

# 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<sup>e</sup> JAARGANG

WOENSDAG 4 SEPTEMBER 1935

No. 1027

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

*Redactie-adres: Pieter de Hoohweg 122, Rotterdam.*

*Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatweg.*

*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 cents. Economisch-Statistisch Kwartaalbericht f 1.—. Leden en donateurs ontvangen het weekblad en het Kwartaalbericht gratis en een reductie op de verdere publicaties.*

INHOUD.

Blz.

WAT KAN GEDAAN WORDEN OM DEN DREIGENDEN ONDERGANG VAN DE BINNENSCHIEPVAART TE VOORKOMEN? door <i>Mr. W. C. Mees</i> .....	764
De brandschaden in Nederland gemeten naar grootte en frequentie door <i>Dr. P. D. Pestman</i> .....	768
Het uitvoerrecht op ondernemingsrubber door <i>J. F. Haccoën</i> .....	770
De economische toestand van Rotterdam in het tweede kwartaal van 1935 door <i>Mr. W. F. Lichtenauer</i> ....	771
BUITENLANDSCHE MEDEWERKING:	
Eerste raming van de Europeesche bietsuikerproductie 1935/36 door <i>Dr. Gustav Mikusch</i> .....	773
MAANDCIJFERS:	
Indexcijfers van Nederlandsche aandelen.....	774
AANTEKENINGEN:	
De Deensche valutastaking.....	775
Brandschaden in Nederlandsche gemeenten.....	776
ONTVANGEN BOEKEN.....	779
STATISTIEKEN.....	779—782
Geldkoersen. — Wisselkoersen. — Bankstaten.	

3 SEPTEMBER 1935.

De geldmarkt is deze week vast gebleven. Call-gelden, die de eerste dagen meer aangeboden lagen, waardoor de koers tot  $4\frac{1}{4}$  pCt. terugliep, waren tenslotte pas weder op 5 pCt. beschikbaar. De rente voor driemaands-bankaccepten bleef 5 pCt., terwijl driemaands schatkistpapier  $4\frac{3}{4}$  pCt. à  $\frac{7}{8}$  pCt. noteerde. Ook voor langere termijnen zijn deze percentages wel te maken. De prolongatie-rente, die in het begin der week  $4\frac{1}{2}$  pCt. noteerde, liep tot 5 pCt. op.

\* \* \*

Op de wisselmarkt was het deze week stil; de koersen zijn maar weinig veranderd. Slechts de Fransche Franc is wat verder dan de andere deviezen teruggelopen en van  $9.77\frac{1}{4}$  op  $9.74\frac{1}{4}$  gekomen. Het Pond Sterling schommelde hier deze week tusschen de 7.33 en 7.35, terwijl Dollars rond de  $1.47\frac{1}{2}$  fluctueerden. De \$/£ koers kwam van 4.98 op 4.96.

Belga's tusschen de 24.85 en 90. Zwitsersche Francs zakten in tot  $48.12\frac{1}{2}$ . Marken ca. 59.40. Zeer onverwacht werd gisteren bekend gemaakt, dat bij verkoop van Reismarken in het vervolg 25 pCt. via de Clearing zal moeten worden verrekend. De verschillende soorten Spermarken alle eerder lager. T. T. Indië  $100\frac{9}{16}$ .

In de marge, die voor Ponden op één- en driemaands levering boven den contanten prijs genoteerd wordt, is een kleine verbetering gekomen; de slotnotering luidde  $4\frac{1}{2}$  resp. 18 c. agio. Voor Dollars werd 1 resp. 3% c. agio bedongen.

Gouden munten bleven gezocht: Eagles op  $2.50\frac{1}{4}$ , Sovereigns 12.26 en Gouden Tientjes op  $10.37\frac{1}{2}$ . Uit Amerika is bericht ontvangen, dat tengevolge van de jongste monetaire voorschriften de Treasury in den vervolge gouden Amerikaansche munten slechts tegen de nominale waarde zal aannemen. De prijs voor gouden baren is tot f 1.652 opgelopen, zonder dat er echter veel afgedaan werd. Marken bankpapier gingen verder terug tot 44.75.

### WAT KAN GEDAAN WORDEN OM DEN DREIGENDEN ONDERGANG VAN DE BINNENSCHIEPVAART TE VOORKOMEN?

„Paul also asked him, as a practical man, what he thought about King Alfred's idea of measuring time by the burning of candles; to which the workman replied that he thought it would be the ruin of the clock trade if it was to come up again.”

Charles Dickens „Dombey and Son”.

De toestand van de binnenscheepvaart is uitermate hachelijk geworden. Het aanbod van schepen is zoo groot in vergelijking met de vraag naar scheepsruimte, dat den schippers grootendeels hun levensbestaan ontnomen is.

Naar aanleiding van het onlangs door het Bureau Scheepvaart van het Departement van Economische Zaken gepubliceerde verslag „Een Jaar Evenredige Vrachtverdeling” heeft een bij uitstek deskundig binnenscheepvaart-reeder een taxatie gemaakt betreffende de vervoer-capaciteit van de schepen van 21 tot 600 ton, verminderd met de schepen, die bestemd zijn voor beurtvaart, eigen vervoer en vaste relatie, enz. Hij kwam tot het ontstellende resultaat, dat in 1934 over de Bevrachtingscommissies nog geen 25 pCt. van hetgeen door deze schepen vervoerd zou kunnen worden, vervoerd is. Neemt men in aanmerking, dat in 1935 door de bevrachtingscommissies aanmerkelijk veel minder dan in het vorige jaar bevracht wordt, dan begrijpt men, dat voor binnenschepen — met uitzondering van oude zeilschepen, die gretig koopers vinden, een feit, waarop ik later hoop terug te komen — geen enkele koper te vinden is, die een behoorlijk bod wensch te doen.

