

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

20^e JAARGANG

WOENSDAG 8 MEI 1935

No. 1010

COMMISSIE VAN REDACTIE:

P. Liefstinck; N. J. Polak; J. Tinbergen; F. de Vries en
H. M. H. A. van der Valk (Redacteur-Secretaris).

Redactie-adres: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam.

Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruijgeplaatweg.
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

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

Abonnementsprijs voor het weekblad franco p. p. in Nederland f 20,—. Buitenland en Koloniën f 23,— per jaar. Losse nummers 50 cent. Economisch-Statistisch Kwartaalbericht f 1.—. Leden en donateurs ontvangen het weekblad en het Kwartaalbericht gratis en een reductie op de verdere publicaties.

INHOUD.

Biz.

GEMEENTELIJKE OF NEDERLANDSCHE HAVENPOLITIEK? door E. Boekman.....	414
Schuldenregeling met Duitschland door C. A. Klaasse	415
Oneconomische concurrentie door C. Vermey	417
De loonstrijd in Limburg	418
BUITENLANDSCHE MEDEWERKING:	
Japansche en Europeesche loonen door Prof. Dr. Paul Keller	419
AANTEEKENINGEN:	
De tegenwoordige handelspolitiek der Vereenigde Staten	420
De Indische staatsfinanciën.....	421
Het werkverschaffingsprogram van President Roosevelt	422
De Zilverkwestie.....	423
Het streven naar agrarische zelfgenoegzaamheid in Duitschland	424
Discontoverhooging van de Zwitsersche Nationale Bank	424
De chemische industrie in Palestina	425
Koffievernietiging in Brazilië	425
De zichtbare suikervoorraden in de wereld	425
INGEZONDEN STUKKEN:	
Waarom evenredige vrachtverdeling? door Ir. J. M. I. Reitsma met Naschrift van Ir. E. Smit ..	425
ONTVANGEN BOEKEN	428
MAANDCIJFERS:	
Indexcijfers van Nederlandsche aandelen.....	426
Hypotheekrente in Nederland	428
STATISTIEKEN:	429—432
Geldkoersen. — Wisselkoersen. — Bankstaten.	

6 MEI 1935.

Hoewel dit nog niet naar buiten uit de geldkoersen blijkt, vestigt zich toch de indruk, dat er een kleine ontspanning op de geldmarkt is gekomen. De rente voor driemaands-bankaccepten is nog wel gelijk aan ons officieele disconto, doch men kan een tendens naar de $4\frac{7}{16}$ pCt. aanvoelen. Driemaands schatkistpapier is voor $4\frac{1}{4}$ pCt. gedaan. Voor langer loopend regeeringspapier was wel eenige vraag; jaarspapier werd op $3\frac{1}{2}$ pCt. verhandeld. Call blijft gezocht op $4\frac{1}{4}$ à $4\frac{1}{2}$ pCt. Prolongatie noteerde $4-3\frac{1}{2}-3\frac{3}{4}-3\frac{1}{2}$ pCt.

* * *

Over de wisselmarkt blijft nog steeds een onprettige sfeer hangen. Geruchten over nieuw te verwachten maatregelen op financieel gebied bij onze Oostelijke burens en de devaluatie van den Dantziger Gulden, hebben de stemming hier niet verbeterd. Ponden, die hier op 7.11 openden, eindigden gisteren op 7.18, terwijl de Dollar deze week van 1.47 weder op 1.48 is aangeland. De \$/£ koers is op 4.84 gehouden. Fransche Francs zijn van 9.75 op 9.75% gekomen. £/Parijs stegen van 72.90 tot 73.60. Belga's schommelen rond de 25.05. De druk door de speculatie op den Zwitserschen Franc uitgeoefend, heeft de Zwitsersche circulatiebank ertoe gebracht haar disconto te verhoogen en de medewerking der banken in te roepen tegen de speculanten. De koers van den Franc is maar weinig veranderd: 47.86. De Dantziger Gulden noteert thans gelijk met de Zloty ca. 27.90. Voor Marken bestaat maar weinig belangstelling bij terugloopende koersen: 59.60—59.45. Ook de verschillende soorten Sperrmarken liggen lager. Canadeesche Dollars 1.47%. Argentijnsche Pesos 38, Milreis 9. De pariteit van den Shanghai-Dollar komt op ca. 62.

Op de termijnmarkt kwam geen wijziging in de nog steeds hooge agio's voor Ponden, Dollars en Francs.

Ook op de goudmarkt kwam weinig wijziging in den toestand. Er blijft maar steeds vraag naar kleine postjes gouden munten: Sovereigns noteeren 12.50, Gouden Tientjes 10.30, Eagles 2.52%. Gouden baren wat lager op f 1.657.

GEMEENTELIJKE OF NEDERLANDSCHE HAVENPOLITIEK ?

Behalve voor de diamantindustrie, heeft de jongste Belgische devaluatie voor geen tak van Nederlandsch bedrijf zoo groote betekenis als voor het havenbedrijf. Hierbij heeft men niet alleen te denken aan de haven van Rotterdam of aan die van Amsterdam, maar aan het Nederlandsche havenbedrijf. Ook wie uitgaat van het feit, dat Rotterdam de eerste haven is van ons land, zal niet uit het oog mogen verliezen, dat bij de afweermatregelen tegen de gevolgen dier devaluatie, de belangen van Nederlands tweede haven evenzeer betrokken zijn als die van Rotterdam.

De niet ter zake kundige, die kennis neemt van de in den jongsten tijd verschenen beschouwingen over de gevolgen van de depreciatie van de Belga, moet soms den indruk krijgen, alsof het Nederlandsche economisch belang gedekt wordt door het Rotterdamscbe economisch belang. Wie er, dikwijls onbewust, toe medewerkt zulk een opvatting te doen postvatten, handelt verkeerd, niet alleen omdat de feitelijke toestand anders is, doch ook omdat hierdoor de mogelijkheid van een eensgezind optreden — in een geval bovendien, waarin eensgezindheid niet alleen noodig is, maar mogelijk tevens — wordt belemmerd.

Het verschil tusschen de Rotterdamscbe haven en de haven van Amsterdam is er, essentieel, niet een van grootte, niet een van quantiteit, maar een van qualiteit, van aard. Beide havens nemen in het economisch leven van Nederland een eigen plaats in. In zekeren zin vullen zij elkander aan. Het is een nationaal-economisch belang, dat beide havens de gevolgen der crisis zullen kunnen doorstaan, dus ook de gevolgen van de Belgische devaluatie.

Thans eerst recht wreekt zich de fout, welke Nederland altijd heeft begaan om de behartiging van de belangen der havens niet te beschouwen als een nationale aangelegenheid, maar als een gemeentelijke. Tot eer van de Belgische regeering moet worden verklaard, dat zij niet eerst sinds den laatsten tijd, maar steeds het belang van de havens van Antwerpen en van Gent heeft gezien als een nationale aangelegenheid. De devaluatie staat hier natuurlijk geheel buiten; dat Antwerpen hiervan mede kan profiteren, is een toevallige omstandigheid.

Men doet goed bij de beoordeeling van de gevolgen der devaluatie voor de Nederlandsche havens te bedenken, *dat zij niet anders is dan een verscherping van de concurrentievoordeelen, welke Antwerpen en Gent reeds vroeger bezaten en welke voor een belangrijk deel het resultaat zijn van het inzicht, dat het havenbelang niet is een gemeentelijk, doch een nationaal belang.*

Terwijl Rotterdam en Amsterdam zuchten onder de jaarlijks op te brengen millioenen wegens kapitaaluitgaven voor aanleg en uitbreiding van de havens en hare inrichtingen, en het Rijk zich van die uitgaven niets aantrekt, heeft de Belgische regeering sinds jaren reeds groote credieten voor de verbetering van de havens beschikbaar gesteld. Rotterdam en Amsterdam hebben hun plaats in de rij der internationale havens veroverd uit eigen kracht, Antwerpen en Gent is die verovering vergemakkelijkt door actief optreden der Belgische regeeringen.

Waar zijn in Nederland de maatregelen, die gesteld kunnen worden tegenover die van het Belgische gouvernement om de scheepvaart naar Antwerpen te leiden? Hier zij slechts herinnerd aan:

het gratis sleepen van Antwerpen tot Dordrecht;
de premie ad Fr. 2.50 per ton, die de Belgische regeering verleent voor het vervoeren van graan en andere artikelen van Antwerpen naar havens aan den Rijn, boven Emmerik gelegen;
de lage Belgische spoorwegtarieven;
de zeer lage staffeltarieven; die de kosten van het

vervoer van massagoederen per spoor veel goedkoper maken;

de lage loodsgelden.

Tegenover deze Belgische maatregelen staan geen soortgelijke Nederlandsche, die van het inzicht zouden getuigen, dat de havenbelangen nationale belangen zijn.

Integendeel. Hoeveel moeite heeft het bijvoorbeeld niet gekost om verleden jaar de Nederlandsche loodsgelden met twintig procent verlaagd te krijgen? En dat ondanks het feit, dat reeds jaren vroeger om een belangrijke verlaging was gevraagd, daar reeds lang vóór de jongste devaluatie de loodsgelden voor schepen, die naar Antwerpen geloodst moesten worden, een vijfde bedroegen van die, welke voor Rotterdam en Amsterdam betaald dienden te worden. Dat de Belgische devaluatie het voordeel van de toch reeds te geringe verlaging heeft teniet gedaan, is duidelijk, doch van een spontaan voorstel tot verdere verlaging door de regeering heeft niemand vernomen, zoomin als van Nederlandsche premies op de Rijnvaart, of van valuta-compensatie in den vorm van een restitutie op de door de gemeenten geheven haven- en kadegelden, enz., evenredig aan de waardevermindering van de Belga.

Dat het initiatief tot het nemen van deze drie voorloopige maatregelen niet is uitgegaan van de Nederlandsche regeering, doch dat haar het verzoek hiertoe moest bereiken van de betrokken gemeentebesturen en Kamers van Koophandel — over de inwilliging dier verzoeken spreken wij nog niet — is in zekeren zin teekenend voor geheel de positie, waarin onze groote havens verkeerden. De gemeenten, waarin die havens liggen en de duizenden die op eenigerlei wijze en in eenigerlei functie in de havens hun bestaan vinden, heeten de belanghebbenden. In werkelijkheid echter is Nederland de belanghebbende. Doch deze regel is nog geen gemeengoed en dus wordt er niet naar gehandeld.

Ware dit wel het geval, dan zou het ook niet mogelijk zijn, dat de hier te lande gevoerde spoorwegpolitiek leidt tot ongewenschte verhoudingen ten aanzien van een van onze beide voornaamste havens, als gevolg van gebrek aan consequentie bij de berekening van den afstand der te vervoeren goederen.

In „Economisch-Statistische Berichten” van 10 April jl. herinnerde de heer Verney er aan, dat „eerst thans, nu het liquidatieproces met de gevolgen, die zich nog lange jaren zullen wreken, in volen gang is, naar verluidt, een algemeen steunplan voor de scheepvaart bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal (zal) worden ingediend”. De scheepvaartbelangen zijn niet dezelfde als de havenbelangen, maar hierin zijn beide gevallen in concreto toch gelijk, dat optreden van regeeringswege of niet komt, of rijkelijk laat.

Optreden van de regeering is thans — daarover bestaat geen verschil van meening meer — noodzakelijk. In beide gevallen. Maar hierin ligt het verschil, dat, terwijl dit optreden voor de scheepvaartbelangen, *in den vorm, waarin dit door de crisis noodzakelijk is geworden, in normale tijden niet noodig is*, de havenbelangen ook in die tijden niet alleen voorwerp van gemeentezorgen dienen te zijn, maar ook van de zorgen van regeering en Parlement.

Voorop dient hierbij te staan, dat, bij loyale samenwerking en begrip voor elkaars positie, de gemeentebesturen van Rotterdam en Amsterdam zooveel mogelijk met elkander dienen samen te werken en niet moeten trachten door een tarievenoorlog elkaar het bestaan te bemoeilijken. Deze wensch mag te gereeder publiekelijk worden uitgesproken, daar een streven in die richting sinds een aantal jaren reeds merkbaar is. De vraag is echter, of dit streven niet grooter intensiteit zou kunnen worden gegeven.

Beide havens tezamen hebben toch eigenlijk gelijke belangen, die, met eerbiediging van elkaars terrein, ook tezamen kunnen worden verdedigd. Was het

reeds vóór de crisis onjuist de Nederlandsche havenbelangen te bezien vanuit lokaal-patriottisch standpunt, hoeveel te meer geldt dit niet voor den tegenwoordigen tijd.

Voor zoover hierover in het publiek iets bekend is geworden, zijn de desiderata door Rotterdam en Amsterdam geuit ten aanzien van de bestrijding der gevolgen van de Belgische devaluatie, vrijwel dezelfde. En er is reden te gelooven, dat dit ook het geval is met de desiderata voor zoover die nog slechts binnenskamers zijn geuit. Meer dan iets anders heeft de crisis de paralleliteit der belangen van beide havens aangetoond.

De crisis, en meer in het bijzonder haar verscherping voor onze havens door de depreciatie van den Franc, moge ertoe leiden, dat, eindelijk, de grondslagen worden gelegd voor een blijvende samenwerking tusschen Rotterdam, Amsterdam — en het Rijk.

Want ook wanneer deze periode gevolgd zal worden door een betere, zullen beide havens tegenover hun buitenlandsche concurrenten — en daarbij behoeft men waarlijk niet alleen aan Antwerpen te denken — in een nadeelige positie blijven verkeerden, zoolang zich het inzicht niet heeft baangebroken, dat de belangen dier havens beschouwd moeten worden als nationale belangen. Het ontbreekt stellig niet aan uitspraken, vooral in gelegenhedenrevoeringen, die ons zouden kunnen doen gelooven, dat dit inzicht reeds werkelijk algemeen verspreid is, doch te aanvaarden als feit valt het eerst, wanneer het in Nederland door daden zal blijken.

Alleen door een nationale Nederlandsche havenpolitiek kunnen de voorwaarden worden geschapen om de concurrentiemogelijkheden voor onze havens te bewaren, maar ook om, in een volgend stadium, te geraken tot internationale samenwerking. Want ook die noodzakelijkheid kan eerder komen te ontstaan dan menigene vermoedt. Zij wordt het eerst gezien voor wie het eerst de gevaren onderkent die ook de haven van Antwerpen, ondanks het tijdelijke voordeel van de devaluatie, bedreigen van haar andere dan Nederlandsche concurrenten.

E. ROEKMAN.

SCHULDENREGELING MET DUITSCHLAND.

Binnen twee maanden loopt de tegenwoordige regeling met Duitschland inzake den dienst der schulden af.

Hoewel het loopende Transferakommen voor de crediteuren een offer inhield, was toch over het algemeen deze regeling geenszins onbevredigend. Een rente van $4\frac{1}{2}$ pCt. — bij onroerend goederenbezit werden huren en pachten ten volle getransfereerd, zoodat daar een nog hogere procentueele vergoeding op het geïnvesteerde kapitaal kon voorkomen — is bij de heerschende kapitaalrente een behoorlijke remuneratie voor den belegger. Men kan echter thans, voordat de onderhandelingen over de regeling, die medio van dit jaar de bestaande zal moeten vervangen, nog zijn aangevangen, wel voorspellen, dat van de beleggers grooter offers zullen worden gevraagd. Toen in Augustus van het vorige jaar de transferovereenkomst werd gesloten, kenden wij nog maar pas de clearing met Duitschland, de export kon nog volkomen ongestoord voortgang vinden, beschermd door het Devisenakommen van ultimo 1932 gecombineerd met de autonome clearing. Wij verkeerden nog in de veronderstelling, dat onze import uit Duitschland voldoende was om niet alleen een onbemlemde uitvoer op te kunnen verhalen, maar bovendien om de rente-inkomsten geheel te dekken alsmede een actief handelsbalanssaldo van Indië met Duitschland. Sedertdien is de situatie grondig gewijzigd. Eensdeels is de invoer uit genoemd land schrikbarend teruggelopen, anderzijds moet die sterk gereduceerde invoer behalve voor de genoemde „lopende posten” ook nog dekking bieden voor het ge-

leidelijk inloopen van de, uit de vorige betalingsregelingen overgebleven, bevroren vorderingen op Sonderkonto en Treuhänderkonto.

