor de gebreken van dit kapitalisme liggen o.m. daarin, dat de verdeling van eigendommen en van posities in het bedrijfsleven niet geheel en al met de bekwaamheid en de prestatie van het individu in overeenstemming is. Een overzichtelijke markt voor de ondernemers be-

<sup>1)</sup> Wij publiceeren hiermede het eerste gedeelte van een beschouwing over het liberale kapitalisme en het economisch stelsel van het Nationaal-Socialisme. Hoewel de critiek op het kapitalisme o.i. veel te ver gaat, meenden wij goed te doen een uiteenzetting te laten geven van de economische grondslagen van het Nationaal-Socialisme. (Red.)

staat niet, waardoor het gevaar van het verkeerd leiden van het kapitaal en de productie grooter wordt, welk gevaar op zichzelf reeds door de steeds grooter wordende concurrentie en monopolistische tendens aanwezig kan zijn, temeer daar de meeste ondernemers, doch ook de staatslieden niet alles kunnen overzien. Crisis en werkloosheid op zichzelf, niet absoluut als blijvende toestand, zijn bestanddeelen van het kapitalistisch stelsel en zijn tendens naar technischen vooruitgang.

Sociaal ethisch gezien, is bij strenge doorvoering van de liberaal-kapitalistische bedrijfsleiding stellig een splitsing in klassen noodzakelijk, die men wel vaak heeft verloochend, of waarvan men de opheffing eenvoudig gewenscht heeft, echter zonder de overeenkomstige reorganisatie van het economisch stelsel. De klassenverdeeling is een zeer logisch gevolg van de staatloze oriëntering van het kapitaalbelang. In nauw verband hiermede hangt het zwaard van Damocles der plotselinge werkloosheid boven de arbeiders en overige werknemers — een van de hoofdmotieven van den eisch tot volledige socialisatie, onder welk stelsel de maatschappij voor de onvrijwillige werkloosheid verantwoordelijk is, voor zoover zij niet volgens de meening van haar voorstanders door de bewuste regeling van vraag en aanbod verdwijnen zal of althans sterk kan worden beperkt.

Bij de vele nadeelen van het liberale kapitalisme — ook wanneer de absoluut noodzakelijk persoonlijke en zakelijke voorwaarden voor het zonder wrijving functioneeren niet gegeven zijn — komt nog de zeer zwaarwegende factor van het economisch en politiek imperialisme, met het blijvende oorlogsgevaar, inzonderheid wegens de geringe discipline van het exportkapitalisme.

De aanhangers van het liberale kapitalisme gelooven nu, dat, wanneer een ieder zijn eigen zuiver economische belangen behartigt, en van elke verantwoordelijkheid ten aanzien van de massa radikaal wordt ontheven, ook het algemeen welzijn het beste is verzekerd.

Indien het leven zoo eenvoudig was, dat men het in afzonderlijke „Tätigkeitsbereiche” van de menschen zou kunnen verdeelen en daarmede het economisch handelen geheel onafhankelijk van andere motieven en handelingen zou kunnen beoordeelen, dan zouden alle menschen het economisch liberalisme in zijn klassieke zuiverheid zonder meer kunnen aangaan. Want dan zouden de menschen zich uitsluitend door zuivere winst- en kostenvergelijkingen, door de beste wijze van het verkrijgen van winst, laten leiden en het over de tot in details overwogen voorwaarden voor een algemeene wereldeconomische arbeidsverdeling eens worden.

Men kan evenmin beweren en bewijzen, dat het agens van al het sociale gebeuren de materiële belangen van de menschen of de productieverhoudingen zijn, zooals de marxistische, materialistische, historische opvatting veronderstelt.

De werkelijkheid ziet er heel anders uit, dan de aanhangers van het liberale kapitalisme zich die voorstellen. Talrijke motieven van verschillend gewicht beïnvloeden het menselijk handelen. Talrijke doeleinden worden door de afzonderlijke staten gesteld, waarin de verschillende belangengroepen elkander weder bestrijden en van den staatsinvloed voor haar bemoeiingen trachten te profiteren. In het staatloze liberale kapitalisme bestaat geen uniforme doelstelling van de menschen, daarin heerscht wanorde, omdat er geen macht kan bestaan, welke het liberale kapitalistisch handelen, het politiek handelen en het culturele streven van de volkeren naar uniforme grondbeginselen vermag te regelen en dit erkende rechtsvoorschrift vermag te verdedigen. Aan een als het ware zelfwerkend economisch organisme te denken, is juist bij de veelvuldigheid van de volkeren en hun talrijke, vaak heterogene doeleinden onzinnig.

## AANTEKENINGEN.

### De onderhandelingen met Engeland over een handelsverdrag.

Deze week vangen de besprekingen van de Nederlandsche afgevaardigden met de vertegenwoordigers van de Engelsche regeering over het afsluiten van een handelsverdrag aan. Dat bij deze besprekingen voor ons land veel meer op het spel staat dan voor Engeland, behoeft geen betoog. In de eerste plaats is onze uitvoer naar Engeland grooter dan die van Engeland naar ons land, zooals uit het volgende moge blijken:

	Nederland's uitvoer naar Engeland	Engeland's uitvoer naar Nederland	Actief saldo
	(in millioenen Guldens).		
1925 .....	468.3	393.8	74.5
1928 .....	431.9	252.5	179.4
1931 .....	317.7	159.9	157.8
1932 .....	159.9	117.7	42.2
1933 .....	126.3	109.0	17.3

Het actief saldo is echter steeds kleiner geworden, niet alleen absoluut, maar ook relatief, omdat de uitvoer van Nederland naar Engeland sterker gedaald is dan omgekeerd.

Béziét men de bovengenoemde cijfers in het licht van de totale uitvoerwaarde der beide landen, dan krijgen zij een geheel andere beteekenis. Engeland behoort tot onze beste afnemers; in 1931 zelfs tot de beste. De uitvoer naar Engeland bedroeg in dat jaar 24.6 pCt. (de uitvoer naar Duitschland 19.5 pCt.) van onze totale uitvoerwaarde. In 1933 bedroeg dit percentage 17.<sup>1)</sup>

De uitvoer van Engeland naar Nederland is ten opzichte van de totale uitvoerwaarde veel geringer. Hij bedroeg in 1931 en 1933 respectievelijk slechts 4.4 en 4.3 pCt. van den totalen uitvoer van Engeland<sup>2)</sup>.

De absolute en relatieve daling van onzen uitvoer naar Engeland is vooral een gevolg van de valuta-depreciatie en de gewijzigde handelspolitiek. Wij meenen, dat aan den eerstgenoemden factor nog grootere beteekenis is toe te kennen dan aan den tweeden factor.