De nood is in ons land op velerlei gebied zoo hoog gestegen, dat een klacht licht een doovemans oor zal vinden. Toch is de dreigende ondergang, niet alleen van de vloot, die tot nu toe de binnenwateren van Nederland placht te bevaren, maar ook van de schippers, die deze bevaren, een zeer groot gevaar voor onze maatschappij. Uit jarenlange ondervinding weet ik, dat deze binnenschippers een stand van verstandige en ijverige staatsburgers vormen, welks teniet gaan een groot verlies voor onze samenleving zou beteekenen. Wanneer men bedenkt, dat een zeer groot aantal mensen in de binnenvaart als schipper of schippersknecht hun brood verdienen, om niet te spreken van de vele bedrijven als scheepsbouw en -reparatie, assurantie-maatschappijen, motorfabrieken en -werkplaatsen, enz., die daarmee ten nauwste verbonden zijn, begrijpt men, dat het dringend noodzakelijk is maatregelen te nemen om het gevaar te keeren. Wanneer ik aan dit moeilijk vraagstuk, zij het met aarzeling, eenige beschouwingen wijd, zal ik natuurlijk niet kunnen treden in de vele aspecten, die het verkeersvraagstuk in het algemeen biedt, en mij uitsluitend beperken tot de zuivere binnenvaart, zoodat bijv. de Rijnvaart buiten beschouwing zal worden gelaten.

\* \* \*

Vóór de crisis vonden de goede schepen van de binnenvloot geregeld loonende bezigheid, wat wel het beste blijkt uit het feit, dat bij de scheepshypotheekbanken practisch geenerlei achterstand van rente en aflossing bestond. Er was derhalve wat betreft goede schepen niet een te veel. Wel waren er zeilschepen, waarvan de schippers een kommvool bestaan hadden. Deze schepen waren echter uit den tijd, zooals blijkt uit de omstandigheid, dat zij sinds jaren slechts nog bij hooge uitzondering door de scheepshypotheekbanken als onderpand werden aanvaard.

Ik zal hier niet treden in een beschouwing over de crisis, die dit evenwicht tusschen vraag en aanbod der binnenschepen verstoord heeft. Het spreekt vanzelf, dat de geheele conjunctuur en in het bijzonder

de door buitenlandsche en door de Nederlandsche Regeering genomen maatregelen, waardoor de invoer en uitvoer beperkt worden, ook op dit verkeersgebied een noodlottigen invloed hebben gehad.

Aandacht verdienen echter eenige maatregelen van de Regeering, die in het bijzonder op het binnenscheepvaartbedrijf invloed geoefend hebben. De toestand in Nederland was, dat sinds onheugelijke tijden het vervoer in het binnenland voor verreweg het grootste gedeelte per schip geschiedde. Zooals Minister Kalff in Juni 1934 in de Eerste Kamer het zeide, was 80 pCt. van het goederenverkeer te water en 20 pCt. per spoorweg geschied.

Nu kwam echter een nieuwe kaper op de kust, nl. de auto, die zijn deel in dit verkeer opeischte. In normale omstandigheden zou het veranderingsproces, dat daardoor ontstond, geleidelijk en waarschijnlijk zonder al te groote schokken geschied zijn.

De waterwegen waren door de natuurlijke ligging van Nederland in het voordeel en naarmate het wegnnet, dat ook door de bijzondere omstandigheden in Nederland, als het vele water en de gesteldheid van den bodem, in het nadeel was, verbeterd werd, zou de auto meer speelruimte hebben gekregen. De omstandigheden brachten echter mee, dat ten voordeele van de auto en ten nadeele van het schip dit procédé buitengewoon versneld werd.

De Regeering toch nam de verbetering van het wegnnet zeer krachtig ter hand. In een snel tempo werden nieuwe wegen aangelegd en bestaande wegen verbeterd. Dit schiep voor de auto's ongekende mogelijkheden. Het aantal personenmotorrijtuigen nam van 1928 tot 1934 toe van 51.922 tot 90.083 en het aantal vrachtmotorrijtuigen, dat in dit verband bijzonder aandacht verdient, vermeerderde in dit tijdvak van 28.734 tot 49.951. Niettegenstaande in 1930 de crisis intrad en het goederenvervoer zeer verminderde, nam het aantal vrachtmotorrijtuigen in deze crisisjaren van 1930 tot 1934 van 41.227 tot 49.951 toe. Daarenboven nam het aantal aanhangwagens van 1930 tot 1934 van 3354 tot 6750 toe, terwijl vooral de aanhangwagens van meer dan 1200 kg enorm vermeerderden. Onder de laatste behorende de groote gevaarten, waarvan men zich met verbazing afvraagt, of zij wel op den openbaren weg thuis behorende.

Toen met het oog op de door de crisis gestegen werkloosheid op de Regeering aandrang werd uitgeoefend om buitengewone werken te ondernemen, viel, waar voor financiering geen andere werken in voldoende mate in aanmerking kwamen, natuurlijk het oog op de verbetering van het wegnnet. Het Werkfonds stelde dan ook met kwistige hand zijne milioenen voor den aanleg van wegen en den bouw van bruggen ter beschikking en met voldoening werd nog onlangs door den Minister in de Memorie van Antwoord aan de Eerste Kamer inzake het Verkeersfonds 1935 medegedeeld, dat een versnelling van het werktempo was verkregen.

Door deze werkzaamheden werd en wordt zeker veel werk verschaft en veel werkloosheid voorkomen. De keerzijde van de medaille is echter, dat op ander gebied een groote werkloosheid in het leven werd geroepen. Werden voor het vrachtauto-vervoer haast onbegrensde mogelijkheden geopend en werden vele auto's — deze worden immers grootendeels in het buitenland vervaardigd — ingevoerd, de beide bestaande vervoersgroepen, nl. trein en tram en scheepvaart werden zeer sterk benadeeld. Voor de Spoorwegen was dit ongetwijfeld onaangenaam, maar deze bevonden zich in de gelukkige omstandigheid, dat zij hunne verliezen op den Staat kunnen afwentelen! Daarenboven werd door de Regeering, door een Wet, welke ten doel heeft de vroeger bestaande tariefgebondenheid der Spoorwegen op te heffen, de mogelijkheid tot concurreeren voor deze verbeterd. Weliswaar verklaarde de Minister, dat deze maatregel tegen de auto en niet tegen het waterverkeer gericht was, maar het resultaat was desalniettemin, dat

speciaal de binnenvaart daardoor weer nog meer werd bemoeilijkt.