Het gevolg is geweest, dat men de export zoowel van Nederlandsche als van Indische producten sterk heeft moeten besnoeien, om een verder scheeftrekken van de clearing te vermijden. En thans, onder die omstandigheden, staat een nieuwe regeling van den schuldendienst voor de deur. Wat kan men daarvan bij de gegeven situatie verwachten? De regeering zal in dit verband natuurlijk tweeërlei overweging doen gelden: zuiver economische motieven, en billijkheids-overwegingen. Wanneer wij uitgaan van het voor verdeeling onder de rechthebbenden op Deutsche vorderingen beschikbare bedrag — grootendeels uit import van Deutsche goederen stammend — als een gegeven grootheid, dan kan men natuurlijk de vraag stellen, welke invloed op de volkswelvaart de toewijzing van die beschikbare bedragen aan verschillende categorieën van die rechthebbenden heeft. Men zal dan kunnen concluderen, dat voor zoover het betreft vorderingen, die voor de betrokken groepen inkomens beteekenen, als regel het effect op de volkswelvaart gelijk zal zijn. De incasseering dier vorderingen verschaft de betrokkenen consumptieve koopkracht, die als regel als zoodanig zal worden angewend.

In dat opzicht staan dus b.v. vorderingen uit hoofde van export van goederen van volkomen Nederlandsche origine vrijwel gelijk met rente-inkomsten op Deutsche vorderingen. In beide gevallen zullen de geïmporteerde Deutsche goederen, uit de opbrengst waarvan deze vorderingen betaald worden, aldus leiden tot een koopkrachtaanwending van bij den export betrokken groepen, resp. rentetrekken. Natuurlijk zullen er uitzonderingsgevallen zijn. Zoo zal er bij de Stillhalterente b.v. een veel minder direct verband tusschen koopkrachtsbesteding van den rentetrekker en het ontvangen van de rente zijn, dan bij die van een obligatiehouder, welke de inkomsten op zijn Deutsche fondsen voor zijn levensonderhoud dringend nodig heeft. Maar als regel mag men toch wat het effect van de incasseering der Deutsche vorderingen betreft wel aannemen, dat er vrijwel volkomen overeenstemming bestaat tusschen exportbedrijven en rentetrekken.

Heel anders ligt daarentegen het geval bij de dekking uit de clearing, of op andere wijze uit de opbrengst van Deutsche importen, van kapitaalsvorderingen en aflossing daarop. Die aflossing zal vrijwel nimmer consumptief worden angewend, en het is ongetwijfeld bij de heerschende verhoudingen zeer kwestieus of de omvang der effectieve kapitaalbesteding zal toenemen als direct gevolg van het binnenkomen van zulke aflossingen. Dit geldt voor de achterstallige handelsvorderingen op de beide bovenvermelde Konti, in nog sterkere mate voor de aflossing op zuivere beleggingskapitaalvorderingen. En het is om die redenen dan ook wellicht niet te betreuren, dat de aflossingsregeling, die in het bestaande Transferakommen vervat is, nimmer in de praktijk is ten uitvoer gelegd en waarschijnlijk ook nimmer in werking zal treden.

* * *

Kwamen wij dus tot de conclusie, dat er op zuiver economische motieven geen grond was voor voorkeur aan export- dan wel rentevorderingen, wat de billijkheids-overweging betreft zal men tot dezelfde slotsom moeten komen. Er lijkt geen reden om den export te prefereren boven het incasseren van rente, maar anderzijds zal natuurlijk vermeden moeten worden, dat van de exporteurs grooter offers worden gevraagd. Zooals gezegd, beteekent de huidige regeling, dat ongeveer $4\frac{1}{2}$ pCt. rente getransfereerd wordt. Stelt men het gemiddelde nominale rentetype der Deutsche vorderingen op $6\frac{1}{4}$ pCt., dan beteekent dit, dat de rentetrekken rond 28 pCt. van hun rech-

ten hebben prijsgegeven. Dit laatste is ook niet heemaal juist, want zij houden toch ook nog eenig recht, zij het dan met een wissel op de toekomst, op het restant boven het getransfereerde gedeelte.

De exportbeperking belooft voor de meeste producten reeds aanmerkelijk meer dan het genoemde percentage; gemiddeld mag men waarschijnlijk de reductie op ongeveer 50 pCt. aannemen. Nu zijn deze beide cijfers niet zonder meer vergelijkbaar. Wanneer de rentetrekker zijn rente niet uit Duitschland, dus praktisch uit de clearing, krijgt, dan krijgt hij die rente in het geheel niet. Wanneer de exporteur zijn artikelen niet naar Duitschland kan exporteerden, dan bestaat er gelukkig in verscheidene gevallen nog een ander, zij het minder loonend, débouché. Alleen voor die producten, waarin men de keus heeft tusschen export naar Duitschland of mestvaart, kan men zeggen, dat elke reductie van den uitvoer naar Duitschland evenzeer een volledig offer is als elk procent rente, dat men de couponhouder niet uitbetaalt. Uit deze redenering volgt, dat deze heele materie zeer ingewikkeld is, en dat men niet maar eenvoudig een billijke verhouding krijgt door van de rente een gelijk gedeelte te transfereeren als men van den normalen export van voorheen thans dekking uit de clearing toestaat.

Het zal ongetwijfeld niet gemakkelijk zijn een oplossing te vinden, die alle partijen bevredigt. De Duitse belangen strooken niet volkomen met de Nederlandsche. De Duitschers zullen het clearing-saldo liever gebruiken om rubber te betalen dan om rente te vereffenen. En tenslotte is er ook aan Nederlandsche zijde geen volkomen belangenovereenstemming tusschen de verschillende groepen, die natuurlijk alle voor zich een zoo groot mogelijk deel van de clearinggelden zouden willen opeischen. Voornamelijk zal het moeilijk zijn om een regeling te treffen voor geruimen tijd. Het bestaande Transfer-abkommen had al het groote bezwaar, dat het tot stand gekomen was in een tijdvak met geheel andere verhoudingen; daarvan hebben de rentetrekkers kunnen profiteren. Vermeden dient te worden, dat dit ook straks weer gebeurt, terwijl natuurlijk bij een verbetering van de clearingpositie ook het omgekeerde zou kunnen geschieden. Wellicht kan men een soort sliding-scale-stelsel ontwerpen, wat overigens alleen billijk en logisch zou zijn uit te voeren, wanneer voor alle schulden de rentevervaltermijn gelijk ware. Om al die moeilijkheden te vermijden, is het de vraag, of het niet veel wenschelijker en logischer ware een regeling te treffen van geheel anderen aard dan de bestaande. De huidige regeling komt hierop neer, dat van de clearinginkomsten een bepaald willekeurig door de regeering bepaald deel opzij wordt gesteld voor de rente- en andere kapitaalrevenueen.

* * *

Ik heb vroeger reeds op de mogelijkheid gewezen om een meer direct verband te leggen tusschen hetgeen aan de rentetrekkers wordt uitbetaald en de Duitse importen, waaruit die betaling plaats vindt. Tenslotte zijn alle partijen het er over eens, dat wij onze vorderingen slechts kunnen binnenkrijgen door invoer uit Duitschland te aanvaarden. Dat die import in het laatste jaar zoo sterk is teruggelopen, is zonder eenigen twijfel mede daaraan te wijten, dat voor vele artikelen het Duitse aanbod in vergelijking met de concurrentie van elders te duur geworden is. Bij verschillende producten ligt de oorzaak elders, zoo b.v. bij de contingentteering, die een steeds wijder gebied van den handel bestrijkt, maar de praktijk leert, dat in vele gevallen zoowel bij gecontingenteerde als bij niet-gecontingenteerde producten de Duitse concurrentiecapaciteit steeds geringer wordt in vergelijking tot andere landen (meestal met gedeprecieerde valuta). Zoodat de conclusie voor de hand ligt, dat de import kon toenemen wanneer de

prijzen gedrukt werden. Die stelling ligt trouwens ook ten grondslag aan het systeem der clearing-compensatie, dat eveneens de bedoeling heeft om door prijsreductie den Duitschen import te stimuleeren.

Wil men deze gedachte overplanten op het gebied van het rentetransfer, dan zou de praktische uitwerking ongeveer aldus moeten zijn, dat de gelden, die ten behoeve van obligatiehouder, hypotheekgever enz. bij de Konversionskasse worden gestort, aangewend zouden mogen worden voor de betaling van importen, welke door de Nederlandsche en Duitse autoriteiten als additioneel, als „zusätzlich”, erkend zijn.

De betrokken importeurs kunnen de Konversionskassemarken koopen, waarvoor men zich b.v. een vrije markt zou kunnen laten ontwikkelen, zoodat zich daarbij een koers zal vormen, die in vergelijking met de vrije markt een zeker disagio aangeeft, welk disagio dan zal afhangen van de marginale importeursvraag, gegeven een zeker aanbod van K.K.-marken.

Zulk een stelsel zou verschillende voordeelen hebben. In de eerste plaats is er geen willekeurige „toewijzing” van clearinggelden aan de rentetrekkers meer, doch deze „betalen zichzelf” in dier voege, dat dank zij hen de import, waaruit zij betaald worden, plaats vindt. Vervolgens valt dat deel van den normalen import, dat bij het huidige systeem voor de rente wordt opzij gesteld, vrij om meerderen export mogelijk te maken. En tenslotte als gevolg van eerstgemelde factor: een volkomen autonome vorming van de reële rente, welke de beleggers uit hun Duitse uitzettingen krijgen. Volledigheidshalve zij in dit verband gereleveerd, dat het hierboven — zeer globaal en summier — aangeduide stelsel tevens het einde zou beteekenen van de discriminatie voor Young- en Dawes-leening en Stillhalte, hetgeen overigens volkomen logisch is.

Voor de beleggers zou zulk een systeem zeer goed veel gunstiger kunnen uitvallen dan handhaving van het bestaande. Op het oogenblik offert de rentetrekker, zooals hierboven uiteengezet, gemiddeld 28 pCt. van zijn nominale rechten op. Bij een verlenging van het bestaande stelsel zou dat percentage aanmerkelijk hooger worden. Men richte in dat verband slechts het oog op Zwitserland, waar de rente, die de belegger bij de nieuwe regeling ontvangen zal, niet ver van de 30 pCt. van de nominale rente ligt! De ervaring, die het compensatiestelsel heeft gebracht, wetigt de gerechtvaardigde verwachting, dat bij een disagio van rond 30 pCt. — dat is dus juist het percentage, dat bij de nu bestaande relatief gunstige regeling door den couponhouder wordt opgeofferd — de import uit Duitschland zeer krachtig gestimuleerd kan worden.

Men vergeete daarbij niet, dat bij de clearingcompensatie verlangd wordt, dat de import het dubbele belooft van den export, hetgeen zich in de compensatiepremie natuurlijk uit, terwijl bij de verhandeling van K.K.-marken zonder eenig bezwaar volle betaling daarmee van „extra-import” kan worden toegestaan, mede omdat de geschetste regeling toch reeds involveert, dat de clearing gevoed wordt met het bedrag, dat thans voor de rentebetaling op zij gesteld wordt, zoowel uit die clearing als uit de speciale „regeeringsinvoeren” ten gunste van de bekende postrekening 6000.

Eenvoudig zal het zeker niet zijn om een oplossing te vinden, maar nu binnen zeer kort de onderhandelingen over de renteregeling aanvangen, kan het zeker zijn nut hebben dit probleem nog eens aan de orde te stellen.

C. A. K.

ONECONOMISCHE CONCURRENTIE.

In onze aan de economische beteekenis onzer nationale havens gewijde artikelen-serie in dit weekblad, vestigden wij o.a. de aandacht op den toenemenden uitvoer van Ruhr-kolen over de Deutsche Noordzeehavens en hadden wij gelegenheid erop te wijzen, welk een noodlottigen invloed deze kunstmatige verkeersaftapping zoowel op de Rijnscheepvaart als op den gang van zaken in de Rotterdamsche haven uitoefent.

Dat ook de Ruhr-havens hieronder in ernstige mate te lijden hebben, behoeft geen betoog. De tarievenpolitiek der Deutsche Rijksspoorwegen, die vóór alles gericht is op het stimuleeren van den uitvoer over de Deutsche Noordzeehavens, dateert reeds van jaren terug. Krachtens de bepalingen van het verdrag van Versailles moesten alle z.g. „uitzonderings“-tarieven ten gunste der Deutsche havens worden ingetrokken. Duitschland heeft dezen eisch vervuld; zóó grondig zelfs, dat ook de nivelleerend-werkende „Binnenwasserumschlagtarife“ werden opgeheven. De uitzonderingstarieven der Deutsche spoorwegen bestonden reeds vóór den oorlog, maar de „Binnenwasserumschlagtarife“ maakten het toen nochtans mogelijk verkeer dat geographisch was aangewezen op den Rijn, den natuurlijken weg te doen volgen. De Rijnvaart maakte jaren van welvaart door, de aan den Rijn gevestigde overladingshavens prospereerden en konden de outillage uitbreiden en... Rotterdam profiteerde in laatste instantie van zijn geographisch gunstige ligging ten opzichte van het tot steeds groter industriële ontwikkeling komende Duitsche achterland. Dit alles behoort reeds lang tot de historie.

Geleidelijk werden de uitzonderingstarieven der Deutsche Rijksspoorwegen ten gunste der Deutsche Noordzeehavens weder ingevoerd, maar de „Binnenwasserumschlagtarife“, die weleer zulk een nuttige en uit economisch oogpunt belangrijke rol vervulden, werden niet in eer hersteld. Hiermede was het lot der boven-Rijnhavens bezegeld. Belangrijk vervoer, dat vóór den oorlog via den Rijn en Rotterdam naar de overzeesche afzetgebieden werd gedirigeerd, ging voor beide verloren. De in economisch opzicht even funeste als ongezonde, immers onnatuurlijke toestand heeft zich steeds meer toegespitst. Lang voor het begrip „autarkie“ gemeengoed werd, pasten de Deutsche Rijksspoorwegen dit stelsel reeds op de meest rigoureuze wijze toe. Nauwkeurig werd nagegaan welk verkeer alsnog over andere dan Deutsche havens van of naar de Deutsche industrie- en consumptiecentra zijn weg vond en zoodra de noodige gegevens beschikbaar waren, werd een nieuw „uitzonderingstarief“ in het leven geroepen. Geographische ligging is in dezen gedachtengang een even verouderd als onbruikbaar begrip. Kost een bepaald vervoer over andere dan de Deutsche zeehavens minder, belangrijk minder zelfs dan via Hamburg, Bremen, Dortmund etc. omdat de vervoersafstand zooveel geringer is, geen nood! De Rijksspoorwegen verlagen eenvoudig de tarieven, zoodat het verkeer, dat nu eenmaal de goedkoopste route volgt, automatisch voor de eigen havens „gewonnen“ wordt. De gevolgen dezer politiek zijn bekend. Voortdurend teruglopend verkeer, malaise in het geheele Deutsche stroomgebied van den Rijn, maar daartegenover kunstmatige groei van de goederenbeweging in de Deutsche Noordzeehavens. Een schrill licht werpt het dezer dagen door den Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, het Verband Deutscher Rheinreeder, den particulieren schippersbond Jus et Justitia en het Verband der Häfen- und Umschlagsbetriebe aan het Rijksdepartement van Economische Zaken verzonden adres, waaraan de Kölnische Zeitung een beschouwing heeft gewijd. De in het adres vermelde gegevens zijn zóó belangwekkend en leerrijk, zóó belangrijk tevens voor de Rotterdamsche haven, die zich den laatsten tijd gelukkig in steeds grooter belangstelling in

breede kringen van ons land mag verheugen, dat wij gemeend hebben hierop te dezer plaatse nog eens de aandacht te moeten vestigen.