Intusschen is het onjuist te denken, dat onze uitvoer naar Engeland over de geheele linie is afgenomen. De waardecijfers geven in dit opzicht geen juist beeld, omdat de prijzen, vooral van agrarische producten, in de laatste jaren catastrophaal zijn gedaald. Wij hebben daarom den uitvoer van de belangrijkste producten, zoowel naar waarde als naar gewicht, voor de jaren 1928, 1931 en 1933 nagegaan en een splitsing gemaakt naar die producten, waarvan het gewicht van den uitvoer sedert 1928 gedaald of gelijk gebleven en gestegen is. Het resultaat blijkt uit de tabellen op blz. 588.

Als belangrijke posten, waarvan de uitvoer in 1933 naar het gewicht t.o.v. 1928 is gestegen of gelijk gebleven, noemen wij den post melk, melkproducten en caseïne, de posten bloembollen, verse groenten en boter. Vergelijking met het jaar 1929, brengt hierin per saldo weinig verandering.

De uitvoer van enkele agrarische producten heeft zich dus, ondanks het toenemend protectionisme in Engeland, nog kunnen handhaven; de uitvoer van de belangrijkste industriële producten heeft over de geheele linie terrein verloren. Daar de prijsdaling van agrarische producten over het algemeen grooter is geweest dan die van industriële producten, liggen de moeilijkheden vooral op het eerstgenoemde terrein. Men moet niet vergeten, dat de gestegen of slechts weinig gedaalde uitvoerhoeveelheid van enkele agrarische producten ook een gevolg is van den steun, dien de consumenten hier te lande hebben verleend (o.a. boter). Daarom is het te verwachten, dat

<sup>1)</sup> Men zie het staatje in de aantekening over de geografische verdeling van den Nederlandschen uitvoer in E.-S. B. van 20 Juni jl. blz. 550.

<sup>2)</sup> Deze percentages zijn berekend volgens de gegevens van de Nederlandsche statistiek.

## Uitvoer van Nederlandsche producten naar Engeland.

Daling:	1928		1931		1933	
	H.	W.	H.	W.	H.	W.
Visch, schaal- en schelpdieren .....	12.4	4.8	6.9	2.1	4.0	0.9
Margarine .....	61.4	37.4	38.2	17.6	1.3	0.4
Kaas .....	11.7	9.1	8.9	4.6	6.7	2.3
Eieren .....	21.0	19.9	25.9	16.5	8.7	3.0
IJzer en staalenz.....	72.2	6.7	120.0	6.6	28.1	0.8
Chem. producten.....	17.1	4.2	12.2	3.2	7.0	1.5
Verfwaren, enz. ....	14.1	4.4	12.4	3.3	4.1	0.7
Plantaardige olieën ...	51.1	23.6	59.3	14.6	8.9	3.0
Houtwerk, enz. ....	20.2	3.9	10.7	2.7	4.1	0.8
Manufacturen, stoffen en weefsels .....	9.0	24.5	8.8	18.0	1.2	1.2
Glas en glaswerk .....	14.0	2.6	12.2	2.3	3.5	0.9
Aardappelen .....	49.9	2.9	172.9	7.8	35.8	0.5
Suiker (behalve ruwe) ..	85.6	15.6	9.3	1.0	4.3	0.3
Cacao .....	3.3	3.0	4.5	3.0	1.4	0.5
Werktuigen, enz. ....	7.5	9.3	6.3	5.7	2.5	2.1
Garens .....	3.1	3.9	1.7	1.5	0.9	0.9
Gezouten vleesch .....	56.2	52.7	50.9	31.3	45.0	18.7
Versche vruchten, behalve zuidvruchten .....	8.0	3.1	14.5	3.6	5.1	1.1
Leder.....	1.3	8.0	2.0	8.1	1.1	2.9
Papier en papierwaren..	218.9	21.6	191.6	18.1	190.8	8.9
Voedings- en genotmiddelen, n.a.g.....	11.0	6.0	11.9	6.1	9.1	3.0
<b>Constant of stijging:</b>						
Boter.....	6.9	12.4	4.8	6.0	8.2	4.1
Dood wild, enz. ....	1.7	2.1	2.4	2.6	1.6	1.0
Melk, enz. ....	128.3	35.0	150.7	30.7	130.1	16.5
Erwten, boonen, enz. ....	16.5	5.3	28.3	4.9	17.5	2.8
Vruchten, niet versch of gedroogd .....	17.2	5.2	25.3	4.6	22.6	3.5
Versche groenten .....	130.7	18.1	166.4	17.3	130.4	7.3
Bloembollen, enz. ....	24.4	20.0	33.2	20.1	24.4	10.7
Meel, enz.....	41.9	7.9	51.1	6.3	44.3	4.1
Traan .....	15.2	6.3	29.4	6.8	14.4	2.0
Touw en touwwerk ....	2.8	2.1	4.3	2.2	2.2	0.6
Lompen, oud papier en n.a.g. aival .....	7.0	2.2	10.0	1.7	7.5	0.8

H. = 1000 tons. W. = millioenen guldens.

de agrarische moeilijkheden de kern van de onderhandelingen van Nederlandsche zijde zullen vormen. Doch op dit punt komen onze belangen in botsing met de agrarische politiek in Engeland, die steeds meer in de richting van vergaande bescherming van den Landbouw gaat.

Een ander punt, dat bij de onderhandelingen een groote rol zal spelen, is het feit, dat zoowel Engeland als Nederland reeds verschillende handelsverdragen hebben afgesloten. Engeland o.a. met de Scandinavische landen, Finland, Argentinië en de vorige week met Frankrijk. Nederland o.a. met Duitschland, België en Frankrijk. Het is te verwachten, dat de reeds tot stand gekomen verdragen hun invloed zullen uitoefenen op de besprekingen. Dit moge worden afgeleid uit de mededeeling van Dr. Colijn in de Eerste Kamer, dat men eerst na het afsluiten van het handelsverdrag met Engeland, zich grosso modo een oordeel kan vormen over het eindresultaat van de onderhandelingen met het buitenland.<sup>4)</sup> Er staat voor Nederland veel op het spel, maar de Nederlandsche regeering heeft zich, sedert de voorloopige besprekingen, die Dr. Colijn gevoerd heeft, van een nieuwe troef voorzien; de nieuwe verhooging van invoerrechten, die jl. Maandag is ingegaan. Met groote spanning is daarom het resultaat van de onderhandelingen tegemoet te zien.

<sup>4)</sup> Zie de hier navolgende beschouwing „Dr. Colijn over de handelspolitiek van Nederland”.

## Dr. Colijn over de handelspolitiek van Nederland.

Bij de besprekingen in de Eerste Kamer over het crediet voor werkverruiming, heeft de heer Van Lanschot aangedrongen op een grootere bescherming van onze industrie. Dr. Colijn heeft dit punt in zijn beantwoording uitvoerig bestreden en daarbij o.m. melding gemaakt van de onderhandelingspolitiek van de Regeering.