Ook op andere wijze trof de Regeering in het belang der werkloosheid maatregelen, waardoor de binnenvaart benadeeld werd. Zoo stimuleerde Zij, vooral op aandrang van de Groningsché Scheepsbouwmeesters, den bouw van kustschepen, waardoor niet alleen aan de reeds bestaande zeevaart, maar ook aan de binnenvaart vracht werd ontnomen. Deze kleine kustvaart had daarenboven het voordeel, dat zij, voorzover zij zich op het gebied der binnenvaart bewoog, vrij was van de inmenging der Bevrachtingscommissies, daar zij niet viel onder de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling.

Het zou interessant zijn een schatting te maken, hoeveel werkloosheid daardoor is veroorzaakt en welke geldelijke verliezen aan de binnenscheepvaart, aan de door aanbouw en reparatie bij deze betrokken scheepswerven, aan fabrikanten van motoren, aan de eigenaren van schepen en aan de scheepshypotheekbanken of particulieren, die op deze schepen crediet hadden verstrekt, aan de leveranciers van scheepsvictualiën en den verderen middenstand, die bij de binnenscheepvaart betrokken is, zijn toegebracht.

Voor het doen van groote werken tot werkverschaffing is men bereid in deze tijden van bezuiniging, nu voor niets geld beschikbaar is, groote bedragen beschikbaar te stellen. Ik begrijp levendig den aandrang, die daartoe op de Regeering uitgeoefend wordt. Wanneer de Regeering echter dergelijke bijzondere werken onderneemt, mag men verlangen, dat in de eerste plaats nauwgezet tegen elkaar afgewogen worden het nut, dat men sticht, en het kwaad, dat men aanricht. Daarenboven is het een rechtvaardige eisch, dat, wanneer men het werk onderneemt, omdat men meent, dat de voordeelen de nadeelen overtreffen, men maatregelen treft om degenen, die men benadeelt, schadeloos te stellen en het leed, dat men teweeg brengt, te verzachten.

Dit is nu in geen deele geschied. Niets is gedaan om de eigenaars der door deze maatregelen ont-eigende kapitalen een schadevergoeding te geven, niets is verricht om de werkloosheid te verminderen van degenen, die tenslotte door deze maatregelen geheel of ten deele werkloos gemaakt werden. Zelfs werd niet ingezien, dat het noodzakelijk was de overheidslasten, die in den vorm van bruggelden, haven-gelden, kadegelden, sluisgelden en hoe zij verder ook mogen heeten, op de binnenvaart drukten, weg te nemen, of tenminste te verlichten. Deze vele lasten konden, zoolang de binnenscheepvaart een bloeiend bedrijf was, zonder bezwaar opgebracht worden, maar toen het bedrijf steeds meer achteruitging, werden zij ondragelijk.

Tenslotte nam de Regeering een maatregel om de binnenscheepvaart te steunen nl. de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling. Deze Wet had drie doeleinden:

1. opruiming van misstanden in het bevrachtingswezen;
2. de verdeling van de beschikbare lading over de aanwezige ruimte of zooals het in een officieele publicatie werd genoemd: het verdeelen van den ongunst der tijden over zoo mogelijk alle vakgenooten;
3. den schipper tijdens het vervoer een bestaansminimum te garandeeren.

Wat de toepassing der Wet betreft zij opgemerkt, dat bij de bevrachting van het varen op toerbeurt zonder meer geen sprake zou zijn. Eerst zou worden beoordeeld, welke schepen geschikt waren voor het vervoer van eene bepaalde lading en pas daarna zou als regel van de geschikte schepen dat schip worden aangewezen, hetwelk het langst onbevracht geweest was. Op deze wijze zou de verlader den waarborg hebben, dat hem voor het vervoer van zijne goederen een geschikt schip zou worden toegewezen.

Wat 1o. betreft, wordt in het hierboven reeds

aangehaalde verslag „Een Jaar Evenredige Vrachtverdeling” geconstateerd, dat kroegbevrachting slechts sporadisch meer voorkomt. Het verslag voegt eraan toe, dat deze sociale verbetering tot tevredenheid moet stemmen. Ieder weldenkend mensch zal dit ongetwijfeld toegeven. Toch rijst de vraag, of bijv. de motorschippers, wien alle initiatief is ontnomen en die in plaats van te varen door de werking van deze Wet gedoemd zijn tot stilliggen en gedwongen zijn tot het zoek brengen van vele uren in de benauwde lokalen van de bevrachtingscommissies, in de rechte stemming zullen zijn om deze sociale weldaden te apprecieeren. Hun gemoedstoestand zal eenigszins gelijken op de stemming van den gevangene, die in de gevangenis liefderijk verzorgd wordt, om later gehangen te worden.

De misstanden in de bevrachtingen, waardoor de schipper een onevenredig deel van zijn vracht moest afstaan, zijn verminderd, ook al bereikten mij daaromtrent onder de werking van deze Wet nog klachten.

2o. Het was de bedoeling de beschikbare lading over de aanwezige ruimte te verdeelen.

In de eerste plaats wenschte men het verdeelen van den ongunst der tijden over zoo mogelijk alle vakgenooten. Het eerste gevolg was, dat niet alleen de tot dusver varenden genivelleerd werden, maar dat ook nog een aantal steuntrekkende schippers weer aan het werk ging. Dit waren over het algemeen personen, die, of door persoonlijke eigenschappen, of door den aard van het schip dat zij bevoeren, niet konden concurreeren.

Moge het voor de Overheidskas aangenaam geweest zijn, dat zij in het vervolg van het geven van deze steunbijdragen verschoond bleef, voor de overige schippers, die zelf in moeilijke omstandigheden verkeerden, was het verre van aangenaam dit onderhoud op zich afgewenteld te zien.