Met nadruk wordt er in het adres op gewezen, dat de tarievenpolitiek der Rijksspoorwegen om het koste wat het wil, den Ruhr-kolenuitvoer over de Deutsche Noordzeehavens te pousseeren, allermint den uitvoer der Ruhr-kolen zelf ten goede komt, maar uitsluitend tot gevolg heeft achteruitgang van de Deutsche Rijn-scheepvaart en ernstig nadeel voor de beneden-Rijn-havens. Als gevolg van deze averechtsche politiek heeft de Rijnscheepvaart gedurende het afgelopen jaar rond 3.4 miljoen tons Ruhrkolen minder vervoerd dan normaliter het geval zou zijn geweest. Een vergelijking van den uitvoer van Ruhrkolen via Duisburg-Ruhrort in de jaren 1929 en 1934 toont, dat in dit luttel aantal jaren de Ruhrkolen-transporten via den Rijn met niet minder dan 47 pCt. zijn gedaald, terwijl de Ems- en Weserhavens in ditzelfde tijdvak een maandelijksch avans van rond 380 pCt. konden boeken! Dit voor de Deutsche exporthavens gunstig resultaat is vrijwel geheel te danken aan de sterk verhoogde aansluitingsvrachten van de mijnen naar de overladingshavens aan den Rijn. Als een typisch staal releveert het adres, dat reeds ten aanzien van stations die op slechts 30 kilometer afstand van den Rijn zijn gelegen, het bij de huidige tarieven der Rijksspoorwegen voor de afladers *voordeeliger* is gebruik te maken van de *250 kilometer lange spoorverbinding* naar Bremen en Emden dan de aansluitingsvracht van de mijn naar de aan den Rijn gelegen overladingshavens te betalen. Zoo kost het vervoer per spoor, om een voorbeeld te noemen, den exporteurs in het Ruhrdistrict van Dortmund-Eving naar Emden en Bremen — een afstand van 240 kilometer — Rmk. 2.90 per ton; van Bochum-Riemke naar dezelfde bestemming — een afstand van 243 kilometer — Rmk. 3 per ton. Daarentegen bedraagt de vracht van dezelfde stations naar Duisburg-Ruhrort — een afstand van resp. 56 en 36 kilometer — resp. Rmk. 2.50 en Rmk. 2.— per ton!

Bovengenoemde spoorvrachten naar de Deutsche Noordzeehavens vinden toepassing bij een jaarlijksch vervoer van 1.2 miljoen tons; zoodra dit kwantum wordt overschreden wordt op het excedent een vrachtreductie van Rmk. 0.25 per ton toegepast. Zoo kon het grootste deel van den Ruhrkolen-uitvoer over de Deutsche Noordzeehavens gedurende 1934 van dit extra-vrachtvoordeel profiteren. Sedertdien is de vracht naar Emden en Bremen van genoemde stations verlaagd tot resp. Rmk. 2.65 en Rmk. 2.75. Indien men nu bedenkt, dat bij de vrachten van de nabijgelegen mijnen naar Duisburg-Ruhrort nog 45 Pfennig aan overladingskosten, havenvracht en z.g. Ufergeld komen, terwijl de Rijnvracht gemiddeld 90 Pfennig kost, dan is ondanks den meer dan vier-tot zesmaal grooter afstand, het vervoer per spoor naar Bremen en Emden resp. Rmk. 1.50 en Rmk. 1.30 per ton *goedkoper* dan de geographisch aangewezen Rijnroute! En deze voorbeelden kunnen ad libitum worden aangevuld!

Met klem bepleiten de adressanten dan ook een drastische verlaging der aansluitingsvrachten van de mijnen naar de overladingshavens aan den Rijn. Wij verzetten ons niet, aldus het adres, tegen tariefverlagingen, indien deze er werkelijk toe bijdragen den uitvoer te stimuleeren, maar wij moeten met den meesten nadruk protesteeren tegen een politiek, die onder het mom van uitvoervermeerdering, in wezen niet anders dan het grootste nadeel berokkent aan een zoo noodlijdend bedrijf als dat der Deutsche Rijn-scheepvaart. De Rijn is van oudsher de aangewezen route voor den Ruhrkolen-uitvoer.

Op dezen grondslag hebben niet slechts de Rijnreederijen en de particuliere schippers, maar de geheele West-Deutsche mijnindustrie hun bedrijf gebouwd. Het gaat hier om de bestaansmogelijkheid der bedrijven en met name van de Deutsche Rijnvaart

zelf. Men heeft de overtuiging, dat door een van gezonder economisch inzicht getuigende spoorwegpolitiek juist naar die afzetgebieden, waar de concurrentie zich het krachtigst doet gelden, de afzet zich in stijgende lijn zal bewegen. Zeer terecht wijst het adres erop, dat in de niet-Duitsche z.g. „Rheinmündungshäfen” belangrijke Duitsche kapitalen zijn geïnvesteerd en dat de Duitsche vlag in het scheepvaartverkeer dier havens een rol van uitzonderlijke beteekenis vervult.

Men dient in de kringen, waar de leuze „Duitsch goed over Duitsche havens” steeds krachtiger wordt gehoord, te bedenken, dat bestendinging der thans gevolgde politiek Duitschen belangen in de „Rheinmündungshäfen” en breeden kringen der Duitsche Rijnvaart ernstige schade toebrengt.

Zóó is het. De belangen van Rotterdam, ja van ons geheele land, zijn als het ware saamgeveven met het achterland, dat op zijn beurt niet zonder ernstig letsel aan het eigen „Wirtschaftsleben” toe te brengen, straffeloos kan voortschrijden op den dwaalweg der autarkie.

Men kan en voor het Rijnland en voor Nederland mitsgaders zijn eerste havenstad slechts hopen, dat de bezonnen taal der Duitsche belanghebbenden weerklank vindt te Berlijn. Maar ook onze Landsregering moge het adres tot nadenken stemmen. Nadenken over de voortdurend toenemende moeilijkheden waaraan de Rotterdamsche haven het hoofd moet bieden en die zij, aan zichzelf overgelaten, niet zal kunnen overwinnen.

De maatregelen door de Regeering zelve genomen om den nationalen landbouw te steunen, om der industrie door middel van contingentieering e.d. steun te verleen in haar strijd om het bestaan, zijn zonder uitzondering in haar uitwerking nadeelig voor het havenverkeer. De jongste devaluatie van de Belga geeft Antwerpen een niet te achterhalen voorsprong op de Maasstad, terwijl de autarkische tendenzen, waarvan bovenstaande voorbeelden een wel sprekend getuigenis afleggen, de laatste resten van wat eenmaal de welvaartspeilers vormde, dreigen te vernietigen.

Men moge er zich in Den Haag rekenschap van geven, dat ieder uitstel van steunverleening in een zóó ongelijken strijd verkeer verloren doet gaan, dat niet of slechts ten koste van nog grooter offers dan waarmede thans zou kunnen worden volstaan, kan worden teruggewonnen. Wij willen de schier gigantische taak der Landsregering in dezen crisistijd alerminst onderschatten, maar zijn van meening, dat zoo ooit, voor Rotterdam's positie geldt: wie spoedig helpt, helpt dubbel. De devaluatie van de Belga ligt reeds weder een aantal weken achter ons, maar Rotterdam wacht. Wacht nog steeds op het verlossend woord. Moge de Regeering het spoedig spreken. Nog eens: er is *periculum in mora*.

C. VERMEY.

DE LOONSTRIJD IN LIMBURG.

Men schrijft ons:

De dezer dagen bekend geworden bereidverklaring van de Regeering f 800.000 te willen storten in het Mijnwerkersfonds, is de eerste phase van een systeem, welks consequenties onafzienbaar moeten worden geacht. In korte woorden komt het voorstel, waardoor de Regeering een staking denkt af te wenden, hierop neer, dat met Staatsgeld een bepaalde industrie buiten de noodzaak wordt gesteld haar loonen te moeten verlagen. De werking van vraag en aanbod wordt buiten werking gesteld; men geeft eenvoudig een kleine of groote bijdrage uit de Staatskas en het bedrijf kan op den ouden voet worden voortgezet. De mogelijke gevolgen van een loonsverlaging zijn afgewenteld. Het schijnt daarbij zelfs van geen belang te zijn of de betreffende industrie in hoofdzaak voor de binnenlandsche markt of voor de wereldmarkt werkt.

De gevolgen van dezen maatregel die, mirabile dictu, in arbeiderskringen niet met gejuich ontvangen is, kunnen niet anders zijn dan dat voortaan alle industrieën zich tot de Regeering zullen wenden, zoodra haar loonen te hoog worden om op de wereldmarkt te kunnen leveren.

Bepalen wij ons tot de kolenindustrie. Is het noodig de loonen intact te laten, m.a.w. is de positie der mijnwerkers, vergeleken met die van buitenlandsche mijnwerkers, en vergeleken zelfs met die van werknemers in andere Nederlandsche bedrijven zóó, dat de loonen, beter gezegd: de inkomsten, onevenredig laag zijn? In het nummer van 3 April 1935 van dit weekblad is reeds geschreven, dat naar recente vaststelling de gemiddelde inkomsten van ondergrondse mijnwerkers van één der particuliere mijnen in het tijdperk Aug./Dec. 1934 f 23.75 per week hebben bedragen bij een gemiddelden werktijd van 4.62 dagen per week. Indien er geen beperking van den werktijd noodig ware geweest, dan zouden de inkomsten op basis van het vigeerende loon hooger zijn geweest.

Wanneer de mijnwerker nu meent, dat dit inkomen in de waagschaal mag worden gesteld door een economisch niet verantwoorde staking, dan moge hij bedenken, dat zijn Engelsche vakgenooten zich in 1926 blijvend geschaad hebben door een staking, die niet anders kon eindigen dan met een nederlaag hunnerzijds. De reeds zoo in het nauw gedreven Nederlandsche volkshuishouding kan het niet verdragen, dat een industrie, die welhaast voor de helft voor het buitenland werkt, door den belastingbetaler wordt gesteund. Wij laten in dit bestek nu maar onbesproken de vraag of dit wél zou mogen gebeuren, indien het anders ware, nl. indien de hier gedolven kolen alleen in het eigen land verbruikt zouden kunnen worden.

Ook dan zou men de stelling kunnen verkondigen, dat de consument, ook al weer in het belang van de exportbedrijven, niet met zijn voor de kolen betaalden prijs mag bijdragen om een industrie in het leven te houden, die zich niet wil aanpassen.

Wanneer er in Limburg voor alle bij de kolenindustrie betrokkenen — wij zeggen met opzet *alle* — emplooi zal blijven, d.i. wanneer de buitenlandsche markten behouden moeten blijven, dan moet men zich aanpassen. Wil men dat niet inzien, wil men van werknemerszijde met alle geweld de staking, dan moet die komen. De schade zal kleiner zijn, dan wanneer duurzaam ten laste van de schatkist met verkapte subsidies moet worden gewerkt. Hoe willen wij met ons volwaardig geld anders kunnen voortgaan, wanneer de loonen niet meer mogen worden verlaagd? Wij verwijzen ten deze naar Nederlandsch-Indië, waar de loonen over het algemeen van 20 tot 40 pCt. lager zijn geworden dan in 1929. De gevolgen zijn daar duidelijk waarneembaar in den sterk gedaalden levensstandaard, waardoor de koopkracht van den gulden is gestegen.

De Nederlandsche mijnen zetten een groot gedeelte harer kolen en derivaten buiten onze landspalen af — de Staatsmijnen van de productie van haar drie vetkolenmijnen ongeveer 35 pCt. — en hebben daar dus te kampen met mededingers, die, in goud uitgedrukt, loonen betalen, die slechts een percentage van de Nederlandsche bedragen.¹⁾ Nu zou men voor de figuur van op buitenlandsche markten te willen concurreeren, tegen met deze loonen werkende industrieën nog eenig begrip kunnen hebben, wanneer men de verdwazing van de ten top gevoerde autarkie wilde aanvaarden, zooda die van bepaalde zijde wordt gepredikt, waar men schijnt te meenen, dat voor lange, lange jaren het vrije ruilverkeer in den ban gedaan is.

¹⁾ Uit een zeer lezenswaardig artikel van Dr. A. de Graaff in „Het Zwarte Goud” zien wij, dat in België en in de Roer: loonen worden betaald, die resp. 52 en 82 pCt. van de Nederlandsche loonen bedragen.

Dit is natuurlijk schromelijk overdreven.

Zoo goed als de oorlog eindigde, zoo zeker zal ook deze periode van algemeen nationale zelfgenoegzaamheid een einde nemen. Dan moeten wij terug tot de rede, liever nog moeten wij die nooit verlaten. Verdragen derhalve de resultaten van een bedrijf of industrie niet, dat bepaalde loonen worden betaald, dan moet die onderneming alle er bij betrokkenen van hoog tot laag voor de keus stellen of lagere loonen te aanvaarden, waarop de onderneming kan worden voortgezet, of de onderneming te sluiten.

De kosten van levensonderhoud zijn vergeleken met 1929 ongeveer 20 pCt. gedaald. Met die periode vergeleken zijn de loonen ongeveer 10 pCt. gedaald. Wij willen nu volstrekt niet zeggen, dat daarom de loonen maar omlaag moeten worden gebracht. Iedere weldenkende zou het toejuichen, wanneer redding zonder dat alleruiterste middel mogelijk ware. Men mag derhalve aannemen, dat alle betrokkenen, in aanmerking nemende den zegen van geregelde arbeid, tot voor de onderneming mogelijke loonen zullen willen werken, vooral wanneer die liggen boven de „steun” gelden, zooals gelukkig nog het geval is.

Mocht ondanks alles de meerderheid van de onvoldoend, althans slechts eenzijdig ingelichte mijnwerkers toch tot de staking besluiten, dan is in het belang van de volkshuishouding te hopen, dat de Regeering haar daarmede eo ipso verworpen steun-aanbieding intrekke en verder rustig toezie tot het verstandig overleg bij de werknemers zal terugkeeren.

Wat de onmiddellijke gevolgen van staking in het Nederlandsche kolengebied betreft, merken wij op, dat wij den zomer tegemoet gaan en dat kolen van elke hoedanigheid op den eersten wenk, zoowel Oostelijk als Westelijk van ons land, tot zeer lage prijzen verkrijgbaar zijn.

BUITENLANDSCHE MEDEWERKING.

JAPANSCH EN EUROPEESCH LOONEN.

Prof. Dr. Paul Keller te Yokohama schrijft ons:

De Japanners verzetten zich tegen de vergelijking van hun *lage geldloonen* met de belangrijk hogere nominale loonen van het buitenland. Terecht. Niet uitsluitend omdat een loonvergelijking zoalang moet hinken, tot de koopkracht van de aan beide zijden ontvangen geldloonen is bepaald (zij is in Japan op het oogenblik ongeveer tweemaal zoo groot als in Nederland), maar ook wegens het *eigenaardige van het Japansche loonstelsel*. De Japansche arbeider ontvangt niet de volledige contraprestatie van zijn arbeid in weekloon; er moet aan eenige verdere, voor het jaarlijksch inkomen van den arbeider belangrijke factoren aandacht worden geschonken. Japansche beambten en arbeiders ontvangen jaarlijks een- of tweemaal een z.g. bonus. Dat is een vergoeding, gewoonlijk ten bedrage van een maand loon, die in tijden van goeden gang van zaken tot het peil van een jaarsalaris of zijn veelvoud kan stijgen. De betaling van een bonus is in Japan een zoo algemeen gebruik, dat zij zelfs ten aanzien van de staatsemployé's wordt gehandhaafd. De gewoonlijk zeer vormloos overeengekomen vergoeding voor arbeidsprestatie vormt derhalve een soort „basisloon”, waarnaast de veranderlijke factor van den bonus staat, waarvan het peil wordt aangepast aan het resultaat van het bedrijf. Het Japansche loonstelsel verkrijgt daardoor een elasticiteit, die geheel afwijkt van de starheid van Europeesche loonovereenkomsten.

Is het basisloon toereikend ter dekking van de kosten van levensonderhoud — hetgeen tot dusver in ruime mate het geval was — dan kan van sociaal-politiek standpunt ternauwernood een ernstig bezwaar tegen den bonus worden gemaakt. Hij komt neer op een deelgenootschap op korten termen van de beambten en arbeiders en kan met succes de cri-

tiek ontzenuwen, die het uitgeven van kleine aandelen door Amerikaansche ondernemingen bij de vakbeweging heeft ontketend. De Europeesche arbeiders zullen echter het Japansche bonusstelsel het verwijt betreffende de onzekerheid van het inkomen van den arbeider niet besparen. Het streven naar verzekering van een zoo hoog mogelijk loon van de zijde der arbeidersschap staat hier tegenover de onbetwistbare voordeelen van een voor aanpassing vatbaar loonstelsel voor den ondernemer en het lot van de onderneming.