In verband met de actualiteit van dit vraagstuk laten wij de betreffende passage uit zijn rede hieronder volgen.

„De eerste grondwaarheid is, dat ons land nagenoeg geen grondstoffen bezit. Wij hebben geen ijzererts, wij hebben geen katoen, wij hebben niet genoeg wol en wij hebben niet genoeg hout; onze bodem brengt geen maïs voort, wat een zeer belangrijk veevoeder is; kortom er zijn voor honderden millioenen guldens grondstoffen, welke Nederland moet invoeren. En die invoer moet worden betaald. Die betaling kan alleen geschieden door middel van zichtbaren of onzichtbaren export. Betaling kan geschieden door onzen export natuurlijk in de eerste plaats en dan bovendien nog door de verdiensten uit de scheepvaart en uit datgene wat wij nog trekken uit beleggingen in het buitenland. Dit is de eerste grondwaarheid.”

„En de tweede is er een van den laatsten tijd. Die tweede grondwaarheid is, dat niemand tegenwoordig meer onzen export in ontvangst wil nemen tenzij wij bereid zijn ook van het betrokken land te importeeren, en niet alleen grondstoffen te importeeren maar ook bewerkte artikelen. Ieder eischt tegenwoordig, dat is onze ervaring van het laatste jaar, een evenwichtige handelsbalans, maar dat beteekent nu voor ons, dat wij of meer import moeten toelaten van landen, waarmede wij een actieve handelsbalans hebben, of dat wij moeten berusten in vermindering van onzen export. Er is slechts één land waartegenover wij in een werkelijk sterke positie staan, omdat onze handelsbalans daar sterk passief is en die van het andere land sterk actief, maar bij alle andere landen van eenige betekenis is de verhouding omgekeerd. Duitschland, Engeland, Frankrijk en België plachten vroeger tegen de 75 procent van onzen geheelen export af te nemen. Op het oogenblik is dat cijfer wat lager, maar het is toch nog altijd in de buurt van 65 procent. Daar hebben wij dus in de voorname plaats mee te maken.”

„Welnu, en ten opzichte van Engeland, en ten opzichte van Frankrijk en ten opzichte van België is onze handelsbalans actief en zijn wij dus bij onderhandelingen niet in die sterke positie, waarin men ons zoo gaarne ziet, wanneer redevoeringen over krachtige en actieve handelspolitiek worden gehouden. Er zijn hier zeer duidelijk grenzen aan ons kunnen, nl. bij de onderhandelingen op de basis van wederkeerigheid, waarmee wij nu sinds ruim een jaar bezig zijn en men moet dus — en dat is ook de ervaring — niet al te veel daarvan verwachten, vooral niet tegenover landen, waarbij wij in een ongunstige onderhandelingspositie staan doordat wij een actieve handelsbalans hebben.”

„Wanneer ik vrijheid kon vinden om den heeren hier voor te leggen bijv. de lijst van desiderata, die Engeland ons heeft voorgelegd in verband met de onderhandelingen, die de volgende week weer zullen aanvangen, dan zou men daaruit een indruk krijgen, die volkomen bevestigt wat ik hier zooeven zeide.”

„Nu kan men natuurlijk de vraag stellen, zijn er dan geen andere middelen? Zouden dan bijv. beschermende rechten niet meer effect kunnen sorteeren dan het stelsel van onderhandelingen op basis van reciprociteit, dat wij op het oogenblik toepassen. Ik heb geen bezwaar ook daarover het een en ander te zeggen.”

„Bij de Kabinetsformatie heb ik als grondleggende regel ten aanzien van dit punt aan de ambtgenooten, die ik uitnoodigde, voorgelegd, dat geen enkele maatregel, die tot redding van ons economisch leven noodig blijken kon, van te voren uitgesloten mocht worden geacht, dus ook niet beschermende rechten. Mede op dien grondslag is het Kabinet gevormd. Sindsdien — en dit in antwoord op een opmerking, die ik weet niet precies meer door welken geachten afgevaardigde gemaakt is —, is er in de situatie niets gewijzigd. Dat blijft nog de grondslag van de economische politiek van het Kabinet.

„Niets gewijzigd is misschien niet geheel juist, omdat men natuurlijk ervaring opdoet tegenwoordig, elken dag opnieuw en die ervaring wel iets leert. Maar wat het beginsel betreft, is de toestand nu nog precies als op den dag, toen ik het Kabinet formeerde.”



„De vraag moet thans beantwoord worden, of beschermende rechten onder bepaalde omstandigheden beter effect zouden sorteerden dan het stelsel, dat wij nu toepassen. En mijn antwoord daarop is, dat op het oogenblik daarvan nog niets te zeggen is. De ervaring, die wij hebben opgedaan met het stelsel van onderhandelingen op de basis van reciprociteit, is nog jong, en de ring is nog niet gesloten. Een van de voornaamste onderhandelingen moet nog plaats vinden; de volgende week, zooals ik zeide, worden de onderhandelingen met Engeland hervat. En eerst als het resultaat daarvan bekend is, zal men zich grosso modo een oordeel kunnen vormen over het eindresultaat. En dan moet men nog erg voorzichtig zijn met zijn oordeel, want de meeste van de gesloten tractaten loopen af aan het einde van dit jaar; in het najaar moeten de onderhandelingen over vernieuwing van de tractaten worden hervat, en dan zal men nog eens moeten zien, in hoeverre men handhaven kan voor 1935 wat men voor 1934 heeft verkregen. Daarom is het volstrekt voorbarig, om op het oogenblik een oordeel uit te spreken over de vraag, of het stelsel, dat wij in de laatste maanden hebben toegepast, ons inderdaad heeft gebracht, wat wij er van hebben verwacht.”

„Wel kan ik dit zeggen, dat zich in het stelsel van de contingenteringen eenige bezwaren beginnen voor te doen, die ongetwijfeld ons zullen nopen om de zaak opnieuw onder de oogen te zien; althans in sommige gevallen en voor enkele bedrijfstakken. Het is niet onmogelijk, dat door de schadelijke verstarring, die het gevolg is van het stelsel van contingenteringen, in sommige gevallen de voorkeur zal moeten worden gegeven aan een herstel van het vrije verkeer, gepaard met een hooger tarief van invoerrechten. Dat is denkbaar.”

„In het algemeen echter is de Regeering van oordeel, dat er vooralsnog geen enkele reden is om van stelsel te wisselen. Het huidige stelsel toch kan altijd en in iedere richting worden losgelaten, maar bij een stelsel van stelselmatig doorgevoerde beschermende rechten komt men in een toestand, waarbij onruiming, zoo dat gewenscht zou zijn, lang zoo gemakkelijk niet is. Wat achter beschermende muren kunstmatig gegroeid is, zou dan onmiddellijk gevaar lopen uiteen te vallen, en dat is in den regel een aanleiding om het in stand te houden, ook al zou men liever zien, dat het verdween.”