Een ander gevolg van de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling was, dat niettegenstaande de geheele nood der schipperij door een te veel aan schepen ontstaan was, vele oude schepen, die feitelijk bestemd waren om voortaan te blijven opliggen of gesloopt te worden, na een weinig gekalfaterd te zijn, weer in de vaart gebracht werden. Statistieken betreffende den omvang van dit kwaad ontbreken, voor zooverre mij bekend is, maar het is een opmerkelijk feit, dat, terwijl op de schepenveilingen alle liefhebberij voor goede schepen ontbreekt, de eenige vraag, die bestaat, uitgaat naar oude zeil- of sleepschepen. Schepen van vijftig jaar maken opgang. De schipper, die deze voor enkele honderden guldens koopt, ziet kans zich onder de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling, ten koste van eigenaren van goede schepen, een bestaan te scheppen. Wanneer hij zoo nu en dan met zijn scheepje, dat gelijke kansen heeft als waardevolle motorschepen, een vaart maakt, kan hij rondkomen. Op het scheepje, dat zoo goed als niets gekost heeft, behoeft in tegenstelling met de objecten, waaraan het gelijkgesteld is, niets te worden afgeschreven. Zelfs is het niet noodig assurantiepremie te betalen, want het verzekeren van een dergelijk vrijwel waardeloos vaartuig is onnoodig.

Een buitengewoon noodlottig gevolg van deze Wet is de toestand, waarin de eigenaren van motorschepen zijn gekomen. Bij het geldende stelsel hebben zeilschepen vrijwel dezelfde kansen als de motorschepen. Dit brengt mee, dat een groep van schippers, die met hun tijd waren meegegaan en in plaats van een zeilschip een veel kostbaarder motorschip gekocht hebben, tot den bedelstaf vervallen. Ware de dwangregeling niet gekomen, zoo zouden zij natuurlijk veel beter hebben kunnen concurreeren en een kans gehad hebben zich door dezen tijd heen te slaan. Deze behandeling is voor de motorschippers buitengewoon onrechtvaardig en het is te begrijpen, dat vele daarover verbitterd zijn. Terwijl zij hun schip zien achteruitgaan en de motor verslijt, zijn

zij niet in de gelegenheid eenige afschrijving te doen.

De scheepshypotheekbanken of andere credietgevers, die deze schepen als waardevolle objecten beleend hebben, zien de onderpanden teniet gaan zonder aflossing en in vele gevallen zelfs zonder rente te ontvangen. Zij zullen zich in de toekomst wel bedenken, eer zij weder een motorboot beleenen.

De ongelooflijke toestand, dat door ingrijpen van de Overheid, verouderde schepen weer in de vaart gebracht worden en dat de eigenaren van goede motorboten daardoor ten gronde gaan, bracht mij weer in de gedachten de regelen uit „Dombey and Son” van Dickens, die ik als motto boven dit artikel heb geplaatst. De vraag van den jeugdigen Paul aan den klokkenmaker, wat deze als man van de praktijk dacht over het denkbeeld van Koning Alfred, om den tijd te meten door het branden van kaarsen, scheen mij, toen ik vroeger dit boek las, vrij kinderlijk en de vrees van den werkman, dat dit de ruïne voor den klokkenhandel zou beteekenen, eenigszins overdreven. Wanneer men ziet, dat thans de moderne motorschepen door verouderde zeilschepen worden geruïneerd, blijkt mijne vroegere opvatting onjuist geweest te zijn. De werkelijkheid is inderdaad vaak fantastischer dan eenige roman!

In het algemeen is bij het bevrachten van de schepen van differentiatie niets terecht gekomen. De Rotterdamse Bevrachtingscommissie, die tenslotte de meeste bevrachtingen tot stand brengt, bevracht sinds 19 Januari 1935 weer de schepen à tour de rôle. Van een beleidvolle indeeling van de beschikbare transporten over de ruimte schijnt ter wille van de door sommige schippers gemaakte bezwaren afgezien te zijn. Meermalen bereikten mij klachten, dat belanghebbenden toch de volgorde weten te verbrekken. Een geval, dat mij dezer dagen werd meegegeeld, zal ik als staaltje daarvan mededeelen. Er staat een schip van 1500 ton op de lijst, dat de bevrachter wenscht te bevoordeelen. Daaraan gaat op de lijst vooraf een schip van 1400 ton. Er biedt zich een bevrachter aan, die zegt, dat hij 1500 ton wenscht te bevrachten. Dit wordt door de Bevrachtingscommissie aan het schip van 1500 ton gegund. De schipper van 1400 ton, die de vracht niet gekregen heeft, stelt een onderzoek in, waaruit blijkt, dat de vracht inderdaad slechts 1400 ton groot was. Ik neem aan, dat de Bevrachtingscommissie in deze geen schuld treft, maar de schipper van het schip van 1400 ton voelde zich door de werking van de Wet tot het uiterste gegriefd.

30. Den schippers zou tijdens het vervoer een bestaansminimum gegarandeerd worden. Al zijn de vrachtprijzen met gemiddeld 25 pCt. verhoogd, zoo zijn de resultaten ook volgens het verslag van het Departement van Economische Zaken onbevredigend.

Een bestaansmogelijkheid is over het algemeen niet voor de schippers geschapen. Ook wanneer tijdens de reisdagen een winst overbleef, veranderde dit door de lange wachttijden tot een verliessaldo. Ook zonder deze Wet zouden de resultaten ongetwijfeld slecht geweest zijn. Een verbetering is er echter niet door ontstaan.

In het verslag wordt aangenomen, dat het aandeel van de wilde vaart in het vervoer van goederen gedurende de werking van de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling niet is teruggelopen. Het is moeilijk, wanneer men niet de beschikking heeft over statistieken van de goederen, die in het binnenland vervoerd zijn, uit deze cijfers, die over een zeer korten termijn loopen, conclusies te trekken. Als men echter de cijfers van de Bevrachtingscommissie te Rotterdam over de vergelijkbare maanden van September, October en November 1933 vergelijkt met die van 1934, blijkt het, dat het aantal bevrachtingen van 3554 tot 3208 en het aantal bevrachte tonnen van 618.867 tot 609.062 is teruggelopen, niettegenstaan-

de in 1934 het totale Rotterdamse goederenvervoer belangrijk grooter was dan het vorige jaar, hetgeen niet met deze conclusie strookt.