In Japan is het bonusstelsel algemeen ingeburgerd en het ontmoet voor zoover ik weet geen ernstige oppositie. Men kan zich, wanneer men leeft van Europeesche ervaringen, er dikwijls over verwonderen, dat zelfs bij zeer hoge dividenduitkeeringen, gelijk zij in Japan de laatste jaren zijn voorgekomen, geen critiek uit de kringen der werknemers wordt vernomen. Ten deele valt dit stellig toe te schrijven aan de beperkte mogelijkheden van vrije, critische meningsuiting in Japan; grooter effect echter heeft het feit, dat de arbeider van de succesrijke onderneming op hetzelfde oogenblik, dat de aandeelhouder zijn dividend ontvangt, in den vorm van een bonus eveneens een aandeel in de opbrengst ontvangt. De halfjaarlijksche of jaarlijksche bonus vormt in ieder geval een belangrijke aanvulling van het inkomen van den Japanschen arbeider, waarmede bij internationale loonvergelijkingen rekening dient te worden gehouden.

Behalve den jaarlijkschen bonus kent het Japansche loonstelsel den *ontslagbonus*. Vroeger beschouwd als geschenk voor en erkenning van gepresterde diensten, wordt ook deze bonus tegenwoordig meer en meer als „verschuldigd” beschouwd, ofschoon aan deze opvatting de geschreven rechtsbasis nog ontbreekt. De gewoonte van uitbetaling van een bonus op den dag van het ontslag is echter zoo sterk, dat zij zelfs in geval van faillissement wordt gehandhaafd, zonder dat een schuldeischer er tegen op zal komen.

De ontslagbonus bedraagt in den regel een maand salaris per dienstjaar. Wie twaalf jaren in dienst was van de onderneming, krijgt bij zijn vertrek een jaar salaris uitbetaald. Deze bonus verzekert den ontslagene het bestaan gedurende den eersten tijd van zijn werkloosheid, geeft hem een zekere vrijheid in het zoeken naar werk en verlicht daardoor het ontslag zelf. Twisten over ontslagen, die in Europa vrij algemeen zijn, kent men in Japan niet. Er is in het Japansche arbeidersrecht een streven merkbaar, den thans uit moreele verplichting en gewoonte verleenden ontslagbonus tot een eigenlijken rechtsplicht van den ondernemer te maken. Waarschijnlijk zal echter het tegenwoordige tijdperk met zijn dalende winsten en loonen voor dit streven weinig gunstig zijn.

Het derde onderdeel van het loon bestaat uit belangrijke *prestaties in natura* van den Japanschen werkgever aan zijn arbeiders. De Japansche arbeider van de groote ondernemingen eet in de kantine van zijn fabriek. Hij ontvangt daar voor 2.5 tot 4.5 cent een goed toebereid maal, dat in overeenstemming is met zijn gewone voeding: rijst met visch en groente; voor de mannen zag ik een middagmaal met prachtig vleesch. Het is duidelijk, dat de prijs, dien de arbeider voor de voeding betaalt, niet in staat is, de kosten te dekken. De onderneming legt ~~er~~ geld op toe; een prestatie, die zoowel in haar budget als in dat van den arbeider, tot uiting komt. In de Japansche textielindustrie, de belangrijkste industrie van het land, verleent de onderneming de ongehuwde arbeiders en arbeidsters ook onderdak. Daar de woongelegenheid ten deele geheel vrij, ten deele tegen een kleine vergoeding, die de kosten slechts ten deele dekt, wordt verstrekt, moet ook in deze prestatie van de onderneming aan de arbeiders een deel van de belooning worden gezien.

Voegt men bij de hier beschreven prestatie nog

eenige andere: de goedkope voorziening van de arbeiders van de dagelijksche verbruiksartikelen door bazars (die zich in alle groote fabrieken bevinden), de kosteloze medische hulp, de vakopleiding, de algemeene en huishoudkundige ontwikkeling in scholen en cursussen, de sportterreinen en recreatiegelegenheden, dan zal men de onjuistheid van een vergelijking alleen van de geldloonen in Japan en het buitenland niet kunnen betwisten, zelfs indien men er zich rekenschap van geeft, dat deze supplementaire prestaties van den Japanschen werkgever van onderneming tot onderneming in quantum en qualiteit zeer ver uiteenloopen.

Het geschetste loonstelsel geldt in alle Japansche bedrijven en bijna alle buitenlandsche ondernemingen, die Japanners in dienst hebben, hebben er zich bij aangepast.

Een uitzondering vormen slechts eenige filiaal-ondernemingen in de automobielbranche, gelijk de Fordfabriek te Yokohama en de Dunlopfabriek te Kobé. Zij betalen volgens het voorbeeld van de moederondernemingen een veelvoud van de in Japan gebruikelijke loonen. Volgens verklaringen van haar leiders is deze politiek van relatief hooge geldloonen zonder nevenprestaties ook in de Japansche fabrieken loonend: Ford te Yokohama stelt een wagen samen in hetzelfde aantal uren als Ford te Detroit noodig heeft.

Er komen in deze fabrieken geen arbeidsconflicten voor; bij haar melden zich de gequalificeerde arbeiders aan en zij doen hun uiterste best teneinde het goed betaalde werk niet te verliezen. Dit optreden van de Amerikaansche ondernemingen is een interessante proefneming met Japanschen arbeid; de ervaringen mogen echter wegens het eigenaardige karakter van de desbetreffende organisaties (lopende band, regeling van het tempo) niet tot algemeene gevolgtrekkingen leiden.

Reeds meermalen heeft men getracht, de gemiddelde prestatie van den Japanschen arbeider met die van de arbeiders van andere landen te vergelijken. Onlangs geschiedde dit in een zeer instructief opstel van het Engelsche tijdschrift „Living Age” (Decemhernummer 1934). Uit het genoemde onderzoek blijkt, dat de prestatie van den Japanschen industrie-arbeider, per uur berekend, ongeveer twee derden bedraagt van die van den Engelschen arbeider. Het minus van den Japanschen arbeider wordt echter in zijn jaarprestatie ten volle gecompenseerd, doordat hij meer uren per dag en meer dagen per jaar (in den regel heeft hij slechts twee vrije dagen per maand) werkt. Lagere loonen in Japan kunnen derhalve slechts voorwaardelijk worden gemotiveerd met de „geringe productiviteit van den Japanschen arbeider”.

Zij zijn mogelijk zoolang de kosten van levensonderhoud op het tegenwoordige lage peil blijven. Of zij ook in de toekomst zoo laag gehouden kunnen worden, is voornamelijk afhankelijk van de agrarische en de valutapolitiek van Japan. Op het oogenblik kan de Japansche industrie-arbeider met zijn totale loon in het algemeen overeenkomstig zijn stand leven. Hij ontvangt geen „hongerloon”. Het beste tegenbewijs schuilt wel in zijn spaarcapaciteit. Wie kan sparen, moet meer verdienen, dan voor zijn bestaan alleen noodzakelijk is.

De Japansche arbeider zal er naar streven, een grooter aandeel te krijgen in de opbrengst van de onderneming. Dat zal hem naar alle waarschijnlijkheid evenzeer gelukken als het de Europeesch-Amerikaansche arbeiders in den loop der ontwikkeling gelukte. De geregeld werkende en goedkoop levende Japansche industrie-arbeider zal echter thans reeds den gedeeltelijk werklozen Europeeschen standgenoot om zijn hooge uurloonen waarschijnlijk niet benijden.

(Nadruk verboden.)

AANTEKENINGEN.

De tegenwoordige handelspolitiek der Vereenigde Staten.

Nadat reeds eerder door de Vereenigde Staten handelsverdragen waren gesloten met Cuba (begin September 1934) en met Brazilië (Februari 1935), volgde begin Maart het handelsverdrag met België/Luxemburg, terwijl met andere landen onderhandelingen geopend zijn.

Deze besprekingen hebben plaats op basis van de Tariff Bargaining Act van 12 Juni 1934, waarbij de Regeering gemachtigd werd tot het sluiten van bilaterale overeenkomsten, waarbij de tarieven met maximaal 50 pCt. verlaagd kunnen worden. Deze overeenkomsten mogen eerst afgesloten worden, wanneer belanghebbenden in „hearings” hun belangen hebben bepleit. Voorts is van belang, dat de Amerikaansche handelspolitiek vasthoudt aan het beginsel der reciprociteit en het is juist deze meestbegunstigingsclausule, welke in de practijk maakt, dat de verminderingen der invoerrechten, zooals uit het verdrag met België blijkt, slechts worden toegepast op die goederen, welke in het exportschema van het betrokken land specifiek zijn, zoodat de verlaging van rechten andere landen slechts ten deele ten goede komt.

Zoo werden in het verdrag met België de rechten verlaagd voor kant, voor jachtgeweren, voor cement en enkele andere producten. Van belang is voorts, dat het met België gesloten verdrag wel sterk het karakter draagt van een *conditioneële* meestbegunstiging, gezien het feit, dat verschillende beperkende clausules werden opgenomen. De kenmerkendste is wel, dat de landen het voorbehoud hebben gemaakt, dat de overeengekomen voorrechten kunnen worden opgeheven, wanneer mocht blijken, dat derde landen van deze verplichtingen op grond van de meestbegunstiging meer profijt trekken dan de tot het verdrag toegetreden partijen.

De valuta-clausule, waarbij bepaald is, dat de landen zich bij wijziging in de valutaverhoudingen tusschen de beide landen nieuwe onderhandelingen voorbehouden, waartoe de wensch binnen 30 dagen kenbaar moet worden gemaakt, mag in dezen tijd van onzekere valutaverhoudingen niet als een wezenlijke beperking beschouwd worden. Intusschen is bij de inmiddels opgetreden wijziging door de devaluatie van de Belga het verdrag door de Vereenigde Staten niet opgezegd.

De geruchten, welke oorspronkelijk liepen over het voornemen van de Regeering der Vereenigde Staten, een „zwarte lijst” aan te leggen van enkele landen, welke een discrimineerende politiek hadden gevolgd of nalatig waren geweest in het vervullen van hun financieele verplichtingen tegenover de Vereenigde Staten en hierdoor geheel uitgesloten zouden worden van eventueele voordeelen, voortvloeiende uit meestbegunstigings-verdragen, zijn niet juist gebleken. Wel heeft de Regeering bij gelegenheid van de afkondiging van het verdrag met België een proclamatie uitgegeven, waarvan de inhoud in deze richting gaat.

De landen zijn hierbij in drie groepen ingedeeld.

De eerste groep omvat die landen, welke ten volle deelen in de voordeelen, die thans aan België en wellicht later aan andere landen op grond van reciprociteitsverdragen worden verleend.

De tweede landengroep verkrijgt de voordeelen, voortvloeiende uit het verdrag met België slechts voor den tijd van zes maanden, binnen welken tijd een verdrag met de Vereenigde Staten moet zijn tot stand gekomen, een bepaling, welke de beteekenis van een zachten dwang heeft. Tot deze groep behooren de landen, waarmee de Vereenigde Staten thans reeds onderhandelingen hebben aangeknoopt; dat zijn: Canada, Frankrijk, Nederland, Spanje, Zwitserland en Tsjecho-Slowakije.

Tenslotte behooren tot de derde groep die landen, welke de bestaande verdragen niet ten volle zijn na-

gekomen of aan hun financiële verplichtingen ten opzichte van de Vereenigde Staten niet of niet geheel hebben voldaan. Deze landen profiteren van de voordeelen, op grond van de meestbegunstigingsclausule in het verdrag met België, slechts voor den duur van het nog loopende verdrag, dat inmiddels door de Vereenigde Staten is opgezegd, vermeerderd met 30 dagen. Tot deze groep behooren Duitschland, waarmede nieuwe onderhandelingen zijn te wachten, Italië, waarmede reeds onderhandelingen zijn aangeknoopt en voorts Denemarken en Portugal.

Bij de indeeling in deze groepen zal als belangrijkste maatstaf gelden de mate, waarin een land de Vereenigde Staten in ongunstigen zin discrimineert¹⁾, terwijl er nadrukkelijk op wordt gewezen, dat de absolute hoogte van de tarieven alleen niet beslissend is. Evenmin zal invoering van contingentieeringsmaatregelen, deviezenbeperkingen, invoering van staatsmonopolies, enz. op zichzelf als een onvriendelijke daad worden beschouwd. De hand zal er echter aan gehouden worden, dat bij al deze maatregelen aan den Vereenigde Staten een fair en onpartijdig aandeel in den invoer wordt toegestaan. Zoo zal ook bij de deviezentoe wijzing volgens Staatssecretaris Hull deze niet moeten geschieden op basis van den uitvoer over een zekere periode naar een bepaald land, doch volgens den natuurlijken loop van den buitenland-schen handel, een opvatting, welke met die van de Duitsche Regeering b.v. strijdig is.

Frankrijk is in de tweede groep geplaatst, hoewel er ernstige meeningsverschillen bestaan over het door dit land toegepaste dubbele tariefstelsel en het systeem van invoercontingenten, daar onderhandelingen reeds gaande waren en men blijkbaar vruchten van deze tegemoetkomendheid verwacht. Ook Tsjecho-Slowakije heeft zich na een notawisseling, waarbij het het reciprociteitsbeginsel aanvaardde, in de tweede groep weten te plaatsen.

Bij de onderhandelingen met Canada manifesteerden zich de moeilijkheden, welke het gevolg zijn van oude bindingen. De Vereenigde Staten toch gevoelen zich benadeeld door de preferenties, welke dit Dominion op grond van het Ottawaverdrag verplicht is aan Groot-Brittannië te geven, waartegenover Canada opmerkt, dat de aan Cuba toegekende preferenties van gelijk karakter zijn. Daartegenover beroepen de Vereenigde Staten zich op de bijzondere politieke verhouding, welke dit land ten haren opzichte inneemt, en stellen dit als een uitzonderingsgeval voor.

Bij het verdrag met *Brazilië* is duidelijk gebleken, hoe de bovengeschetste politiek reeds praktisch werd toegepast, daar dit land de maximale verlaging van rechten op mangaanertsen verkreeg, terwijl Rusland, waarmee in zake de schuldenkwesitie geen bevredigende regeling tot stand kwam, van dit voorrecht uitgesloten werd. G.

¹⁾ Onder discriminatie verstaat de Amerikaansche wet niet alleen een stelsel van differentieele douane-tarieven, maar eveneens een contingentieeringsstelsel, waarbij de landen niet uniform worden behandeld.

Om deze reden hoort ook Nederland tot de groep van landen, die slechts gedurende een periode van zes maanden de voordeelen op basis van de meestbegunstigingsclausule kunnen genieten.

Immers, de gewijzigde crisisinvoerwet heeft ook in Nederland het stelsel van een discrimineerende contingentieeringspolitiek ingevoerd.

De Indische Staatsfinanciën.

In de rede op 2 Mei in de ledenvergadering van den Ondernemersraad van Nederlandsch-Indië gehouden, heeft de heer Ch. J. I. M. Welter uitvoerig aandacht geschonken aan de openbare financiën van Ned.-Indië. Zijn opvattingen zijn gebaseerd op de meening, dat het thans bereikte niveau der wereldmarktprijzen voorschijnd blijvend zal zijn met eenige fluctuaties naar beneden en naar boven. Volgens de heer Welter schijnt er bij velen in den lande nog

steeds het inzicht te bestaan, dat, als wij het maar kunnen uithouden met behulp van onze reserves, op een goeden dag wel weer een keer zal komen, die het mogelijk zal maken de geleden verliezen in te halen. Aan het slot van zijn rede wees de spreker erop, dat nog lang niet alle mogelijkheden zijn uitgeput, die den afzet van Indische producten kunnen bevorderen.