„Mijn conclusie is dan ook, dat men van de handelspolitiek, alle factoren bijengenumen, geen gouden bergen verwachten moet voor de bestrijding van de werkloosheid.”

### De Nederlandsche Landbouweek te Wageningen

In de knappe en boeiende rede, waarmede Prof. Minderhoud aan het einde van de Landbouweek te Wageningen, op 26, 27 en 28 Juni gehouden, een overzicht van de gehouden discussies gaf, sprak hij er zijn spijt over uit, dat hij daar zoo weinig „onbekende” gezichten had gezien, d.w.z. zoo weinigen van buiten landbouwkringen. Wij zijn het in dit opzicht volkomen met Prof. Minderhoud eens. Niet zoozeer omdat de niet-landbouwkundige in die besprekingen veel nieuws zou hebben gevonden, wanneer hij bekend is met de crisismaatregelen, zooals deze door het Landbouw-Crisis-Bureau worden uitgegeven, en wanneer hij de driemaandelijksche verslagen van de Regeering aan de Staten-Generaal heeft bestudeerd, maar zeer zeker omdat voor een buitenstaander de stemming en opvattingen, die hier tot uiting kwamen, in vele opzichten een openbaring konden zijn.

Men werd daar getroffen door het feit, dat mannen, die in Nederland den naam hebben de belangen van den Landbouw krachtig, volgens sommigen wel wat al te eenzijdig, te behartigen, zooals de heeren Louwes en Prof. Minderhoud, feitelijk voortdurend trachten om verdergaande eischen uit het publiek af te wijzen en hun hoorders ervan te overtuigen, dat het Nederlandsche volk in zijn geheel geen grotere bedragen voor het Landbouwcrisisfonds kan opbrengen dan thans het geval is. Er werd door hen op gewezen; dat tenslotte ook de Landbouw belang heeft bij de aanwezigheid van voldoende koopkracht in niet-landbouwkringen, die de bodemproducten moeten consumeeren en dat daarom verlaging van arbeidersinkomens in de beschutte en niet-beschutte industrie, wanneer die te ver zou worden doorge-

voerd, uiteindelijk de afzetmogelijkheden van landbouwproducten tegen loonende prijzen zou verkleinen. Zij spraken het woord „onmogelijk” uit, toen stemmen luid werden in de discussies, die om nog verdere verhooging der graanrechten vroegen, tenminste in de tegenwoordige omstandigheden.

Men voelde in de uitingen van verschillende zijde, hoe sterk en onweerstaanbaar de drang in de geheele landbouwwereld is geweest naar steunmaatregelen. Men zag in, hoe iedere regeering aan dezen aandrang gevolg zou hebben moeten geven, wegens het gevaar anders het geheele platteland met verbitterde vijanden bevolkt te zien en zoowel de landbouwers als de daarvan afhankelijke neringdoenden, enz. aan een financiële catastrofe bloot te stellen. Maar tevens werd het duidelijk, dat de uitvoering der steunmaatregelen in geen andere handen gelegd kon worden dan in die van personen, waarin de Landbouw het volste vertrouwen had. Immers, ondanks alle groote bedragen is de steun in bijna alle opzichten onvoldoende om aan de aspiraties der betrokkenen te voldoen. Openlijk werd in deze bijeenkomsten verkondigd, dat de richtprijs niet slechts de noodzakelijke productiekosten behoorde te dekken, maar dat ook een zekere belooning voor den arbeid van den ondernemer daardoor mogelijk moest worden gemaakt. Zouden niet de landbouwvertegenwoordigers zelf de uitvoering van den steun in handen hebben, de betrokkenen namen stellig geen genoegen met de normen van thans, doch zouden meer verlangen, terwijl zij zich nu, min of meer noodgedwongen, neerleggen bij hetgeen tot stand is gekomen.

Deze onstuimige drang van onder op heeft ook gemaakt, dat in verschillende gevallen niet steeds voldoende de uitwerking van iederen maatregel voor het geheele economisch leven in en buiten den Landbouw kon worden overwogen; er moest hulp worden geboden op korten termijn, en daarvoor moesten alle andere overwegingen wijken. Langzamerhand, vooral nadat de diverse partiële steunmaatregelen een steeds uitgebreider veld gingen bestrijken, drong het besef door van de moeilijkheden, veroorzaakt door den samenhang tusschen de diverse takken van Landbouw, vaak ook de belangentegenstellingen tusschen die takken, en werd men meer en meer ertoe gebracht om de algemeene positie van den Landbouw onder de oogen te zien, ofschoon deze tegenstellingen den samenstellers der crisismaatregelen theoretisch vroeger ook wel bekend waren.

Wij zijn van meening, dat de maatregelen, die aan het einde van 1933 zijn getroffen of voorbereid, en wel de invoering van monopolierechten op alle granen, daarnaast de beperking van de rundveeteelt, dit buitengewoon moeilijke probleem urgent hebben gemaakt. Men kon op deze Landbouwdagen eenerzijds personen hooren, die voor nog hogere graanrechten pleitten, anderzijds vertegenwoordigers der veehouderij, die de tegenwoordige rechten verwierpen, omdat deze de productiekosten in de veehouderij opvoerden. Het Kamerlid Louwes gaf in de discussies toe, dat die belangentegenstelling aanwezig was, maar hij wist geen andere oplossing voor de moeilijkheden te geven dan de thans toegepaste regeling en verzocht de critici zelf een betere oplossing voor te stellen, hetgeen deze tijdens de Landbouwdagen in ieder geval niet hebben gedaan. Het groote probleem veeteeltbeperking, en de vraag, wat er met het aldus vrijkomende land moet gebeuren, is wel gesteld, maar niet beantwoord; blijkbaar staat men hierbij in landbouwkringen voorloopig voor nog onoverkoombare moeilijkheden. Wel werd het algemeen als noodzakelijk erkend, dat de boer ook in de toekomst in staat zal moeten blijven om het maximum aan producten van zijn land te halen, dat technisch bereikbaar is, zoodat productiebeperking alleen, zonder dat voor de vermindering iets anders in de plaats wordt gesteld, tegen dit beginsel ingaat.

Algemeen werd als onbetwistbare waarheid aangevaard, dat de steun aan het kleine bedrijf verleend, door daarvoor de beperkingen minder drastisch te maken, niet op economischen grondslag berustte, maar op den grondslag der sociale rechtvaardigheid. In landbouwkringen heerscht blijkbaar de opvatting, dat het grootere bedrijf veelal in staat is economisch voordeliger te produceeren dan het kleine; de instandhouding van het kleine boerenbedrijf moet daarom als een sociale maatregel worden gezien.