De toestand, waarin de binnenscheepvaart thans gekomen is, is buitengewoon ernstig. Zoowel het schepenmateriaal als de menschen dreigen tot verval te komen. Toch zal men beide op den duur niet kunnen missen. Het is niet aannemelijk, dat de wegen in Nederland zouden toelaten, daarover niet alleen een steeds toenemend personenverkeer, maar ook een steeds grooter goederenverkeer met vrachtauto's te vervoeren. Ook zal het vervoer van grootere hoeveelheden te duur blijken, wanneer men deze met auto's vervoert. Goed, dus niet verouderd schepenmateriaal als motorschepen zal op den duur daartegen kunnen concurreren.

Haast nog belangrijker dan het verval van het schepenmateriaal zou de ondergang zijn van den schippersstand. Het behoud van dezen stand van schippers in de binnenvaart en in de koopvaardij — den stand waar vroeger meerdere van onze beroemde admiralen uit zijn voortgekomen — is voor Nederland een groot maatschappelijk belang. Schepen kan men, desnoods met duur geld, opnieuw bouwen, maar wanneer deze stand uiteengevallen is, zal het hoogst moeilijk zijn hem te vervangen.

Deze stand van kleine ondernemers, die er altijd een eer in gesteld heeft, door noesten arbeid een schip voor zichzelf en later voor de zoons te verwerven, is een waardevolle laag van de bevolking. Door de omstandigheden individualistisch en weinig geneigd tot samenwerken, zijn zij eerlijk en werkzaam. Wanneer wij met hen spreken, treft ons vaak het juiste oordeel en het gezond verstand, ook van dikwijls ongeletterde menschen, die de pen hoogst gebrekkelig hanteeren. Wanneer men echter hun hun schepen en de gelegenheid tot initiatief ontnemt, maakt men van deze kleine kapitalisten uitsluitend loontrekkenden en misschien paupers. Met schrik ziet men, dat de moraal van deze menschen dreigt achter uit te gaan. Door den rampspoed der tijden neergedrukt ziet men hen tot moedeloosheid vervallen. De werking van een Wet, die zij als een groote onbillijkheid gevoelen, brengt deze rustige burgers soms tot wetsovertreding. Sommige schippers, die zich door de Wet verongelijkt gevoelen, varen zonder gewetensbezwaar buiten de Bevrachtingscommissie. Zij laten zich boeten en het afvoeren gedurende een maand van de bevrachtingslijst welgevallen, mits zij maar kunnen varen. Wanneer zij in denzelfden tijd in plaats van één reis vier reizen maken, kunnen zij daarenboven de boeten zonder bezwaar betalen.

In mijne maatschappelijke functie zie ik de vergrijpen tegen den eigendom toenemen. Het is niet alleen, dat het onderhoud vaak te wenschen overlaat, maar ook de gevallen van sabotage, van vernielen van motoren en ontvreemden van inventarisstukken nemen toe. Het zijn natuurlijk slechts de minder gunstige elementen, die zich aan zulke zeer af te keuren vergrijpen schuldig maken. Maar laat men toch vooral voorkomen, dat een groote menigte van ordelijke, goedmoedige menschen tot wanhoop gebracht wordt.

\* \* \*

De vraag is thans, wat moet gedaan worden, om in dezen dreigenden toestand verandering te brengen?

Zooals gebleken is, ben ik niet een bewonderaar van de Wet inzake de Evenredige Vrachtverdeling. Er zijn dan ook naar mijne meening slechts twee mogelijkheden: of de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling doet de binnenscheepvaart verdwijnen, of de binnenscheepvaart doet deze Wet verdwijnen. Ik vertrouw dat dit laatste door den dwang der omstandigheden zal geschieden en ik ben overtuigd, dat, evenals bij de Evenredige Vrachtverdeling, die van 1917—1919 in Nederland bestaan heeft, bij haar

verscheiden niemand een traan om haar zal laten.

Dit neemt niet weg, dat, zooals de toestand op het oogenblik zich ontwikkeld heeft, ik het niet gewenscht acht om, zooals velen dit wenschen, de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling zonder meer af te schaffen en het verkeer geheel vrij te laten. Dit zou bij het bestaande enorme aanbod van scheepsruimte slechts beteekenen, dat de schippers, ongeorganiseerd als zij zijn, zich tegen elkander dood zouden concurreren.

De staatsinmenging zal slechts kunnen komen te vervallen of beperkt kunnen worden, wanneer men evenwicht tusschen vraag en aanbod heeft verkregen.

Het denkbeeld van den heer Van Kasteel om de Nederlandsche binnenvloot door classificatie te saneeren, heeft ongetwijfeld veel goeds, maar stuit voornamelijk af op de onkosten, die door de uitgemergelde binnenvloot thans niet gedragen kunnen worden.

Classificatie biedt ook dit voordeel, dat een einde gemaakt wordt aan den ongewenschten toestand, dat de schipper, die zijn schip goed onderhoudt, onjuiste concurrentie ondervindt van zijn collega, die zijn vaarttuig verwaarloost.

Ook rijst de vraag, of in ieder geval controle op de motoren, evenals inzake de stoommachine reeds zoo lang bestaat, niet zou kunnen ingevoerd worden, waarvoor om verschillende redenen veel te zeggen zou zijn.

Teneinde echter ook reeds, voordat eene classificatie is ingevoerd, tot een saneering te komen, zou ik aanbevelen om voortaan van Rijkswegen een vaarvergunning zoowel voor personen als voor schepen te eischen. Door zulk een maatregel zou reeds in den aanvang een aantal schepen, aan welke niet meer toegestaan zou worden te varen, komen te vervallen. Zoo zouden moeten uitvallen de oude zeilschepen. Geld zou beschikbaar gesteld moeten worden om deze schepen, die trouwens maar enkele honderden guldens waard zijn, te ontegenen. De schippers, die geen vergunning zouden krijgen, zouden onder den steun moeten vallen. Het zou niet noodig zijn al deze zeilschepen af te breken, mits maar voorkomen wordt, dat zij in de vaart komen. De bestemming, die deze schepen vóór de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling vaak hadden, van woonschepen, zou men hun kunnen laten.

Voorloopig zou men den aanbouw van nieuwe schepen zonder vergunning moeten verbieden. Anders loopt men de kans, dat alle genomen maatregelen door een plotselingen aanbouw weer ongedaan gemaakt worden. Een streng dieet — hoe onaangenaam ook — is in dit geval van ziekte gedurende eenigen tijd noodzakelijk.