„Er zijn nieuwe landen ontstaan en in die landen nieuwe markten en kunnen wij in gemoede getuigen, dat wij de mogelijkheden, die zij bieden, hebben onderzocht, laat staan uitgeput?” Voor onze uitvoerproducten moet propaganda worden gemaakt, zooals bijv. reeds de thee- en rubbercultures doen. „Een groote taak ligt hier zeker weggelegd voor de Regeering, een taak voor de vervulling waarvan er geld moet zijn, omdat zij de levensbelangen van Indië raakt.”

Wat nu de Staatsfinanciën betreft, daarover merkte de heer Welter o.a. het volgende op.

„Van welk een omvang de bezuinigingsarbeid is geweest, moge blijken uit de volgende percentages, waarmede sinds 1929 de uitgaven zijn verlaagd voor eenige belangrijke onderdeelen der begrooting:

Binnenlandsch Bestuur	40 pCt.
Justitie en Politie	36 „
Defensie	37 „
Onderwijs	43 „
Gezondheidsdienst	43 „
Land- en Mijnbouw en Handel en Nijverheid	23 „
Pensioenen	26 „
Overige uitgaven	55 „

Daarentegen is op rente en aflossing bezuinigd 2.7 pCt. en het is duidelijk, dat een aldus samengesteld budget lijden moet aan een sterke innerlijke onevenwichtigheid, ook als de totalen van uitgaven en van inkomsten met elkaar in evenwicht zijn gebracht. In dit enkele cijfer manifesteert zich het probleem der vaste lasten, dat opgelost zal moeten worden, wil er van een werkelijk evenwicht in het budget sprake kunnen zijn.

Zooals bij percentages als de hooger genoemde wel niet anders kan, zijn de bezuinigingen zich gaan uitstrekken tot de vitale deelen van de Staatstaak. Er bestaat een eenstemmig inzicht, dat op onderwijs, volksgezondheid, bestuur, politie en defensie praktisch niet meer kan worden bezuinigd. Op het gebied van het bestuur zijn reeds maatregelen getroffen, welke ongetwijfeld van bedenkelijken aard zijn; ik denk aan de opheffing van sommige regentschappen en aan de ten vorigen jare gelaste samenvoeging op groote schaal van districten en onderdistricten, waardoor de waarborgen voor een goed en doelmatig bestuur en voor de bescherming van de bevolking tegen willekeur, volgens de staatsregeling een der gewichtigste plichten van den Gouverneur-Generaal, uiteraard zijn verzwakt. Waarlijk, bezuinigingen van dezen aard grijpen heel wat dieper in en zijn uit politiek oogpunt heel wat gewichtiger dan die op het Kantoor van Arbeid, waarover de Tweede Kamer zich onlangs bij de behandeling der Indische begrooting meende te moeten warm maken.

Het is zeker niet uit zucht tot critiek of uit gemis aan begrip van de moeilijkheden, waarvoor de Regeering zich gesteld ziet, dat ik zooeven gewaagde van een voor het uiterlijk in evenwicht zijnd budget. Het heeft geen nut en dient geen enkel belang de zaken gunstiger voor te stellen dan zij zijn en het mag dus erkend worden, dat in wezen het evenwicht nog zeer labiel is. Wie eenigszins dieper ingaat op de samenstelling van het budget, krijgt dan ook een indruk, welke veel minder bevredigend is, dan op grond van een globale beschouwing van de totaal-cijfers gemotiveerd schijnt.

In de eerste plaats is de belastingheffing opgevoerd tot een zoodanig peil, dat economisch herstel daardoor wordt tegengehouden; hetzelfde geldt voor de tarieven der Overheidsdiensten.

In de tweede plaats heeft men belangrijke uitgaven

naar de toekomst verschoven door vertraagde schuldaflossing en gewijzigde financiering van de pensioenslasten.

In de derde plaats heeft een belangrijke kapitaalsintering plaats door onvoldoend onderhoud en onvoldoende aanvulling van kapitaalsgoederen.

En in de vierde plaats is het peil der uitgaven thans zoodanig, dat een normale uitoefening van onze taak in Indië, welke toch is het *voortbrengen* van land en volk in geestelijk en materieel opzicht, daardoor ernstig wordt geremd.

Van de uitgaven in het budget 1935 is 38 pCt. bestemd voor bezoldigingen, 14 pCt. voor pensioenen, 24 pCt. voor rente en aflossing der schuld, waarna dan 24 pCt. of nog 80 miljoen overblijft voor de materiele voorziening van leger, vloot, politie, alle landsdiensten en voor de behartiging van den zedelijke en stoffelijke vooruitgang van een volk van bijna 70 miljoen zielen.

Op een dergelijke basis kan men, naar mijn inzicht, wel tijdelijk Indië besturen, maar niet lang. Er ontbreekt aan een bestuur op dezen voet feitelijk elk perspectief, terwijl de druk van den enormen schuldenlast, thans ruim 1½ miljard, welke in een verhouding tot de gewone inkomsten staat van 6:1 tegen vroeger van 1½:1, zoomede de naar de toekomst verschoven lasten maken, dat als de omstandigheden niet veranderen, een druk op het land zal blijven rusten, die vooruitgang en ontplooiing in bedenkelijke mate remmen zal.

Het is goed zich den toestand van Indië niet beter voor te stellen, dan hij in werkelijkheid is, maar voor te groot pessimisme is m.i. geen reden. Ik persoonlijk heb, ondanks alles, een rotsvast vertrouwen in de toekomst van Indië. Indië is nu eenmaal door een bijzondere samenloop van gunstige omstandigheden in staat allerlei tropische producten voort te brengen tegen prijzen, waartegen dat elders niet mogelijk is; het heeft een talrijke, intelligente bevolking, sober en eenvoudig en matig in zijn aanspraken, en ligt in economisch opzicht gunstig. Het is, tegen de natuur en tegen de logiek der dingen, dat voor een dergelijk gebied blijvend zouden zijn de factoren, die thans hun ongunstigen invloed uitoefenen.

Indië is in economisch opzicht een jong land, met de elasticiteit, die daaraan inhaerent is; ook in het verleden heeft het groote regeneratieve kracht getoond en zich snel uit depressies weer opgewerkt.

De voorwaarden daarvoor zijn voor een belangrijk deel vervuld. Van de drie componenten, die op het productieproces invloed uitoefenen, de bevolking, het bedrijfsleven en de Regeering, hebben de eerste twee zich geheel en volledig aangepast aan de gewijzigde omstandigheden, zoowel wat inkomsten als wat uitgaven betreft. De Regeering heeft hetzelfde gedaan wat de uitgaven betreft, maar, de daling der inkomsten trachten op te vangen door een te zwaar aanzetten van de belastingschroef en het aanhouden van nu veel te hoog geworden tarieven en andere heffingen, hetgeen remmend en storend moet werken op de herleving van het productieproces op het ingetreden, lager niveau."

Het werkverschaffingsprogram van President Roosevelt.

Nadat de „Emergency Relief Appropriations Act of 1935" in het Huis van Afgevaardigden direct was aangenomen, heeft de Senaat het ontwerp ongeveer twee maanden behandeld, vóórdat het tot wet werd verheven. In groote lijnen is de wet, welke als een onderdeel van één groot sociaal welvaartsprogram moet worden beschouwd, in overeenstemming met het voorstel, zooals Roosevelt dat op 4 Januari bij zijn boodschap aan het Congres indiende. Bij die gelegenheid eischte Roosevelt van het Congres de uitgaven van het respectabele bedrag van \$ 4,88 miljard. Hiervan zouden \$ 4 miljard moeten dienen voor werkverschaffing aan 3,5 miljoen arbeiders; de rest voor

directen steun tot het tijdstip, dat de werkverschaffing goed op gang zou zijn. De dan nog resterende, thans steun ontvangende werklozen, ten getale van 1,5 miljoen, zouden wederom, als vroeger, ten laste komen van de locale overheid.

De grootte van het bedrag springt direct in het oog, wanneer wij bedenken, dat het hooger is dan het totaal van de rest van de begrootte uitgaven. Het zal dan ook gevonden moeten worden door een beroep op de geldmarkt, daar de inkomsten uit de belastingen in het komende belastingjaar nauwelijks voldoende zullen zijn om in de andere begrootte uitgaven te voorzien. Het gevolg zal zijn, dat de verhouding van het bij de banken ondergebrachte handelspapier tot de beleggingen van dezen in regeeringsobligaties, schatkistpapier e.d. nog ongunstiger zal worden voor de eerste categorie dan reeds nu het geval is.

Voor de aanwending van de \$ 4,88 miljard verlangde de President bovendien een blanco-volmacht; alleen gaf hij zeer in het algemeen aan, dat de middelen zouden moeten dienen voor het opruimen van sloppen, voor electricatie op het platteland, voor bebossching, voor het tegengaan van erosie, voor de verbetering van het wegennet, enz. Een gedeelte van dit plan was niet bestemd enkel en alleen om arbeiders werk te verschaffen, maar om noodzakelijke verbeteringen tot stand te brengen. Dit blijkt ook uit de boodschap van 24 Januari, waarin Roosevelt een duurzaam program ter handhaving van de nationale welvaartsbronnen noodzakelijk acht.

De loonen, die bij de werkverschaffing betaald worden, zullen hooger moeten zijn dan de geldende steun, doch lager dan de normale loonen. De ervaringen waren nl. van dien aard, dat men inzag, dat anders, evenals bij de „Civil Works Administration", arbeiders uit het particuliere bedrijfsleven zouden wegtrekken naar de werkverschaffing, wat uiteraard niet de bedoeling was. Toch was er in het Congres nog al wat oppositie tegen de door den President ontworpen loonregeling. Ook heeft men Roosevelt niet zonder meer een blanco-volmacht willen verleenen. De wet bepaalt toch de bedragen, die voor de diverse onderdelen van het program besteed zullen mogen worden, en wel als volgt:

- a. Verbetering van het wegennet door het wegnemen van wegkruisingen en het bouwen van viaducten enz., tot een maximum van \$ 800 miljoen.
- b. Steun aan het platteland, transmigratie, irrigatie, ontginning enz., tot \$ 500 miljoen.
- c. Electricatie op het platteland tot \$ 100 miljoen.
- d. Huizenbouw, tot \$ 450 miljoen.
- e. Steun aan onderwijzend en administratief personeel en personen uit de vrije beroepen, tot \$ 300 miljoen.
- f. Civilian Conservation Corps tot \$ 600 miljoen.
- g. Leeningen voor overheidsprojecten e.d. tot \$ 900 miljoen.

h. Hygiënische verbetering, voorkoming van erosie, van waterverontreiniging, van zee- en kust-erosie, van overstroming van rivieren, bebossching, havenverbetering enz., tot \$ 350 miljoen.

De waarde van deze bepalingen wordt inmiddels wel weer eenigszins getemperd door verschillende clausules, welke o.a. bepalen, dat de President nog een extra bedrag van \$ 800 miljoen, naar eigen goeddunken, over bovengenoemde posten zal mogen verdeelen.

Ook ten aanzien van de loonen heeft de President een kleine concessie moeten doen. Bepaald is nl., dat normale loonen betaald zullen worden bij de door de Federale regeering te ondernemen bouwprojecten. Voor de rest staat het den President vrij te bepalen, welke loonen betaald zullen worden, met deze uitzondering, dat deze geen aanleiding mogen geven tot een verlaging van de loonen in de particuliere bedrijven.

Tot verre gaande wijziging zal de onder b. genoem-

de transmigratie moeten leiden. Het ligt toch in Roosevelt's bedoeling, dat heele bevolkingsgroepen van de minder vruchtbare streken naar vruchtbaarder gebieden zullen verhuizen. De onder *d.* genoemde huizenbouw slaat op het bouwen van huizen in de nabijheid van de groote steden, waarin de bewoners van de op te ruimen achterbuurten zich zullen moeten vestigen.

„The Times” van 26 April 1935 vestigt er de aandacht op, dat de toekomst van de „New Deal” geheel zal afhangen van het al of niet slagen van het groote werkverschaffingsplan, dat nu ondernomen zal worden. Wel is men er tot nu toe, door de Agriculture Adjustment Act en de Farm Credit Act, in geslaagd, de prijzen van de landbouwproducten meer in overeenstemming te brengen met die van de industrie-producten, en zijn vele industrieën er, dank zij de N.R.A., weer in geslaagd haar rentabiliteit te herwinnen. Wat de werkloosheid betreft is er echter nog niet veel bereikt. Bij een mislukking, verwacht „The Times”, dat demagogen, als de Senator Long en pater Coughlin, die de laatste maanden sterk ageeren tegen de politiek van Roosevelt, belangrijk aan invloed zullen winnen, daar het den laatsten tijd wel gebleken is, dat men in Roosevelt niet meer het vertrouwen heeft van enkele maanden geleden.

Ook aan andere kanten van de nieuwe wet zijn reeds verschillende beschouwingen gewijd. Zoo behandelt „The Annalist” van 19 April de vraag, wat de resultaten ervan zullen zijn voor de bedrijvigheid. Veel heil wordt er niet van verwacht. Het is toch de bedoeling, zoo wordt o.a. gezegd, dat een overgang wordt verkregen van steun in geld naar steun door werkverschaffing, waardoor er niet, zooals nu 2½, doch 3½ miljoen personen aan het werk zullen komen. En nu is het niet noodzakelijk, dat het aantal nieuw tewerkgestelde personen (één millioen) nieuwe koopkracht zullen krijgen. Terwijl de directe steun gemiddeld \$30 per maand is, zullen de loonen, die in werkverschaffing betaald worden, ongeveer \$50 per maand bedragen. Maar, daar er voor twee jaar tijds \$4 milliard beschikbaar is, zou bij dat gemiddelde inkomen, en na die twee jaar reeds \$0.2 milliard tekort zijn, afgezien nog van de bedragen, die noodig zullen zijn voor toezicht, aanschaffing van materialen etc. Het verschil tusschen den nu betaalden steun en de te betalen loonen in werkverschaffing zal dus kleiner moeten zijn dan \$20 per maand; of men zal de werklozen niet twee jaren achtereen aan het werk kunnen houden, of beide. Zoowel in het eene, als in het andere geval komt dit dus neer op een vermindering van de additioneele koopkracht.

De kleinhandel zal er in zooverre van profiteren, dat de bij de werkverschaffing betrokkenen vrij zullen zijn in het besteden van hun loon en niet een deel ervan zullen ontvangen in goederen, waarvan er overproductie is, zooals bij directen steun het geval is.

Ook de „Civil Work Administration” zoo zegt „The Annalist” heeft als stimulans voor de bedrijvigheid weinig resultaat opgeleverd, terwijl de C.W.A. toch, veel meer dan nu met de „Works Relief Administration” het geval zal zijn, vrij veel koopkracht heeft geschapen. In dit opzicht zal het resultaat dan ook niet meer kunnen zijn, dan dat de huidige bedrijvigheid op peil wordt gehouden, zij het dat bepaalde bedrijfstakken en streken er natuurlijk van zullen profiteren en wel door de aankopen van materialen enz. door de Federale Regeering en door het in dienst stellen van personeel voor toezicht tegen een hooger loon dan geldt voor de werkverschaffing, waar de onder *e.* genoemde post op slaat.

Hoe dit ook zij, het staat vast, dat dit nieuwe experiment nog tal van onzekerheden bevat; bovendien kan het niet op zichzelf worden beschouwd, omdat het een onderdeel is van de economische politiek van Roosevelt, waarover een definitief oordeel nog steeds niet mogelijk is.

K. P.

De Zilverkwestie.

Het zilververoordeel, dat op de Economische en Monetair Wereldconferentie tot stand is gekomen en waarbij de betrokken landen onder meer overeenkwamen de fluctuaties in den zilverprijs te beperken, is door het optreden van de Vereenigde Staten min of meer in gevaar gebracht. Door aankopen op groote schaal, heeft dit land een belangrijke stijging in den zilverprijs teweeggebracht. De regeering is namelijk verplicht door de wet om den voorraad muntzilver te vergrooten tot deze in waarde gelijk zal zijn aan een derde van de waarde van de aanwezige hoeveelheid muntgoud.