Van de groote afzonderlijke vraagstukken, die werden aangeroerd, noemen wij de bijmenging van boter in de margarine en de suikerbietenteelt. De afkeer van de bijmenging in landbouwkringen is genoegzaam bekend. Toch is het niet gelukt, op dit punt een andere oplossing der moeilijkheden aan de hand te doen. De inleider van het vraagstuk van den zuivelsteun, de heer Blink, stelde de vraag aldus: Zijn de boeren bereid ca. 0,4 ct. per liter melk minder te ontvangen, zoodat de boterprijs verlaagd kan worden en op deze wijze de hoeveelheid thans in de margarine verwerkte boter in het binnenland kan worden verbruikt? Prof. Minderhoud liet in zijn samenvatting doorschemeren, dat naar zijn meening het antwoord der betrokken veehouders op deze vraag ongetwijfeld ontkennend zou luiden.

De uiteenzettingen van Dr. v. Ginneken over het belang en de toekomst der suikerbietencultuur in ons land waren zeer leerzaam. Hij gaf een uitvoerige bestrijding van de argumenten dergenen, die een vermindering der Nederlandsche suikerbietencultuur ten bate van den invoer van Java-suiker bepleiten. Het is zeker te betreuren, dat de voorstanders van deze laatste denkbeelden niet aanwezig waren, temeer omdat Dr. v. Ginneken de door minister Colijn in de Kamer genoemde kostprijscijfers van bietsuiker wraakte. Hier zou een discussie van ter zake kundigen zeker verheldering hebben kunnen brengen.

Deze critiek op de door den minister verstrekte gegevens belicht duidelijk de wenschelijkheid, door Prof. Minderhoud naar voren gebracht, om de gegevens van de landbouwboekhoudbureaux aan een gedetailleerd stelselmatig onderzoek te onderwerpen. Deze gegevens, in den vorm zooals zij thans worden gepubliceerd, zijn gemiddelden voor een belangrijk aantal bedrijven en laten een groot aantal vragen onbeantwoord. Een deskundig onderzoek der boekhoudresultaten, dat volgens Prof. Minderhoud in den Haag zou moeten plaats vinden, — waarbij vermoedelijk een regeeringsinstantie als onderzoekend lichaam is bedoeld — zou ongetwijfeld veel wetenswaardigs aan het licht brengen.

Door den opzet der agenda was het terrein der besprekingen aangewezen en begrensd. Dit terrein omvat niet het geheele probleem van den Landbouwsteun, nog minder van de Landbouwcrisis. Door het Kamerlid Louwes is er terloops op gewezen, dat de afgekondigde steunmaatregelen misschien als tijdelijke noodmaatregelen dienst kunnen doen, maar het probleem van den toestand van den Landbouw in verband met de exportmogelijkheden niet vermogen op te lossen. Daarbij komt men onvermijdelijk tot het

vraagstuk van de goudwaarde van den Gulden, dat de heer Louwes slechts memoreerde zonder er verder iets over te zeggen.

Geheel buiten het terrein der besprekingen is de export van landbouwproducten zelf gebleven. Deze berust grootendeels in handen van andere groepen dan de landbouwers, vandaar dat in den kring te Wageningen dit probleem niet naar voren kwam. Wij gelooven echter, dat het een integreerend onderdeel van het crisisvraagstuk in den Landbouw is, en dat de steunmaatregelen in hun geheel ten eerste door het exportvraagstuk worden beïnvloed. Een bespreking van dit probleem zouden wij een waardevolle aanvulling van het behandelde hebben gevonden.

### INGEZONDEN STUKKEN. DE NOOD DER SPOORWEGEN.

Met waardeering nam ik kennis van het aldus getitelde stuk van den heer B. Nierstrasz in het nummer van 13 Juni jl.; met waardeering, omdat er in dat stuk zoo verbazend veel goeds van de auto gezegd wordt, al moet ik toegeven, dat de schildering der spoorwegen mogelijk wel iets te donker gekleurd is.

Deze ingenomenheid met des heeren Nierstrasz artikel moge mij evenwel niet weerhouden om op enkele kleine „Schönheitsfehler“ de vinger te leggen, en om zekere leemten aan te vullen.

Allereerst, wat verstaat de heer N. onder „overall practisch met verlies werken“? Dat er winst gemaakt wordt, doch dat dat enkel schijnwinst is? Of bedoelt hij „practisch overall“? Dit zag ik gaarne nader toegeelicht.

Dan, moge ik erop attendeeren, dat de strekking van het betoog (de beweerde Konkurrentenzunfähigkeit van den spoorweg tegenover het motorwegvervoer) in tegenspraak is met de inleidende opmerking, dat toch eigenlijk niet de autoconcurrentie oorzaak is van de „practische“ spoorwegtekorten. De heer N., uitgaande van een ontkenning der autoconcurrentie, levert in een uitvoerig betoog juist het overtuigendste bewijs van het bestaan dier concurrentie. (Evenzeer inconsequent is de heer N. waar hij „niet te overbruggen deficitien“ blijkbaar toch wel wil overbruggen; als bruggenbouwer lijkt mij dit pas recht goed een oneconomische modus).

Vervolgens laat de heer N. den lezer in de onzekerheid of hij (N.) meent, dat de auto uit lasten, die niet ondragelijk zijn, aanleg en instandhouding van den weg volledig bekostigt, *na aftrek* van het algemeen belang voor zijn rekening heeft te nemen. Voor zoover mij bekend, is dat thans *niet* het geval, doch zal dit onder het belastingtarief van het Verkeersfonds bij benadering *wel* worden.

Vierdens moge ik de zinsnede: „Haar (nl. de auto) personeelbezetting is een minimum“ aanvullen met: „bij gelijktijdig maximale onafgebroken arbeidstijden, minimale rusttijden en minimale belooningen“.

Vijfden meen ik een drukfout ontdekt te hebben waar staat: „zijn (het wegvervoer) veiligheid neemt voortdurend toe“. Dit moet natuurlijk zijn: „neemt voortdurend af“, want het aantal verkeersdooden in

AANVOEREN in tons van 1000 KG.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	24-30 Juni 1934	Sedert 1 Jan. 1934	Overeenk. tijdvak 1933	24-30 Juni 1934	Sedert 1 Jan. 1934	Overeenk. tijdvak 1933	1934	1933
Tarwe .....	18.379	689.267	696.170	353	20.762	12.822	710.029	708.992
Rogge .....	6.251	246.567	215.073	—	15.257	3.619	262.824	218.692
Boekweit .....	444	12.172	11.731	—	—	25	12.172	11.756
Mais .....	16.329	465.792	542.645	2.496	106.914	107.840	572.706	650.485
Gerst .....	9.099	194.267	158.296	—	27.229	17.713	221.496	176.009
Haver .....	150	73.312	87.333	—	2.206	2.017	75.518	89.350
Lijnzaad .....	5.259	126.146	126.461	4.520	127.321	154.241	253.467	280.702
Lijnkoek .....	1.280	49.839	37.965	—	25	—	49.864	37.965
Tarwemeel .....	487	10.366	11.085	89	1.462	4.069	11.828	15.154
Andere meelsoorten .....	1.391	31.626	30.166	130	3.302	5.477	34.928	35.643

Nederland is van 1926 tot en met 1932 als volgt voortdurend gestegen: 509, 518, 572, 597, 659, 712 en 721, in totaal dus 4288 dooden in 7 jaar, of 612 à 613 gemiddeld per jaar. 1) Beneden dit gemiddelde liggen de eerste 4, daarboven de laatste 3 jaren; in het algemeen dus: *de toeneming zelve is ook toenemende*. Zie ook Engeland, de Ver. Staten enz.