Teneinde de saneering geleidelijk te bereiken, zal jaarlijks opnieuw een hoeveelheid van het oudste materiaal aan de binnenvloot onttrokken moeten worden, tot een gezond evenwicht bereikt is. Mocht het Werkfonds op den duur er nog toe overgaan, om aan de werven en machine-industrie werkgelegenheid te verschaffen door reparatie te laten verrichten aan binnenschepen, zoo zou voorkomen moeten worden, dat oud materiaal gerepareerd wordt. In de eerste plaats zouden eigenaren van motorschepen, die zich om de bovengemelde redenen in bijzonder moeilijke omstandigheden bevinden, in aanmerking moeten komen om geholpen te worden, om hun motor te repareren of dezen zoo noodig door een nieuwen te vervangen. In de werking van de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling zal ook verder verandering gebracht moeten worden, waardoor meer differentiatie verkregen wordt; zoo zal bijv. de positie van de motorschippers aanmerkelijk verbeterd moeten worden. Daarnaast zullen andere maatregelen genomen moeten worden om den toestand der binnenscheepvaart te verlichten.

In de eerste plaats zullen de binnenschippers voorloopig niet gebracht moeten worden onder de heffin-

gen van het Verkeersfonds. In de tweede plaats zal een zeer groote verlichting gebracht moeten worden in de ondragelijke overheidslasten, die op het bedrijf rusten. Ik weet, dat dit vraagstuk moeilijk is. Het is in de eerste plaats echter een kwestie van geld. Is dit er, dan zullen de andere vragen, hoe ingewikkeld ook, met eenigen goeden wil te regelen zijn.

Maatregelen zullen ook tegen de ongebreidelde concurrentie van de vrachtauto's genomen moeten worden. In ieder geval zal, nu voor de beurtvaart-ondernemingen vergunningen noodig zijn, ook voor de vrachtautodiensten een vergunning-stelsel ingevoerd moeten worden. Waar de beurtvaartondernemingen niet buiten hun beurt mogen varen, zal dit ook aan de autodiensten verboden moeten worden.

Het onderwijs der schippers zal zooveel mogelijk bevorderd moeten worden, en vooral zal hunne technische kennis, bijv. van motoren, vergroot moeten worden.

Voor de maatregelen, die ik hierboven genoemd heb, is geld noodig, terwijl de Regeering zich tot nu toe op het standpunt heeft gesteld, dat alle maatregelen goed waren, mits zij maar geen geld kostten. Ook al is mij de nood der Schatkist bekend, zoo meen ik, dat de Regeering dit standpunt zal moeten wijzigen.

\* \*

Hierboven heb ik trachten aan te toonen, dat een gedeelte van den nood van de binnenvaart is veroorzaakt door den, ook met het oog op werkverschaffing, zeer versnelden wegebouw. Het schijnt redelijk, dat de schade, die daardoor veroorzaakt is, vergoed wordt. Het zou in het geheel niet onbillijk zijn, wanneer, mocht het geld ontbreken, de uitvoering van bruggen en wegen vertraagd wordt en het daarvoor vrijkomende geld uit het Werkfonds voor den bovenvermelden steun gebruikt wordt.

Maar ook wanneer men de juistheid van deze bewering niet zou willen beamen, zou er geen reden zijn om andere groepen van de bevolking, zooals de boeren, wel te steunen en deze groep ten gronde te laten gaan.

Wanneer men overigens de zeevaart en zelfs de kustvaart — waarvan het Werkfonds den aanbouw in den allerlaatsten tijd nog bevorderd heeft — steunt, is het ontbreken van steun aan de binnenvaart moeilijk te rechtvaardigen.

Vóór alles is het noodig, dat binnen korten tijd doeltreffende maatregelen genomen worden.

Daarom is het noodig, dat de Regeering voor alles den ernst van den bestaanden toestand ten volle inziet. De uitlatingen uit Den Haag doen daarover wel eens twijfel rijzen. Nog in Februari van dit jaar heeft de intusschen afgetreden Minister van Economische Zaken aan de Eerste Kamer medegedeeld, dat de meening, dat de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling geen verlichting in den nijpenden toestand, waarin de binnenscheepvaart verkeert, brengt, niet door hem kan worden gedeeld.

Ook het reeds meermalen genoemde verslag over „Een Jaar Evenredige Vrachtverdeling” — een verslag, waarvan de publicatie zeker waardeering verdient — ademt te zeer den geest, dat de zaak onder de gegeven omstandigheden wel marcheert.

In het reeds meermalen aangehaalde verslag wordt gezegd, dat de Wet te beschouwen is als een noodverband voor de wonden, welke de „vervoercrisis” aan de binnenscheepvaart toebrengt. Vaak echter brengt een onoordeelkundig gelegd noodverband mee, dat de wond gaat zweren, en rijst de vraag, of de genezing niet eerder ingetreden zou zijn, wanneer men de natuur haar loop had gelaten. Bij de totstandkoming van de Wet heeft men geen maatregelen willen nemen om het bedrijf gezond te maken. Men achtte dit niet mogelijk, omdat men geen zekerheid had over de juiste beteekenis van de structuurverandering, welke zich in het binnenlandsche vervoerappa-

raat bezig was te voltrekken. Ik voor mij betreur dit en meen, dat, wanneer men toen de maatregelen had genomen, die men thans noodgedwongen toch zal moeten nemen, veel kwaad had kunnen worden voorkomen.

Ook heb ik hierboven getracht aan te toonen, dat door de wijze, waarop men de Wet heeft laten werken, zelfs al zijn de woorden van den Minister: „Naast groote moreele verbeteringen heeft de Wet ook op economisch terrein aan de binnenscheepvaart voordeelen gebracht” juist, daarnaast door de Wet groote moreele en economische nadeelen aan sommige groepen van de binnenscheepvaart zijn toegebracht.

Daarom moet men, ook al weet men, dat van de Regeering onder de huidige omstandigheden op velerlei gebied haast het bovenmenselijke gevraagd wordt, verlangen, dat Zij thans onvervuld de saneering van de Binnenvaart ter hand neemt. Laat de Regeering derhalve niet wachten op overigens nuttige en belangwekkende rapporten van Staatscommissies inzake het verkeersvraagstuk of andere dingen!