Omtrent de motieven van dezen maatregel bestaat nog geen zekerheid. De wensch om tot valuta-stabilisatie te komen, schijnt van invloed te zijn geweest. Men zou dit dan, aldus de New York Times¹⁾ willen bereiken door het uitoefenen van druk op Engeland. Dit land is, door het feit, dat het Pond Sterling aan de Britsch-Indische Rupee is gekoppeld, verplicht om het Pond bij een stijging van den zilverprijs te apprecieeren, omdat dan de intrinsieke waarde van de Rupee zou stijgen. De Vereenigde Staten hopen nu Engeland tot stabilisatie te noodzaken en zouden een verhouding van 1 £ op 5 \$ wenschen. Dat de zilverlanden buitengewoon onaangenaam getroffen worden, blijkt uit de maatregelen, die Mexico reeds heeft moeten nemen en die een loslaten van den zilveren standaard betekenden, en uit de beroering die de Amerikaansche politiek ook in China heeft gebracht en daar tot een gedeeltelijk verlaten van dezen standaard heeft geleid.

Sinds December 1933, aldus „The Economist”, heeft de schatkist een prijs van 64½ cents voor zilver van Amerikaanschen oorsprong geboden, zijnde een constante prijs van \$1.29, verminderd met een muntloon van 50 pCt.

Daarna, en vooral sinds Augustus 1934, werd voortdurend zilver aangekocht, met als gevolg, dat ook de prijs van buitenlandsch zilver op ging loopen en na 1 Februari van dit jaar van 53 tot 62 ½ cents is gestegen. Hoe meer deze prijs den binnenlandschen naderde, des te meer hebben de Amerikaansche belanghebbenden op verlaging van muntloon aangedrongen, wat onlangs inderdaad is geschied. Het bedraagt thans 45 pCt. van den zilverprijs van \$1.29 en de nieuwe aankoopprijs is dus op pl.m. 71 cents gekomen. De prijs op de wereldmarkt steeg hiermede in overeenstemming en kwam op 69 cents.

Omdat ook deze prijs nog niet aan alle producenten een loonende zilverwinning mogelijk maakte, werd op verdergaande maatregelen aangedrongen. Men eischte of een verdere verlaging van het muntloon, of een verhouding met goud van 1 op 16, waardoor de uiteindelijke zilverprijs \$2.18 zou worden.

Het is te verwachten, dat deze Amerikaansche politiek een grooten zilverhonger zal veroorzaken, wat duidelijk wordt als men bedenkt, dat de regeering 1.120 miljoen oz. zilver nodig heeft om haar metaaldekking voor 25 pCt. uit zilver te laten bestaan, terwijl de wereldproductie, die in 1934 ruim 180 miljoen oz. bedroeg, tengevolge van de prijsverhoging misschien zal oploopen tot een 200 à 250 miljoen oz. Ook de Britsch-Indische reserves bij centrale bank en schatkist bedragen slechts 339 miljoen oz. Hier komen nog bij de voorraden in China en in particulier bezit.

Het schijnt „The Economist” toe, dat slechts één oplossing mogelijk is, wil niet de geheele wereld in wanorde worden gebracht. Die oplossing zou bestaan in het gebruik maken van de Gold Reserve Act van 1934, waarbij Roosevelt de bevoegdheid is gegeven den zilveren Dollar tot 59.06 pCt. van de tegenwoordige waarde te devalueeren.

De waarde van zilvervoorraden van de schatkist zou hierdoor aanmerkelijk stijgen en in plaats van 1000

¹⁾ Zie N.R.C. van 3 Mei jl. Av. bl.

miljoen oz. ware een aankoop van 250 miljoen oz. voldoende om de goud-zilververhouding van 3 : 1 te bereiken.

In „Der Deutsche Oekonomist” wordt gewezen op het groote verschil wat ook bij den nieuwen prijs nog zal bestaan tusschen deze en de waarde van den zilveren Dollar of het zilver-certificaat.

Een groot deel van het Congres verwacht van het zilver, dat daardoor de opperheerschappij van het goud zal worden gebroken. Door een, door de zilverpolitiek te regelen, voortgaande inflatie, moet het kapitaal tegenover de arbeid in waarde worden verminderd. Ook wordt gewezen op de mogelijkheid, dat de Amerikaansche regeering tegenover den uitvoer van Amerikaansche goederen een invoer van edel metaal zou willen doen plaats vinden. Ook de schrijver van het genoemde artikel meent, dat de Verenigde Staten met deze politiek niet de verwachte resultaten zullen bereiken. S.

Het streven naar agrarische zelfgenoegzaamheid in Duitschland.

Het „Wochenbericht” van het „Institut für Konjunkturforschung” van 10 April jl. geeft een beschouwing over de doelstellingen van het landbouwplan, dat erop gericht is, Duitschland zoo onafhankelijk mogelijk te maken van het buitenland wat betreft de voorziening van voedsel en plantaardige grondstoffen. Over de actie die de Deutsche landbouw in de laatste maanden is begonnen, zijn nog geen voorspellingen te doen. Zeker is, dat de grootste moeite gedaan wordt om het gestelde doel te bereiken en dat de getroffen maatregelen jaar na jaar meer effect zullen sorteeren.

Tegenwoordige zelfvoorziening van producten, die bij de gegeven klimatologische omstandigheden ook in Duitschland zouden kunnen worden voortgebracht.

Percentage van de totale behoefte	Voedingsmiddelen	Percentage van de totale behoefte	Grondstoffen
98-100	rogge, tarwe, gerst, haver, aardappelen, suiker, vleesch (totaal), eetbare vetten, koemelk (om te drinken), geitenmelk	95-100	hop, alcohol.
90-97	melk en zuivelproducten (totaal), spek, zoetwater-visch, groenten.		
80-89	dierlijke vetten (w.o. boter en reuzel), wildvleesch, fruit, erwten		
70-79	gevogelte, eieren, honig	70-79	hout, wijn (most).
60-69	zeevisschen, vischen (totaal)		
50-59	vetten (totaal)	50-59	huiden, vellen.
40-49	peulvruchten (totaal)		
30-39	noten	30-39	veren (ruwe schatting).
20-29	boekweit, boonen		
10-19	margarine, linzen	10-19	vlas, looistoffen.
1-9	plantaardige vetten (totaal), gierst, mais voor stijfjel	5-9	wol.
		1-4	olievruchten, oliekoeken, plantaardige olie.
minder dan 1	ongemengde plant. vetten, consumptie olie, zuidvruchten, cacao, rijst, sago, specerijen	minder dan 1	hennep, jute, ruwe vezel, katoen, zijde, rubber, boomharzen, schellak, enz.

De percentages van de voedingsmiddelen gelden zonder er rekening mede te houden dat een belang-

rijk deel met behulp van ingevoerd veevoeder, zoals graan, veekoeken en vischmeel, wordt voortgebracht. Hierdoor is de afhankelijkheid van het buitenland voor de voedselvoorziening groter dan uit de cijfers blijkt. Indien wij deze factor mederekenen voor enkele producten, blijkt 80 à 90 pCt. van de varkensvleeschconsumptie en 60 à 70 pCt. van de totale zuivel- en reuzelconsumptie binnenslands te worden voortgebracht. De tabel toont duidelijk, dat het hoofdprobleem bij de producten vet en eiwit ligt, waarvan de behoefte nog voor een zeer groot deel op buitenlandsch aanbod is aangewezen.

De agrarische productie van Duitschland is de laatste tientallen jaren in veel mindere mate toegenomen dan het verbruik. Het productieplan moet daarom in de eerste plaats in een uitbreiding voorzien; tevens moet de productie in haar samenstelling aan de behoefte aangepast worden. Naast de vele maatregelen die hier tot verbetering kunnen leiden, worden er met name drie besproken, die met den bodem in engeren zin samenhangen:

1. intensivering,
2. uitbreiding van de bebouwde oppervlakten,
3. nieuwe verdeling van de oppervlakten.

Van de intensivering, waar onder meer op betere bemestingsmethoden en het gebruik van machines gewezen wordt, is een opbrengst-vermeerdering van 10 pCt. te verwachten. Een vergelijking met andere landen maakt dit waarschijnlijk. De grootte van de voor ontginning in aanmerking komende gronden wordt op 4.3 miljoen ha geschat. Men heeft bij deze schatting geen boscharmoede te vreezen. Aan de mogelijkheid om goede boschgronden in bouwland om te zetten en slechte bouwgronden te bebossen is, vanwege den langen tijdsduur, die hiervoor vereischt zou zijn, geen aandacht geschonken.

Een herverdeling van de bebouwde oppervlakte stuit op klimatologische en bedrijfskundige moeilijkheden. Behoeft- en handelspolitieke veranderingen zullen tot verdere verschuivingen kunnen noodzaken. Men verwacht door al deze maatregelen een belangrijk grotere voortbrenging te kunnen verkrijgen. De productie moet zoo gedirigeerd worden, dat indien er na eenige jaren nog invoer noodig is, deze niet het noodzakelijke levensonderhoud, maar wel bijv. koffie, tabak, cacao en zuidvruchten mag betreffen, zoodat men in tijd van nood zichzelf kan helpen. De verwachtingen kunnen door de winning van nieuw land, het kweken van nieuwe planten of dierensoorten zeker verre worden overtroffen. Wat fruit en groenten betreft, moet men daarentegen met het feit rekening houden, dat door klimatologische omstandigheden invoer noodig zal blijven.

In goede tijden kan de invoer van de buiten het noodzakelijk levensonderhoud vallende producten dienen tot verhooging van den levensstandaard en tot compensatie van den uitvoer van de Deutsche industriele producten.

Discontoverhoging bij de Zwitsersche Nationale Bank.

Terwijl wij de vorige week opmerkten¹⁾, dat de wisselportefeuille in handen van de Zwitsersche Nationale Bank in tegenstelling tot wat men vroeger zag in tijden van goudafvloeiing, thans sterk toenam en er op wezen, dat het merkwaardig genoemd kon worden, dat de circulatiebank haar disconto nog niet verhoogd had, is dan nu met ingang van 3 Mei het disconto van 2 pCt. op 2,5 pCt. gesteld. Hiermee is voor het eerst sedert ruim 4 jaren een wijziging in het disconto aangebracht!

De rente op beleeningen is echter met een vol procent verhoogd van 2,5 op 3,5 pCt. Terwijl de eerste maatregel slechts een gedeeltelijke aanpassing geeft aan de inmiddels aangetrokken geldmarkt, en meer psychologische werking heeft, kan de tweede maat-

¹⁾ E.-S.B. van 1 Mei 1935, pag. 405.

regel van practischer belang zijn, daar als gevolg van de koersdaling van den Zwitserischen Bond en van de bondsspoorwegen het rendement hierop zoo gestegen was, dat een arbitrage tusschen geld- en kapitaalmarkt middels prolongatie voordeel opleverde.

Een rondschrijven van de Nationale Bank aan de particuliere banken, waarin deze verzocht worden, geen faciliteiten te verlenen voor eenige speculatie tegen den Franc, is mede een bewijs van den wil, de goudpariteit te handhaven.

Intusschen heeft de druk op den Franc zich voornamelijk gemanifesteerd op de effectenbeurzen, waar obligaties sterk aangeboden waren. Daartegenover konden aandeelen echter geen belangrijke avances boeken, terwijl bankaandeelen reeds lang sterk dalende waren en daarmee wel de moeilijkheden weerspiegelen, waarin de Zwitserische banken verkeerden als gevolg van transfermoeilijkheden van hun buitenlandsche vorderingen, van de gevaren, welke verbonden zijn aan hun groote deelnemingen in het nationale bedrijfsleven en in den laatsten tijd van de liquiditeitsmoeilijkheden, welke het gevolg zijn van de terugtrekking van buitenlandsche saldi, welke niet alleen de rentabiliteit van het bankbedrijf verkleinen, doch het den banken ook minder gemakkelijk maken de koersen hunner aandeelen te steunen.

Onderstaand staatje, ontleend aan de „Frankfurter Zeitung”, geeft van de koersdaling van bankaandeelen een beeld:

Aand. kap. (mill. Frs.)	Koers in %	Koers			
		23 3 '35	2 Mei '35		
	hoogste	laagste	in %	in %	
Schweiz.					
Kreditanstalt	150	116	109	94	81
Bankverein	160	108	90	74	61
Bkgesellsch.	80	73	57	38	30
Eidgenöss. Bank	75	79	62	32	26
Basler Handelsb.	75	71	58	23	12
A. G. Leu & Co.	40	73	57	35	27

De chemische industrie in Palestina.

Men schrijft ons uit Haifa:

Na grondige voorbereidingen hebben de plannen tot oprichting van een chemische industrie in Palestina thans vasten vorm gekregen door de oprichting van de „Palestine Chemical Development Co.”, met een kapitaal van £P. 100.000 met een dochteronderneming, de eigenlijke exploitatiemaatschappij met een kapitaal van £P. 1 miljoen. De deelneming van de Engelsche Chemietrust in beide ondernemingen komt hierin tot uitdrukking, dat zij van de moedermaatschappij 35 pCt. en van de exploitatiemaatschappij 65 pCt. van het aandeelenkapitaal overneemt. Het resteerende kapitaal van beide maatschappijen wordt door groepen van Joodsche belanghebbenden overgenomen.

Volgens haar programma is de „Palestine Chemical Development Co.” enkel en alleen een promotor- en exploratiemaatschappij voor chemische industrieën en zal zij in Palestina en in het nabije Oosten werkzaam zijn. Het werkterrein van de exploitatiemaatschappij beweegt zich in hoofdzaak op het gebied van de anorganische scheikunde. Het betreft hier in de eerste plaats de productie van zwavelzuur uit gasen, welke uit het roosteren van Cypersch pyriet in Palestina worden gewonnen. Een gedeelte van dit zwavelzuur zal door de Iraq Petroleum Company voor de raffinage van haar petroleum gebruikt worden, waarbij echter niet bekend is, of de I.P.C. zelf of de Shell Company of Palestine als verbruiker optreedt. Voor dit doel zullen 40.000 ton zwavelzuur per jaar worden afgenomen. Voorts is voor de aanwending van het zwavelzuur van de onderneming aan vervaardiging van chemische meststoffen gedacht. Hiervoor komen zowel superfosfaten als ook kaliumsulfaat in aanmerking. Voorts zal de onderneming uit Palestijnsche grondstoffen — uit het loog van de Doode Zee — chloor, sodahydraat e.d. produc-

ten aan de zich ontwikkelende Palestijnsche textielindustrie en andere industrieën leveren. Het spreekt vanzelf, dat dit productieprogramma tot een diepgaand contact met de Palestine Potash Company, welke zouten uit de Doode Zee exploiteert, zal leiden.

Van essentieel belang is vóór alles het feit, dat het voornamelijk exportindustrieën betreft. De Engelsche Chemietrust zal nu b.v. de hoeveelheden superfosfaat, welke zij tot dusverre vanuit Engeland aan het Oosten heeft geleverd, vanuit Palestina leveren. Hetzelfde geldt ook voor de andere producten van de nieuwe onderneming.

Koffievernietiging in Brazilië.

Volgens officieele opgave van den Nationalen Koffieraad in Brazilië werden vanaf het begin in Januari 1931 tot 30 April 1935 vernietigd 34.971.000 balen. Op 28 Februari 1935 bedroeg dit cijfer 34.846.000 balen, waaruit blijkt, dat gedurende de maanden Maart en April 1935 slechts 125.000 balen werden vernietigd.

Rotterdam, 7 Mei 1935.

De zichtbare suikervoorraden in de wereld.

De zichtbare voorraden per 1 Apr. zijn volgens Czarnikow:

	1935	1934	1933
	tons	tons	tons
Duitsland	1.073.000	953.000	1.015.000
Tsjecho-Slowakije	378.000	330.000	432.000
Frankrijk	747.000	544.000	588.000
Nederland	273.000	331.000	250.000
België	156.000	156.000	164.000
Hongarije	82.000	93.000	83.000
Polen	301.000	299.000	365.000
U.K. Geïmp. suiker	254.000	455.000	356.000
„ Binnenl. „	169.000	128.000	86.000
Europa	3.433.000	3.289.000	3.339.000
V.S. Alle havens	558.000	446.000	379.000
Cubaansche havens	582.000	536.000	949.000
Cuba binnenland	1.850.000	1.340.000	1.740.000
Java	1.635.000	2.491.000	2.533.000
Totaal	8.058.000	8.102.000	8.940.000

INGEZONDEN STUKKEN.