Zedens, wanneer de heer N. schrijft: „De auto, die zich bepaalt tot den openbaren weg is, bij behoud van een belangrijke en... groeiende snelheid, uiterst manoeuvreerbaar en, mede door haar uiterst werksame reminrichting in staat rekening te houden met alle verkeer, waarvoor de openbare weg dient en bestemd is”, hoe verklaart hij dan het boven gereleveerde feit der hand over hand toenemende verkeersonveiligheid, juist op deze openbare wegen? Indien de remmen, zooals bij overweldigend veel auto's herhaaldelijk gebleken is het geval te zijn, niet doorlopend in „uiterst werkzamen” toestand verkeer, is dan de heer N. niet van oordeel, dat op kosten van dat wegverkeer een ambtelijke veiligheidsinspectie op de openbare wegen in het leven behoort te worden geroepen met frequente periodieke materieelkeuringen en iets minder frequente, doch eveneens periodieke, personeelkeuringen? De schade der jaarlijksche verkeersongevallen loopt in de tientallen miljoenen, waarvan het motorwegvervoer het leeuwendeel draagt. Men moet zich bovendien er wel goed rekenschap van geven, dat aan de uiterste werkzaamheid der remmen *wel* en aan de latente snelheid voorloopig nog *geen* grenzen gesteld zijn.

Hierbij moge ik het laten, onder het uitspreken mijner voldoening, dat mijn stelling, dat de openbare weg voor al het verkeer (dus ook voetganger- en schoolkinderenverkeer) bestemd is en een dienende functie heeft ten opzichte van dit al-omvattende verkeer, dat deze stelling door den heer Nierstrasz volkomen onderschreven wordt. Tot voor kort gingen andere klanken daaromtrent op.

Ir. J. M. I. REITSMA.

Naschrift. Het commentaar van den heer Ir. J. M. I. Reitsma op bovengenoemd artikel geeft aanleiding tot enkele opmerkingen:

ad 1. De bedoeling is: „practisch overal”.

ad 2. Ik schreef „het is onjuist en subjectief, aan haar (de autoconcurrentie) *alleen* de déconfiture der spoorwegen toe te schrijven”.

De strekking van het betoog is, dat de ondergang der spoorwegen te danken zal wezen aan de „Konkurrenz-Unfähigkeit”, waarin deze zich door hun financieringspolitiek gebracht hebben.

ad 3. Ik veroorloof mij te verwijzen naar de derde alinea van pag. 520 1o. kolom en de tweede alinea van de tweede kolom van dezelfde pag.

ad 4. Regeling van maximalen onafgebroken arbeidstijd acht ik met den geachten inzender gewenscht.

ad 5. Het wegvervoer neemt sterker toe dan de verkeersonveiligheid, m.a.w. het ongevallen-percentage in verhouding tot het aantal motorvoertuigen daalt.

ad 6. Met des inzenders denkbeeld van het instellen eener veiligheidsinspectie op voertuigen, die voor openbaar vervoer op den weg dienen, ga ik accoord.

B. NIERSTRASZ.

1) Deze cijfers zijn ontleend aan het *Statistisch Zakboek* van het C. B. v. d. S., o.a. jaargang 1933, pag. 146. Deze cijfers zijn aan den lagen kant. Het wegvervoer neemt het overgrootste contingent van alle verkeersdooden voor zijn rekening.

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTOS.

Ned. Bk. { Disc Wissels. 2 1/2 19Sept.'33	Lissabon .... 5 1/8 8 Dec.'33
{ Bel. Binn. Eff. 3 19Sept.'33	Londen ..... 2 3/8 30 Juni'32
{ Vrsch. in R.C. 3 19Sept.'33	Madrid ..... 6 26 Oct.'32
Athene ..... 7 14 Oct.'33	N.-York F.R.B. 1 1/2 1 Feb.'34
Batavia ..... 4 1 Juli'34	Oslo ..... 3 1/2 22 Mei'33
Belgrado ..... 7 9 Febr.'34	Parijs ..... 2 3/8 31 Mei'34
Berlijn ..... 4 22 Sept.'32	Praag ..... 3 1/2 25 Jan.'33
Boekarest ..... 6 5 Apr.'33	Pretoria .... 3 1/2 15 Mei'33
Brussel ..... 3 26 Apr.'34	Rome ..... 3 11 Dec.'33
Budapest ..... 4 1/2 17 Oct.'32	Stockholm .. 2 1/2 1 Dec.'33
Calcutta ..... 3 1/2 16 Feb.'33	Tokio .... 3.65 2 Juli'33
Dantzig ..... 3 6 Mei'33	Weenen ..... 4 1/2 27 Juni'34
Helsingfors ..... 4 1/2 20 Dec.'33	Warschau.... 5 26 Oct.'33
Kopenhagen .... 2 1/2 1 Dec.'33	Zwits. Nat. Bk. 2 22 Jan.'31

OPEN MARKT.

	1934				1933	1932	1914
	30 Juni	25/30 Juni	18/23 Juni	11/16 Juni	26 Juni/1 Juli	27 Juni/2 Juli	20/24 Juli
Amsterdam Partic. disc.	9/16	9/16-5/8	5/8	5/8-11/16	2-4 1/2	3/8-1/2	3/8-3/16
Prolong.	—	1	1	1	13/4-3 1/4	1	2 1/4-3 1/4
Londen Daggeld...	1 1/2-2 1/2	3/4-2 1/2	3/4-1	3/4-1	1 1/2-1	1 1/2-1 1/2	1 1/2-2
Partic. disc.	15/16-1	7/8-1	7/8-15/16	7/8-15/16	1/2-9/16	7/8-1 1/8	4 1/4-3 1/4
Berlijn Daggeld...	—	37/8-5 1/2	37/8-5 1/2	3 3/4-5 1/8	4 1/4-5 1/2	5-7	—
Maandgeld	—	3 3/4-5 1/2	3 3/4-5 1/2	3 3/4-5 1/2	4 1/2-6	5-6 1/2	—
Part. disc.	—	3 3/4	3 3/4	3 3/4	3 7/8	4 3/4	2 1/8-1 1/2
Warenw...	—	4-1 1/2	4-1 1/2	4-1 1/2	4-1 1/2	5 1/2	—
New York Daggeld 1)	1	1	1	1	1	2 1/2-3 1/4	1 3/4-2 1/2
Partic. disc.	3/16	3/16	3/16	3/16	5/8	7/8-1	—