Er is dringende haast! Er is periculum in mora!

Mr. W. C. MEES.

#### DE BRANDSCHADEN IN NEDERLAND GEMETEN NAAR GROOTTE EN FREQUENTIE.

In de hierna volgende beschouwing heb ik gepoogd de in Nederland voorgevallen brandschaden in geld te meten, alsook het verband tusschen bodemgesteldheid en brandfrequentie aan te toonen.

Bij de meting van de schaden in geld had ik de beschikking over twee belangrijke hulpmiddelen. In de eerste plaats de gegevens, verzameld door de assurantiefirma Mercier & Matthes te Amsterdam. Zij noteerde regelmatig den omvang van elken brand, die een schade van f 10.000 of meer opleverde, en stelde deze gegevens welwillend te mijner beschikking. Den omvang van de overblijvende schaden kon ik slechts bij gissing vaststellen. Slechts het aantal branden was bekend, dank zij de door de Vereeniging van ter Amsterdamsche Beurze vertegenwoordigde Brand-Assuradeuren aangelegde statistiek, die het aantal van alle brandschaden van f 300 of meer noteert. Teneinde aan de plaats gehad hebbende waardedaling recht te doen wedervaren, koos ik de ramingen van de niet-bekende schaden voor de onderscheidene jaren in dezelfde onderlinge verhouding als de indexcijfers der groothandelsprijzen. Als gemiddelde grootte van elke schade, tusschen f 300 en f 10.000 nam ik aan:

voor 1930 .....	f 3.275
„ 1931 .....	„ 2.700
„ 1932 .....	„ 2.175
„ 1933 .....	„ 2.025
„ 1934 .....	„ 1.950

Ik kwam aldus tot de in onderstaande tabel vermelde cijfers.

Bij het beschouwen van deze tabel vallen de groote bedragen op, die voor rekening van de industrie komen. Slechts 1932 geeft een relatief gunstig beeld. De daarop volgende jaren bewegen zich verder in een scherp stijgende lijn, waarbij nog rekening gehouden moet worden met het feit, dat de prijzen (en dus ook de waarden) sedert 1930 voortdurend dalende zijn. In procenten van het totaal uitgedrukt, blijken de industriele branden te bedragen: 1930: 48.5

pCt.; 1931: 37 pCt.; 1932: 28 pCt.; 1933: 33 pCt.; 1934: 44 pCt.

Berekend per hoofd van de bevolking blijken de schadecijfers vervolgens te zijn:

Jaar	Gemiddelde schade per hoofd der bevolking
1930 .....	f 2.27 <sup>5</sup>
1931 .....	„ 1.98 <sup>5</sup>
1932 .....	„ 1.50
1933 .....	„ 1.67
1934 .....	„ 1.44

De brandschaden bewegen zich blijkbaar in een dalende richting. Deze daling komt echter niet voort uit een vermindering van de schadepercentages, berekend naar de waarden, maar is te wijten aan de plaats gevonden hebbende prijsdaling. Dit blijkt uit het volgende staatje:

Jaar	Gemiddelde schade per hoofd der bevolking, herleid volgens de indexcijfers der groothandelsprijzen; basis: 1930.
1930 .....	f 2.27 <sup>5</sup>
1931 .....	„ 2.41
1932 .....	„ 2.39 <sup>5</sup>
1933 .....	„ 2.70
1934 .....	„ 2.42 <sup>5</sup>

Hieruit blijkt, dat de schade in geld gemeten wel, maar de schade in verhouding tot de waarde, niet is gedaald, m.a.w. dat het brandrisico, zooals dat uit de schaden blijkt, sinds 1930 niet verminderd, maar eerder vergroot is.

Thans een enkel woord over de gemiddelden in andere landen.

Blijkens in de pers gepubliceerde cijfers bedroeg de totale brandschade in 1934 in:

Het Vereenigd Koninkrijk en de Iersche Vrijstaat (ontleend aan The Times)	hetgeen een gemiddelde per hoofd der bevolking geeft van
£ 8.694.000	f 1.31
Duitschland (ontleend aan Het Vakblad)	
R.M. 122.480.180	f 1.09
Vereenigde Staten van Noord-Amerika (ontleend aan het Quarterly der National Fire Protection Association)	
\$ 262.848.122	f 3.10

In vergelijking met deze cijfers maakt Nederland met f 1.44 geen best figuur. Slechts de Vereenigde Staten zijn hooger. Men bedenke daarbij, dat de schadecijfers in Amerika steeds zeer veel hooger zijn geweest dan overal elders. De cijfers voor Duitschland en het Vereenigd Koninkrijk vormen een beteren vergelijkingsmaatstaf en zij worden beide door het Nederlandsche gemiddelde overtroffen, resp. met 32 pCt. en 10 pCt., een niet onbelangrijk verschil.

Nu wij het gemiddelde schadecijfer per hoofd van de bevolking van geheel Nederland hebben gevonden, is het interessant te weten, of dit cijfer als gemiddelde voor elk deel van het Rijk geldt, dan wel, of bepaalde streken meer brandschade opleveren dan andere. Hiertoe zou men van elke gemeente moeten weten, hoe groot de schade in geld is, die aan de in die gemeente liggende goederen toegebracht is. De gegevens voor de berekening van dergelijke cijfers zijn echter niet beschikbaar.