WAAROM EVENREDIGE VRACHTVERDEELING?

Ir. J. M. I. Reitsma schrijft ons:

De beschouwingen van Ir. E. Smit heb ik met belangstelling en met waardeering gelezen, hetgeen overigens niet wil zeggen, dat ik geen afwijkende inzichten huldig. Van enkele hiervan moge ik hier getuigen.

1. Zoo acht ik het onjuist, dat de vaste of algemeene onkosten bij het wegverkeer een sterk overwicht in de totale bedrijfskosten uitmaken, zij het dan in mindere mate dan bij het railverkeer (1ste kolom). Het wegverkeer is er om bekend, dat het relatief zeer lage vaste kosten en relatief zeer hooge directe of variabele kosten heeft: het is een typisch arbeidsintensief bedrijf.

Bepaald onjuist acht ik daarom den volzin: „voor het weg- en railverkeer hebben de mogelijkheid voor een hoog opgevoerde frequentie, zomede de geringe directe kosten (c.v.m.) geleid tot een stelsel van differentieele vrachttarieven, om ook de goedkoopere goederen ten vervoer aan te trekken en aldus tot de grootst mogelijke frequentie (lees: dichtheid. R.) te komen.”

Immers, het wegverkeer heeft geen geringe directe kosten — welke integendeel overheerschen —, evenmin is er bij dit verkeer sprake van een „stelsel van differentieele vrachttarieven”, en bij het railverkeer is het de vervoersplicht, welke geleid heeft tot een stelsel van differentieele vrachttarieven en niet de geringe directe kosten, althans niet primair. Wél is het wenschelijk den vervoersplicht voor het wegverkeer in te voeren, als uitvloeisel eener — ook door

ir. S. voorgestane — logische verkeerspolitiek, welke, naar te hopen is, zich niet lang meer zal laten wachten. Het ontbreken van den vervoersplicht leidt tot aftapping van het meest remuneratieve verkeer door de auto.

2. Uit het in kolom 2 gegeven rekenvoorbeeld leid ik af, dat voor een 130-tons motorschip, bij 40 jaarlijkse reizen, de zelfkosten bedragen: f 134 of rond f 1 per ton per reis. Den gemiddelden reisweg op 80 à 100 km stellende, wordt dit 1 à 1,25 cent per ton-km laadvermogen. Een gemiddelde belading van $\frac{3}{4}$ aannemende (de aanname van $\frac{1}{2}$ wanruimte is ietwat aan den lagen kant), wordt dit tenslotte 1,5 à 2 cent per ton-km goed.

Voor een tien keer grooter motorschip (dus 1300 ton) worden de zelfkosten per ton-km ongeveer 0,8 à 1 cent per ton-km goed.

Indien echter hoofdzakelijk over de vrije rivieren of op de tolvrije Rijkskanalen wordt gevaren, worden deze bedragen ongeveer 25 pCt. lager, dus: 0,6 à 0,75 cent per ton-km goed. Voor een 2000 tons schip zijn zij uiteraard nog een fractie lager.

Dit is een zelfkostenden prijs, die van dezelfde grootte-orde als die van het rail-vervoer is, welke naar gelang eener „normale” gemiddelde vervoersdichtheid varieert tusschen 0,5 en 0,8 cent per ton-km goed.

De zelfkostenden prijs van het motorwegvervoer is aanzienlijk veel hooger, te weten 4 tot 10 cent en hooger, dus het 8 à 12-voudige van het water- of rail-vervoer.¹⁾

De uitspraak van ir. S., dat bij een andere verkeerspolitiek (dan de tot dusver gevolgde, indien

¹⁾ Hierbij is nog niet inbegrepen, hetgeen het motorwegverkeer nog ongedekt laat in de uitgaven voor wegen en bruggen ten dienste van het autoverkeer (zie noot 2). Vier cent per ton-km goed geldt voor een tractor met oplegger van 15 ton en 10 cent per ton-km goed voor een twee-assige vrachtauto van 2½ ton draagvermogen, beide berekend op een jaarafstand van 30.000 km en $\frac{3}{4}$ gemiddelde belading. Voor een 1½ tons vrachtauto bedragen de zelfkosten 13½ cent per ton-km goed.

althans, wat daaronder verstaan wordt, de naam van een doelbewuste verkeerspolitiek verdient) wel eens zou kunnen blijken, dat de binnenscheepvaart nog steeds op de goedkoopste wijze de massale transporten kan volbrengen, acht ik derhalve juist, mits aangevuld met de woorden: „evenals de spoorwegen”, want deze doen — zooals bovenstaande cijfers laten zien — in goedkoopte niet voor de waterwegen onder. De erkenning hiervan acht ik van groote nationaal-economische betekenis en behoort m.i. richtinggevend te zijn bij de uitwerking der aanvaarde verkeerspolitiek. Ook voor de Kamers van Koophandel moet dit beslissend zijn.

3. Niet duidelijk is mij, wat de heer S. even later schrijft over „de meest reële verdeling” der lasten der drie vervoermiddelen. Mag ik aannemen, dat de heer S. niet bedoeld heeft, dat eenig transportmiddel de lasten van het andere of zelfs een deel der lasten zal te dragen krijgen, doch dat elk vervoermiddel, overeenkomstig het „selfsustainings”beginsel, zal moeten opkomen voor de te zijnen bate gedane uitgaven?

Ik hoop, dat het antwoord van den heer S. ertoe zal bijdragen den indruk weg te nemen, dat hij bedoeld kan hebben, dat bijv. het motorwegverkeer voor het water- of railverkeer of wellicht beide zal moeten opkomen. Afgezien hiervan, dat ik zulks hoogst onbillijk en onverdedigbaar moet noemen, lijkt het mij zeer gewenscht om geen voedsel te geven aan het absoluut onjuiste fabeltje, dat het motorwegverkeer voor andere verkeersvormen moet betalen. Een leelijk en hardnekkig fabeltje, dat dank zij (?) enkele ongelukkige bewoordingen in de M. v. T. en M. v. A. tot het wetsontwerp-Verkeersfonds helaas in de wereld is gekomen en — doordat het van zekere zijden aanhoudend met groote vlijt dankbaar wordt gecolporteed — een welhaast onverwoestbare duurzaamheid schijnt te bezitten.²⁾

²⁾ Een afdoende weerlegging van het hier gewraakte fabeltje vindt men in mijn E.-S.B.-artikel van 1 Augustus 1934 blz. 700, tweede kolom. Er zijn intendeel ongetelde millioenen Guldens, die jaarlijks door de gemeen-

Indexcijfers van Nederlandsche aandelen.

De Bank voor Handel en Scheepvaart te Rotterdam zendt ons onderstaand overzicht:

Indexcijfers van 12 aandeelengroepen der Amsterdamsche effectenbeurs.¹⁾

	Banken	Electri- citeit	Handels- ondern.	Industrie	Kunst- zijde	Mijnbouw	Olief	Rubber	Scheep- vaart	Suiker	Tabak	Thee
Gemiddelde 1929	158.3	337.5	168.0	432.7	243.0	268.7	402.0	233.5	125.0	398.4	487.3	443.2
„ 1930	149.4	257.7	125.6	264.9	87.4	177.2	371.1	110.7	82.6	292.9	361.3	357.2
„ 1931	118.1	211.8	93.4	167.7	64.5	144.5	209.8	51.8	49.6	181.9	241.6	251.4
„ 1932	76.4	178.3	67.1	115.6	37.6	106.4	137.5	27.0	24.9	107.2	137.9	175.9
„ 1933	84.0	201.8	79.3	137.8	27.8	143.4	164.5	42.8	23.1	112.9	135.9	211.3
„ 1934	75.2	186.8	76.4	158.—	52.2	175.7	155.7	62.5	16.1	94.0	150.8	242.8
Januari 1934	79.2	190.1	85.1	159.—	49.9	157.7	176.6	52.4	18.6	99.9	130.3	229.6
Februari „	80.6	187.4	88.5	158.7	50.9	165.7	178.1	53.3	19.—	106.6	136.2	240.4
Maart „	80.2	187.4	87.3	156.9	60.2	176.1	170.2	54.8	20.1	104.—	135.9	243.4
April „	77.—	190.5	85.1	157.9	59.1	172.9	158.1	56.4	18.5	98.—	137.5	246.8
Mei „	75.4	190.7	80.8	155.9	55.1	178.8	155.5	68.1	17.4	98.9	144.8	252.8
Juni „	71.1	192.—	72.5	154.—	53.8	181.4	157.5	65.8	14.8	96.1	154.1	250.9
Juli „	72.4	195.8	69.—	156.7	50.8	182.4	152.7	68.1	14.7	92.—	157.8	254.7
Augustus „	74.8	188.2	70.8	155.6	50.7	179.7	151.9	73.1	15.2	94.2	168.—	255.7
September „	76.7	188.1	71.8	157.9	51.—	177.2	151.9	72.2	16.1	93.6	168.2	236.1
October „	76.7	183.8	69.6	160.8	50.6	176.9	145.3	65.7	14.4	86.5	164.3	238.1
November „	74.9	179.5	67.9	161.3	48.5	179.—	137.—	58.4	12.9	79.—	153.3	232.3
December „	72.2	167.6	68.1	161.3	46.3	180.2	133.5	61.4	11.9	79.3	159.1	232.4
Januari 1935	74.3	164.3	74.5	169.—	45.4	178.8	140.—	81.6	18.8	88.4	168.3	237.4
Februari „	78.4	166.4	80.1	171.8	45.7	173.4	140.6	79.9	19.8	93.9	166.4	232.7
Maart „	79.2	165.4	78.4	170.5	47.8	162.7	136.5	73.1	18.—	91.8	164.8	208.4
April „	81.2	165.3	81.8	175.6	48.9	171.6	151.—	76.—	18.5	106.2	161.7	214.5

Schommelingen in het aandelen-indexcijfer. 2 Januari 1935 f 2.064.260.000 = 100.

2 Januari	100.—	6 Februari	107.6	6 Maart	103.8	3 April	109.1
9 „	102.4	13 „	106.3	13 „	103.2	10 „	109.—
16 „	103.8	20 „	107.3	20 „	104.2	17 „	108.6
23 „	108.1	27 „	105.7	27 „	106.1	24 „	108.7
30 „	106.1						

¹⁾ Men zie voor de toelichting op dit overzicht het nummer van E.-S.B. van 15 Januari 1930, blz. 64. Nadruk verboden.

4. Dat de classificatie „an und für sich” de lasten van het varend gedeelte der binnenvaartvloot zal verhoogen (4de kolom) is mij niet geheel duidelijk. Misschien wil de heer S. dit nog nader toelichten.

5. Dat er momenteel, partieel beschouwd, niets beters voor de Wet op de zooveel mogelijk Evenredige Vrachtverdeeling in de plaats is te stellen, kan ik den heer S. volgaarne toegeven.

6. Op zijn beurt zal de heer S. het wel met mij eens zijn, dat mettertijd deze wet, welke niet meer is, noch wil zijn dan het minst kwade palliatief, zal moeten worden ingetrokken. Dat de binnenscheepvaart dan — zooals dat zoo heet — „onder het Ministerie van Waterstaat gebracht” zal moeten worden. Dat ook de binnenvaart — evenals dat krachtens de door Minister Colijn ingeluide verkeerspolitiek met het motorwegverkeer staat te gebeuren — aan een vergunningstelsel gebonden zal moeten worden, opdat een herhaling der betreurenswaardige toestanden, als die, welke thans tot de zooveel mogelijk Evenredige Vrachtverdeeling hebben geleid, in de toekomst voorkomen wordt, door beheersching van het aanbod van vervoercapaciteit te water. En tenslotte, dat de sanering van het binnenlandsche verkeerswezen erop toegespitst moet worden, dat de beide werkelijk meest economische vervoermiddelen ook inderdaad dat aandeel in het binnenlandsche vervoer naar zich toe zullen kunnen trekken, waarop zij krachtens hun zelfkostenrekening — in het belang der geheele volkshuishouding! — recht hebben.

Het wordt meer dan tijd, dat het Nederlandsche volk eens ten volle gaat profiteeren van zijn werkelijk meest economische vervoer en dat er een einde komt aan de enorme verborgen lasten, die het motorverkeer op de gemeenschap legt, terug te vinden in de jaarlijksche begrotingen van alle gemeenten, waterschappen, polders, hoogheemraadschappen en provinciën, lasten, naar welker opheffing het publiek in deze tijden reikhalzend uitziert en tevens, dat er een einde komt aan de door niets gewettigde en ongehoorde bevoorrechtiging van het commercieele wegverkeer, waardoor dit in staat is het beste en lucratiefste verkeer ten detrimente van zijn concurrenten af te roemen, en zich aan den vervoersplicht te onttrekken, e.e.a. tot niet geringe schade ook van het algemeen.

Naschrift. Gaarne maak ik van de gelegenheid gebruik, welke de Redactie zoo vriendelijk was mij te bieden, om bij het ingezonden stuk van Ir. J. M. I. Reitsma, naar aanleiding van mijn in het nummer van 10 April jl. verschenen artikel, een naschrift te plaatsen.

schap aan het motorwegverkeer in den vorm van wegen- en stratenverbeteringen, verkeerspolitie, verkeersverlichting, enz. enz. ten koste worden gelegd, millioenen Guldens, die feitelijk uit het Verkeersfonds gefinancierd moeten worden en wier opbrenging als zeer kwellend en oncreus gevoeld wordt. Deze toestand verhindert, dat de publieke geldmiddelen de zoo broodnoodige verlichting ondergaan, opdat men kunne komen tot de voor het bedrijfsleven en het verarmde publiek zoo dringend gewenschte verlaging van vaste lasten.

1. Het vrachtautobedrijf is een typisch arbeidsintensief bedrijf, schrijft Ir. Reitsma. Doch juist hierdoor worden de vaste kosten belast, immers het loon voor den eigenaar-vrachtrijder of chauffeur moet tot de vaste kosten worden gerekend. Tot deze vaste kosten behoren: rente en afschrijving, garagekosten, weggeldbelasting en assurantie, (ook verzekering voor wettelijke aansprakelijkheid), chauffeursloon (eventueel omslag-loon, administratie- en verdere topkosten bij groote bedrijven).

Tot de directe kosten behoren behalve brandstof en smeerolie, de onderhoudskosten.

Hoe de verhouding tusschen vaste en directe kosten is, hangt af van het soort van bedrijf, van het type vrachtauto en het aantal km's, dat hiermede wordt gereden. In de meeste gevallen zijn echter de vaste kosten belangrijk meer dan de directe. De directe kosten (gerekend over een jaar) worden relatief hooger, indien een grooter aantal km's gereden wordt. Slechts indien het aantal km's zoo groot wordt, dat meerder personeel noodig is, krijgt men een plotselinge daling, waarna de stijging zich wederom voortzet.

Indien het mogelijk ware den jaarafstand met denzelfden chauffeur te verdubbelen, dan zouden ook de directe kosten ongeveer tweemaal zoo hoog zijn, dit is echter niet het geval met de algemeene kosten, waarbij slechts de post afschrijving hooger wordt. De zelfkostende prijs per ton-km daalt hierdoor aanzienlijk.

Helaas wordt lang niet altijd voldoende rekening gehouden met de vaste kosten. Vooral bij een te groot vervoerapparaat kan dit er toe leiden, dat vervoerd wordt tegen vrachtprijzen, welke verliesgevend zijn. Nu moet ik den heer R. toegeven, dat men bij het wegverkeer niet kan spreken van een tarievenstelsel, maar wèl is de auto in de gelegenheid, juist door de relatief lage directe kosten, vooral op den korten afstand, vervoer aan het binnenschip met zijn hooge directe kosten (watertollen!) te onttrekken. Het vrachtautobedrijf past dan ook zeer zeker differentieele vrachtprijzen toe.

Meent de heer R., dat indien de vervoerplicht voor de spoorwegen opgeheven zou worden, het stelsel van differentieele vrachttarieven zou komen te vervallen? Ik moet te dien opzichte mijn meening handhaven.