1) Koers van 29 Juni en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
26 Juni 1934	1.47 1/2	7.41 1/2	56.45	9.72	34.43 1/2	100 9/8
27 „ 1934	1.47 1/2	7.43 1/2	58.—	9.72	34.44 1/2	100 9/8
28 „ 1934	1.47 1/2	7.44 1/2	57.85	9.72 1/2	34.44	100 9/8
29 „ 1934	1.47 5/8	7.45	57.05	9.73	34.43	100 9/8
30 „ 1934	1.47 1/2	7.43 3/4	57.—	9.73	34.43	100 9/8
2 Juli 1934	1.47 1/2	7.44	55.90	9.72 1/2	34.42	100 9/8
Laagste d.w. 1)	1.47	7.41	55.65	9.71 1/2	34.37 1/2	100
Hoogste d.w. 1)	1.47 5/8	7.46	58.15	9.73 1/2	34.47 1/2	100 9/8
Muntpariteit	2.4878	12.1071	59.263	9.747	34.592	100

Data	Zwitserland *)	Weenen *)	Praag 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid **)
26 Juni 1934	47.94	—	6.13 1/2	1.48	12.58	20.17
27 „ 1934	47.95	—	6.14	1.48	12.59	20.15
28 „ 1934	47.93 1/2	—	6.13	1.47 1/2	12.60	20.15
29 „ 1934	47.92 1/2	—	6.13 1/2	1.47 1/2	12.61	20.17
30 „ 1934	47.94	—	6.13	1.48	—	—
2 Juli 1934	47.93 1/2	—	6.13 1/2	1.47 1/2	12.65	20.16 1/2
Laagste d.w. 1)	47.87 1/2	—	6.10	1.45	12.52 1/2	20.05
Hoogste d.w. 1)	48.—	28.—	6.16	1.50	12.67 1/2	20.25
Muntpariteit	48.003	35.007	7.371	1.488	13.094	48.52

Data	Stockholm *)	Kopenhagen *)	Oslo *)	Helsingfors 1)	Buenos Aires 1)	Montreal 1)
26 Juni 1934	38.30	33.12 1/2	37.25	3.28	36	1.49
27 „ 1934	38.40	33.25 1/2	37.40	3.28	36	1.49
28 „ 1934	38.45	33.30	37.45	3.28	36	1.49
29 „ 1934	38.45	33.30	37.45	3.28	36	1.49
30 „ 1934	38.40	33.25	37.40	3.28	35 7/8	1.49 1/8
2 Juli 1934	38.37 1/2	33.25	37.40	3.28	35 3/4	1.49
Laagste d.w. 1)	37.95	32.85	37.—	3.25	35 1/2	1.48 1/2
Hoogste d.w. 1)	38.70	33.55	37.70	3.30	36 1/4	1.49 1/2
Muntpariteit	66.671	66.671	66.671	6.266	95 3/4	2.4878

\*) Notering te Amsterdam. \*\*) Not. te Rotterdam. 1) Part. opgave. In 't 1ste of 2de No. van iedere maand komt een overzicht voor van een aantal niet wekelijks opgenomen wisselkoersen.

KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).

Data	Londen (\$ per £)	Parijs (\$ p. 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mk.)	Amsterdam (\$ p. 100 gld.)
26 Juni 1934	5,03 3/4	6,60	38,95	67,97
27 „ 1934	5,05 1/4	6,60	39,40	67,93
28 „ 1934	5,06 1/8	6,60 1/8	39,10	67,91
29 „ 1934	5,05	6,60	38,74	67,86
30 „ 1934	5,04 1/2	6,59 3/8	38,76	67,78
2 Juli 1934	5,05 1/8	6,59 1/4	38,34	67,87
3 Juli 1933	4,48	5,20 1/2	31,40	53,10
Muntpariteit ..	4,86	3,90 1/8	23,81 1/2	40 1/16







KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en Landen	Voteerings-eenheden	16 Juni 1934	23 Juni 1934	25/30 Juni 1934 Laagste/Hoogste	30 Juni 1934
Alexandrië ..	Piast. p. £	97 1/2	97 1/2	97 1/2	97 1/2
Athene ....	Dr. p. £	527	525	525	527
Bangkok ...	Sh. p. tical	1/10 1/8	1/10 1/8	1/10 1/8	1/10 1/8
Budapest ...	Pen. p. £	17 1/2	17 1/2	17 1/2	17 1/2
Buenos Aires 1	d. p. \$	26 1/2	26 1/2	25 7/8	26 1/2
Calcutta ....	Sh. p. rup.	1/6 1/32	1/6 1/32	1/6	1/6 1/32
Constantin ..	Piast. p. £	620	620	620	625
Hongkong ...	Sh. p. \$	1 5/8	1 5/8	1 5/8	1 6/8
Kobe ....	Sh. p. yen	1/2 1/2	1/2 1/2	1/2 1/2	1/2 1/2
Lissabon ....	Escu. p. £	110	110	109 1/2	110
Mexico ....	\$ per £	18	18	17 1/2	18 1/2
Montevideo 2)	d. per £	20	20	19 1/2	20 1/2
Montreal ...	\$ per £	5	4.99 1/2	4.97	5.00 1/2
Riod. Janeiro 3)	d. per Mil.	4 1/4	3 1/10	3	3 1/32
Shanghai ...	Sh. p. tael	1/3 1/8	1/3 1/8	1/3 1/8	1/4 3/8
Singapore ...	id. p. \$	2/4 1/2	2/4 1/2	2/4 1/2	2/4 1/2
Valparaiso 4)	\$ per £	—	—	—	—
Warschau ...	Zl. p. £	26 1/2	26 1/2	26 1/8	27

1) Officiële notering 36 1/2 laten. 2) Id. 38 1/4, vanaf 29 Juni 1934 38 1/2.  
3) Id. 4 1/4. 4) 90 dg.