2. Ik neem aan, dat de heer R. de zelfkostende prijs van 0.5 à 0.8 ct. per ton-km (is dit niet te laag gegrepen?) voor de spoorwegen, naar gelang eener „normale” gemiddelde vervoerdichtheid, bedoelt voor het vervoer van massagoederen. Deze lage prijs is dan toch slechts mogelijk, indien hiertegenover staat een zeker vervoer van hooger getarifiseerde goederen, zulks in tegenstelling met de zelfkostende prijs per ton-km bij de binnenvaart, waarbij deze laatste voorwaarde niet bestaat.

3. Gaarne geef ik den heer R. de verzekering, dat het geenszins in mijn bedoeling heeft gelegen, dat eenig transportmiddel de lasten van het andere of een deel daarvan zal moeten dragen.

4. Aan classificatie van binnenvaartschepen zijn

AANVOEREN in tons van 1000 KG.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	28 April/4 Mei 1935	Sedert 1 Jan. 1935	Overeenk. tijdvak 1934	28 April/4 Mei 1935	Sedert 1 Jan. 1935	Overeenk. tijdvak 1934	1935	1934
Tarwe	17.791	329.333	463.893	—	3.707	19.009	333.040	482.902
Rogge	5.614	95.495	173.052	—	281	12.757	95.776	185.809
Boekweit	455	8.755	8.464	—	—	—	8.755	8.464
Maïs	12.915	252.676	349.217	—	41.160	79.207	293.836	428.424
Gerst	6.019	133.321	145.000	300	13.685	23.845	147.006	168.845
Haver	824	48.515	56.409	—	1.460	1.503	49.975	57.912
Lijnzaad	2.953	45.579	96.427	—	188.765	105.820	234.344	202.247
Lijnkoek	800	9.141	38.569	—	—	25	9.141	38.594
Tarwemeel	348	6.223	6.659	71	2.322	970	8.545	7.629
Andere meelsoorten	291	11.131	21.221	—	1.022	2.462	12.153	23.683

vrij hooge kosten verbonden, welke nog uitgaan boven het bedrag, dat door de schippers zou moeten worden opgebracht voor een eventuele vaarvergunning. Ook de kostprijs van nieuw te bouwen schepen zou hierdoor niet onbelangrijk stijgen. Ik acht het zeer ongewenscht het vervoer te water door een aanzienlijke verhooging der vaste lasten duurder te maken. Zooals ik reeds toelichtte, kan men volstaan met het invoeren van een vaarvergunning, welke slechts wordt uitgereikt, indien de staat van onderhoud aan zekere minimum eischen voldoet. Hierdoor worden dezelfde voordeelen van classificatie met geringere kosten bereikt. Voorwaarde is echter, dat ook het vrachtautovoer aan dergelijke voorschriften wordt onderworpen.

5. Met zeer veel genoegen heb ik gelezen, dat de heer Reitsma het met mij eens is, dat er momenteel, partieel beschouwd, niets beters voor de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling in de plaats is te stellen. Dit aan te toonen was de strekking van mijn artikel.

6. Hiermede kan ik mij in hoofdzaak vereenigen, slechts zou ik naar aanleiding van den slotzin van de eerste alinea willen opmerken, dat ook de verhouding tusschen rail- en waterverkeer nader onder het oog gezien zal moeten worden.

E. SMIT.
I

ONTVANGEN BOEKEN.

Dingen op komst door S. F. van Oss. ('s-Gravenhage 1934. Uitgave Haagsche Post).

De hoofdredacteur van de Haagsche Post heeft in den loop van 1934 een aantal artikelen over actuele vraagstukken geschreven, die na om- en bijwerking in een bundel vereenigd zijn. Wij hebben dit boek met veel genoegen gelezen, omdat het voor niet-economisch geschoolden vaak een juisten kijk geeft op verschillende belangrijke problemen van onzen tijd; op bevattelijke wijze wordt de lezer in het onderwerp ingeleid en men wordt onwillekeurig gedwongen vraagstukken te gaan overdenken, die buitengewoon belangrijk zijn.

Grensvragen van economie en ethiek door Prof. Mr. Dr. H. W. C. Bordewijk. (Groningen, Den Haag, Batavia 1934; J. B. Wolters' Uitgeversmaatschappij N.V.).

Rede, uitgesproken bij de overdracht van het rectoraat van de Rijksuniversiteit te Groningen.

MAANDCIJFERS.

HYPOTHEEKRENTEN IN NEDERLAND.

	Amsterdam	Arnhem	Den Haag Volle eigendom	Den Haag Erfpacht	Middelburg	Rotterdam	Zwolle
1933.....	4.67	4.98	4.93	5.01	4.98	4.70	4.89
1934.....	4.49	4.65	4.69	4.95	4.89	4.52	4.65
Jan. 1934 ..	4 $\frac{1}{2}$ ¹⁾	5	5.—	5	5	4.50	4 $\frac{1}{2}$
Febr.	4 $\frac{1}{2}$	5	4.69	5	5	4.68	5
Mrt.	4 $\frac{1}{2}$	5	4.64	5	5	4.55	5
April	4 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	4.70	5	5	4.50	4 $\frac{1}{2}$ -5 ²⁾
Mei	4 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	5.—	5	5	4.50	4 $\frac{1}{2}$ -5
Juni	4.55 ³⁾	4 $\frac{1}{2}$	4.50	—	5	4.50	—
Juli	4.50	4 $\frac{1}{2}$	4.78	5	5	4.50 ⁴⁾	4 $\frac{1}{2}$ -5
Aug.	4.42	4 $\frac{1}{2}$	4.50	5	5	4.56	4 $\frac{1}{2}$ -5
Sept.	4.33	4 $\frac{1}{2}$	4.75	—	5-4 $\frac{1}{2}$	4.50	4 $\frac{1}{2}$ -4
Oct.	4.37 ⁵⁾	4 $\frac{1}{2}$	4.50	4.92	4 $\frac{1}{2}$	4.50	—
Nov.	4.25	4 $\frac{1}{2}$	4.59	4.87	4 $\frac{1}{2}$	4.50	4- $\frac{1}{2}$
Dec.	4.25	4 $\frac{1}{2}$	4.58	4.75	4 $\frac{1}{2}$	4.47	4- $\frac{1}{2}$
Jan. 1935 ..	4.42	4 $\frac{1}{2}$	4.50	5	4 $\frac{1}{2}$	4.36	4- $\frac{1}{2}$
Febr.	4.42	4 $\frac{1}{2}$	4.65	4.76	4 $\frac{1}{2}$	4.23	—
Maart	4.50	4 $\frac{1}{2}$	4.67	4.78	4 $\frac{1}{2}$	4.30	4- $\frac{1}{2}$
April	4.50	4 $\frac{1}{2}$	4.50	4.75	4 $\frac{1}{2}$	4.50	—

1) Op erfpacht 4 $\frac{1}{2}$ %.

2) Bij extra veel overwaarde, b.v. 50 %, bedroeg de rente 4 $\frac{1}{2}$ %.

3) Op erfpacht 4 $\frac{1}{2}$ %.

4) Voor hypotheek tot een gezamenlijk bedrag van f 34.500.— en 4.25 % voor een hypotheek van f 10.000.—.

Nadruk verboden.

Het wetsontwerp op de besloten N.V. door Mr. J. H. Leenen, accountant te Nijmegen. (Rotterdam 1934; Nijgh & van Ditmar N.V.).

Versterking van den handel tusschen Nederland en Finland, het land waar de crisis geëindigd is door J. Moorman. (Den Haag 1934; Moorman's Periodieke Pers N.V.).

De schrijver wijst op de mogelijkheden voor vergrooing van den wederzijdschen uitvoer van Nederland en Finland.

MAANDCIJFERS.

Laatstbekende noteeringen te Amsterdam en Rotterdam op 6 Mei 1935 voor telegrafische uitbetaling op:

	Gulden per	Pari	Koers	Bank-disconto
Europa.				
Londen *)	£	12.10 ⁸	7.18	2
Berlijn *)	100 Mark	59.26	59.50	4
Parijs *)	100 Franc	9.747	9.75 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$
Brussel *)	100 Belga	34.59	25.04 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$
Luxemburg	100 Franc	—	6.25	—
Zürich *)	100 „	48.—	47.86	2 $\frac{1}{2}$
Praag	100 Kronen	—	6.18	3 $\frac{1}{2}$
Weenen *)	100 Schilling	35.—	27.85	4
Boedapest	100 Pengö	43.51	43.—	4 $\frac{1}{2}$
Boekarest	100 Lei	1.4880	1.48	4 $\frac{1}{2}$
Sofia	100 Leva	1.797	1.85	—
Belgrado	100 Dinar	4.379	3.371	5
Istanbul	Turksch £	10.93	1.17 $\frac{1}{2}$	—
Athene	100 Drachme	3.23	1.39	7
Milaan	100 Lira	13.09	12.29	3 $\frac{1}{2}$
Madrid	100 Peseta	48.—	20.201	5 $\frac{1}{2}$
Lissabon	Escudo	2.68 $\frac{1}{2}$	0.06 $\frac{1}{2}$	5
Kopenhagen *)	100 Kronen	66.67	32.07 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$
Oslo *)	100 „	66.67	37.02 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$
Stockholm *)	100 „	66.67	36.07 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$
Reickjavick	100 IJsl. Kr.	66.67	32.40	—
Warschau	100 Zloty	27.91	27.95	5
Kovno (Litauen)	100 Lita	24.88	24.87 $\frac{1}{2}$	—
Riga (Letland)	100 Lat	48.—	48.10	—
Tallinn (Estland)	100 Estl. Kr.	66.67	39.50	—
Helsingfors	100 Finnmrk.	6.26 $\frac{1}{2}$	3.17	—
Moskou	Tjerwonets (10 Roebel)	12.80	12.85	—
Dantzig	100 Gulden	48.42	27.95	6
Amerika.				
New-York *)	\$	146.94 $\frac{1}{2}$	148	1 $\frac{1}{2}$
Montreal	Canad. \$	2.4878	1.47 $\frac{1}{2}$	—
Mexico	Mex. Dollar	1.24	0.43	—
Buenos Aires	Peso (papier)	1.0568 ¹	0.38	—
La Paz (Bolivia) ³⁾	Boliviano	0.9080	0.37	—
Rio de Janeiro	Milreis (pap.)	0.8075 ²	0.09	—
Valparaiso	Peso (papier)	0.30	0.15	—
Bogota (Columbia) ³⁾	Peso	2.42	0.85	—
Quito (Ecuador)	Sucre	0.49 ⁸	0.13	—
Lima (Peru)	Sol	0.697	0.34 $\frac{1}{2}$	—
Montevideo (Urug.)	Peso	2.5725	0.60	—
Caracas (Venezuela)	Bolivar	0.4795	0.371	—
Paramaribo	Gulden	1.—	1.00 $\frac{1}{2}$	—
San José (C. Rica)	Colon	—	—	—
Guatemala	Quetzal	2.48 $\frac{1}{2}$	1.47 $\frac{1}{2}$	—
Willemstad (Curag.)	Gulden	1.—	1.01	—
Managua (Nicar.) ³⁾	Cordoba	2.48 $\frac{1}{2}$	1.47 $\frac{1}{2}$	—
San Salvador ³⁾	Colon	1.2440	0.59	—
Azië.				
Calcutta	Rupee	0.91	0.54 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$
Batavia	Gulden I.G.	100	100 $\frac{1}{4}$ ¹⁶	3 $\frac{1}{2}$
Köbe	Yen	1.24	0.42 $\frac{1}{2}$	3.65
Hongkong	Dollar	—	0.90	—
Shanghai	Dollar	—	0.62	—
Singapore	Straits Doll.	1.4125	0.84 $\frac{1}{2}$	—
Manilla	Phil. Peso	1.24	0.74	—
Teheran ⁴⁾ (Perzië)	Pahlavi	—	13.75	—
Bangkok	Baht	—	0.67	—
Afrika.				
Kaapstad	£	12.10 $\frac{1}{2}$	7.17	3 $\frac{1}{2}$
Alexandrië	Egypt. £	12.42	7.37 $\frac{1}{2}$	—
Australië.				
Melbourne, Sidney en Brisbane	£	12.10 $\frac{1}{2}$	5.74 $\frac{1}{2}$	—
Nieuw Zeeland	£	12.10 $\frac{1}{2}$	5.79	—

1) Goudpeso. 2) Milreis Goud.

*) Not. te A'dam. Ov. not. part. opg.

3) Zichtkoers. 4) Munteenheid = Rial (= een Kran.)

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTOS.

Table of bank discount rates for various cities including Ned., Athene, Batavia, Berlijn, Boekarest, Brussel, Budapest, Calcutta, Dantzig, Helsingfors, and Kopenhagen.

OPEN MARKT.

Table showing open market rates for Amsterdam, Londen, Berlijn, Maandgeld, Part. disc., Warenw., and New York.

1) Koers van 3 Mei en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag. 2) 15-18 April.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Table of exchange rates in the Netherlands for various cities like New York, Londen, Berlijn, Parijs, Brussel, and Batavia.

Table of exchange rates in the Netherlands for Zwitserland, Weenen, Praag, Boekarest, Milaan, and Madrid.

Table of exchange rates in the Netherlands for Stockholm, Kopenhagen, Oslo, Helsingfors, Buenos-Aires, and Montreal.

*) Noteering 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).

Table of exchange rates in New York for various cities including Londen, Parijs, Berlijn, and Amsterdam.

KOERSEN TE LONDEN.

Table of exchange rates in London for various cities including Alexandrië, Athene, Bangkok, Budapest, Buenos Aires, Calcutta, Constantin, Hongkong, Kobe, Lissabon, Mexico, Montevideo, Montreal, Rio de Janeiro, Shanghai, Singapore, Valparaiso, and Warschau.

1) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke importeurs hebben te betalen 11 Mrt. 1691. 2) Offic. not. vanaf 17 Apr. 40 1/4; 24 Apr. 40 3/8; 26 Apr. 40 1/2; 29 Apr. 40 1/2; 30 Apr. 40 3/8; 2 Mei 40 1/2. 3) Id. 11 Mrt. 4 1/4. 4) 90 dg. Vanaf 28 Aug. laatste „export” noteering.

ZILVERPRIJS

Table of silver prices for London and New York.

GOUDPRIJS *)

Table of gold prices for London and New York.

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.

Table showing the financial status of the Dutch Treasury, including Vorderingen and Verplichtingen.

Table showing the financial status of the Dutch Treasury, including Voorschot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrooi verstrekt.

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Table of floating debt of the Netherlands-Indische Bank, including Vorderingen and Verplichtingen.

SURINAAMSCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Table of the main items of the Surinamese Bank in thousands of guilders.

1) Sluftp. der activa.

AN GROOTHANDELSPRIJZEN¹⁾

Table with columns for ZUIVEL EN EIERN (Boter, Kaas, Eieren) and METALEN (Koper, Lood, Tin, IJzer, Gieterij-IJzer, Zink, Goud, Zilver). Rows show monthly price data from 1925 to 1935.

5 Sept. 1932 79 K.G. La Plata; van 26 Sept. 1932 tot 5 Febr. 1934 Manitoba No. 2; Tot Jan. 1928 Western; vanaf Jan. 1928 tot 16 Dec. 1929 American No. 2, van Jan. 1928 Maiting; van Jan. 1928 tot 9 Febr. 1931 American No. 2, van 9 Febr. 1931 tot 23 Mei 1932 64½ K.G. Zuid-Russische. Van 23 Mei-19 Sept. 1932 No. 3 Daar de beurs te Londen op 6 Mei gesloten was, zijn de Londensche noteringen van 3 Mei genomen. *) 4 Mei. 8) 25 Apr.

BOUWMATERIALEN KOLONIALE PRODUCTEN

Table with columns for VURENHOUT, STEENEN, CACAO, COPRA, KOFFIE, RUBBER, SUIKER, THEE, and INDEXCIJFER. Rows show monthly price data from 1925 to 1935.

N.B. Alle Fondsennoteringen vanaf 21 Sept. '31 zijn op goudbasis omgerekend; de Dollarnoteeringen vanaf 20 April '33 zijn in verhouding van de depreciatie van den Dollar t.o.v. den Gulden verlaagd.