ZILVERPRIJS

Londen 1)	(N.York 2)
26 Juni 1934..	20 1/16 45 1/2
27 " 1934..	20 7/16 45 5/8
28 " 1934..	20 1/2 46
29 " 1934..	21 1/8 46 1/2
30 " 1934..	21 46 1/2
2 Juli 1934..	21 46 1/2
3 Juli 1933..	18 9/16 36 1/2
27 Juli 1914..	24 1/16 59

GOUDPRIJS 3)

Londen	
26 Juni 1934....	138, 2 1/2
27 " 1934....	138/1 1/2
28 " 1934....	137, 8
29 " 1934....	137, 5
30 " 1934....	137/10 1/2
2 Juli 1934....	137/10 1/2
3 Juli 1933....	123/1
27 Juli 1914....	84/10 1/2

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

STAND VAN 'S RIJKS KAS

Vorderingen.	23 Juni 1934	30 Juni 1934
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank.....	f 51.770.779,34	f 44.004.314,63
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	" 608.357,35	" 1.871.160,42
Voorschotten op ultimo Mei 1934 aan de gem. verstrekt op aan haar uit te keeren hoofds. der pers. bel., aand. in de hoofds. der grondbel. endergem. fondsbel., alsmede op de belastingen en op de vermogensbelasting	" 2.806.754,47	" 2.806.754,47
Voorschotten aan Ned.-Indië.....	" 266.935.830,10	" 267.775.541,41
Id. aan Suriname.....	" 12.312.469,01	" 12.452.517,01
Id. aan Curaçao.....	" 2.500.676,41	" 2.517.959,41
Kasvord. weg. credietverst. a.h. buitenl.	" 109.127.789,56	" 109.458.923,—
Daggeldleeningen tegen onderpand ..	—	—
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabelen	" 32.191.475,76	" 25.658.231,29
Vord. op het Alg. Burg. Pensioenfond 1)	" 1.266.332,19	" 1.266.332,19
Vord. op andere Staatsbedrijven 1)....	" 18.056.920,97	" 19.040.344,33
Verstr. t. laste der Rijksbegr. kasgeldleeningen aan gemeenten (saldo)....	" 49.042.932,15	" 48.917.932,15

Verplichtingen.

Voorshot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrool verstrekt Schatkistbiljetten in omloop..... <th>23 Juni 1934</th> <th>30 Juni 1934</th>	23 Juni 1934	30 Juni 1934
Schatkistpromessen in omloop.....	f 450.047.000,—	f 449.847.000,—
Zilverbons in omloop.....	" 49.530.000,—	" 49.530.000,—
Schuld op ultimo Mei 1934 aan de gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondbel. e. d. gem. fondsbel. alsmede op de bel. en op de verm. bel. ....	" 1.337.787,—	" 1.336.372,—
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenfond 1)	—	" 8.150.713,32
Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. 1)	" 107.998.595,96	" 102.525.366,22
Id. aan andere Staatsbedrijven 1)....	—	" 12.022.393,90
Id. aan diverse instellingen 1).....	" 11.486.201,34	" 12.022.393,90

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Vorderingen:	20 Juni 1934	27 Juni 1934
Saldo Javasche Bank.....	—	—
Betaalmiddelen in 's Lands kas.....	—	—
waaronder Muntbiljetten.....	—	—
Verplichtingen:		
Voorshot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell.	f 266.936.000,—	f 267.776.000,—
Schatkistpromessen.....	" 1.000.000,—	" 1.000.000,—
Schatkistbiljetten.....	" 10.705.000,—	" 10.705.000,—
Muntbiljetten in omloop.....	—	—
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds.	" 1.549.000,—	" 1.549.000,—
Idem aan de Ned.-Ind. Postpaarbank.	" 1.879.000,—	" 1.729.000,—
Voorshot van de Javasche Bank....	" 4.113.000,—	" 1.662.000,—

SURINAAMSCH-BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data.	Metaal	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Discont.	Div. rekeningen 1)
26 Mei 1934..	1.138	1.066	451	594	1.670
19 " 1934..	736	1.004	459	594	2.556
12 " 1934..	736	1.029	512	592	2.549
5 " 1934..	732	1.197	495	586	2.541
28 April 1934..	732	1.124	509	590	2.513
5 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

1) Sluftp. der activa.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 2 Juli 1934.

Activa.		
Binnenl. Wis-f sels, Prom., enz. in disc.	Hfdbk. f 23.093.678,65 Bijbnk. " 586.849,28 Ag.sch. " 4.642.202,26	f 28.322.730,19
Papier o. h. Buitenl. in disconto		"
Idem eigen portef.	f 1.360.725,—	
Af: Verkocht maar voor de bk.nog niet afgel.		" 1.360.725,—
Beleeningen	Hfdbk. f 113.719.175,51 incl. vrsch. Bijbnk. " 7.161.987,01 in rek.-crt. Ag.sch. " 46.166.872,97	f 167.048.035,49
Op Effecten	f 162.397.440,16	
Op Goederen en Spec.	f 4.650.595,33	" 167.048.035,49 1)
Voorschotten a. h. Rijk		"
Munt, Goud	f 103.122.630,—	
Muntmat., Goud	" 743.743.695,24	
	f 846.866.325,24	
Munt, Zilver, enz.	" 23.042.196,15	
Muntmat., Zilver..		" 869.908.521,39 2)
Belegging 1/5 kapitaal, reserves en pensioenfonds		" 22.019.946,28
Gebouwen en Meub. der Bank		" 4.970.000,—
Diverse rekeningen		" 4.705.248,14
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S.No. 221)		" 16.906.491,37
		f 1.115.331.697,86

Passiva.

Kapitaal	f 20.000.000,—
Reservefonds	" 3.807.914,92
Bijzondere reserve	" 5.000.000,—
Pensioenfonds	" 9.329.186,54
Bankbiljetten in omloop	" 929.561.850,—
Bankassigtiën in omloop	" 143.883,09
Rek.-Cour. f Het Rijk	f 65.871.175,34
saldo's: Anderen	" 81.239.291,91
Diverse rekeningen	" 378.306,06
	f 1.115.331.697,86

Beschikbaar metaalsaldo f 438.995.462,41  
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is " 1.097.488.655,—

1) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) f 76.424.425,—  
2) Waarvan in het buitenland " 20.106.733,51

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-kings perc.
	Munt	Muntmat.				
2 Juli '34	103123	743.744	929.562	147.254	438.995	81
25 Juni '34	103623	737.890	881.573	173.140	443.473	82
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54

Data	Totaal bedrag discontos	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Diverse rekeningen 1)
2 Juli 1934	28.323	—	167.048	1.361	4.705
25 Juni 1934	27.954	—	149.687	1.361	4.695
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

1) Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. metaal-saldo
30 Juni '34 2)	141.330		184.870	27.720	56.294
23 " '34 2)	140.900		184.180	28.540	55.812
26 Mei 1934	116.372	30.687	185.403	29.535	61.083
19 " 1934	114.867	30.441	187.246	28.337	59.075
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels. buiten N.-Ind. betaalb.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen 1)	Dek-kings-percentage
30 Juni '34 2)	610	72.850		10.630	66
23 " '34 2)	1.340	72.940		10.330	66
26 Mei 1934	1.212	9.504	49.160	9.952	68
19 " 1934	896	9.539	49.526	9.910	67
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

1) Sluftp. activa. 2) Cijfers telegrafisch ontvangen.