Totaal van brandschaden boven f 300.—

J a a r	Partic. en Landbouw		Groothandel		Bedrijven		Industrie		Totaal	
	Aantal	Schade-bedrag	Aantal	Schade-bedrag	Aantal	Schade-bedrag	Aantal	Schade-bedrag	Aantal	Schade-bedrag
1930 .....	1674	f 5.974.100,—	42	f 393.525,—	543	f 2.865.025,—	161	f 8.694.525,—	2420	f 17.927.175,—
1931 .....	1798	„ 5.156.000,—	60	„ 2.416.100,—	505	„ 2.405.400,—	156	„ 5.903.700,—	2519	„ 15.881.200,—
1932 .....	1963	„ 4.936.675,—	55	„ 647.650,—	583	„ 3.749.450,—	121	„ 3.577.225,—	2722	„ 12.911.000,—
1933 .....	1436	„ 3.541.450,—	24	„ 2.125.000,—	607	„ 3.594.200,—	111	„ 4.496.700,—	2178	„ 13.757.350,—
1934 .....	1432	„ 2.989.850,—	16	„ 394.500,—	558	„ 3.350.350,—	144	„ 5.238.450,—	2150	„ 11.973.150,—

Wel zijn de aantallen branden, die in elke gemeente plaats hebben gevonden, bekend en aan de hand daarvan is althans de brandenfrequentie te berekenen. De onder „Aanteekeningen” (blz. 776/79) opgenomen tabel geeft voor elke gemeente het gemiddelde per 1000 inwoners van het totaal aantal brandschaden in het tijdvak 1900—1930 (behalve 1920, over welk jaar geen gegevens voorhanden zijn). Bij het beschouwen van die tabel blijken scherpe contrasten. Verschillende gemeenten hebben in 30 jaar geen brand gehad, andere tallooze branden. Hoe uiteenlopend de onderscheidene cijfers zijn, demonstreert het volgende staatje, waarin de beste en de slechtste plaatsen naast elkaar zijn vermeld. Als maatstaf voor plaatsing in de tweede groep is een gemiddelde van 24 gekozen, dat is ongeveer het drievoud van het gemiddelde voor geheel Nederland, dat 8.3 bedraagt.

Gemiddelde 0 (alfabetisch).	Gemiddelde 24 of meer (opklimmend).
Alblas (Oud-) (Z.-H.).	Gemert (N.-B.) . . . . . 24.1
Beers (N.-B.).	Z.- en N.-Schermer (N.-H.) 24.3
Elkerzee (Z.).	Driël (Gld.) . . . . . 24.7
Geertruid (St.) (L.).	Scheemda (Gr.) . . . . . 24.7
Herkingen (Z.-H.).	Mierlo (N.-B.) . . . . . 25.2
Laag Nieuwkoop (U.).	Wadenoyen (Gld.) . . . . . 25.4
Noordgouwe (Z.).	Wythen (Gld.) . . . . . 25.5
Nunhem (L.).	Luyksgestel (N.-B.) . . . . . 25.8
Polsbroek (U.).	Ommen (O.) . . . . . 25.9
Poortvliet (Z.).	Terheyden (N.-B.) . . . . . 26.6
Rijksholt (L.).	Wognum (N.-H.) . . . . . 26.6
Stramproy (L.).	Waalre (N.-B.) . . . . . 26.8
Zonnemaire (Z.).	Elst (Gld.) . . . . . 27.1
	Oude Niedorp (N.-H.) . . . . . 27.1
	Schagen (N.-H.) . . . . . 27.2
	Soest (U.) . . . . . 27.2
	Akersloot (N.-H.) . . . . . 27.3
	Hedel (Gld.) . . . . . 27.4
	Geldrop (N.-B.) . . . . . 27.9
	Rossum (Gld.) . . . . . 27.9
	Nieuwe Niedorp (N.-H.) . . . . . 28.0
	Dreumel (Gld.) . . . . . 28.3
	Maurik (Gld.) . . . . . 28.3
	Vlagtwedde (Gr.) . . . . . 28.5
	Oudendijk (N.-H.) . . . . . 28.6
	Uithoorn (N.-H.) . . . . . 28.6
	Borkel en Schaft (N.-B.) . . . . . 29.0
	Schoorl (N.-H.) . . . . . 29.3
	Dommelen (N.-B.) . . . . . 29.6
	Kallantsoog (N.-H.) . . . . . 29.6
	Lienden (Gld.) . . . . . 29.6
	De Rijp (N.-H.) . . . . . 30.6
	Deil (Gld.) . . . . . 30.9
	Zoelen (Gld.) . . . . . 32.4
	Oss (N.-B.) . . . . . 34.2
	Leersum (U.) . . . . . 34.7
	Winkel (N.-H.) . . . . . 34.7
	Abbekerk (N.-H.) . . . . . 35.0
	Vriezenveen (O.) . . . . . 42.6
	Brakel (Gld.) . . . . . 44.6
	Leende (N.-B.) . . . . . 44.8
	Wilsum (O.) . . . . . 46.0
	Beets (N.-H.) . . . . . 51.3
	Hemmen (Gld.) . . . . . 180.9

Ter vergelijking nog de cijfers voor de groote steden.

Amsterdam . . . . .	6.4
's-Gravenhage . . . . .	3.2
Groningen . . . . .	4.3
Haarlem . . . . .	5.2
Rotterdam . . . . .	4.8
Utrecht . . . . .	3.4

De eerste twee kolommen geven uiteraard slechts de grootste contrasten weder. Een juisten blik op de geografische verdeling van de brandenfrequentie verkrijgt men eerst door de onderscheidene cijfers op een landkaart uit te zetten. Deze kaart was echter te groot om in dit nummer te worden opgenomen.

In aanmerking nemende, dat het gemiddelde voor geheel Nederland 8.3 bedraagt, zijn de gemeenten met een gemiddelde van 0—6 zeer goed, de streken van 6—12 normaal, de plaatsen met een gemiddelde van 12—24 matig tot slecht en de gemeenten met een nog hooger gemiddelde zeer slecht te noemen.

Bij het beschouwen van de genoemde kaart valt

in het bijzonder het verband tusschen bodemgesteldheid in Groningen en Friesland op. Het Friesch-Groningsche zeekleigebied (behalve het Oldambt) is wel bij uitstek gunstig. Waar de zeeklei ophoudt en het veen en het zand beginnen, komt het gemiddelde in Friesland op het normale niveau en wordt Groningen slecht, met het zandgebied van Westerwolde als zeer slechte kern. De slechte cijfers voor het Oldambt (en Reiderland) zijn misschien te verklaren uit de onmiddellijke nabijheid van de slechte veen- en zandstreken, die dit kleigebied omsluiten. In het algemeen kan men zeggen, dat Friesland een gunstiger beeld dan Groningen geeft. Drente (geheel zand en veen) is slecht. Dit geldt niet alleen, zooals men dikwijls gemeend heeft, voor de veenstreken (veenbranden!), maar wel degelijk ook voor de rest van deze provincie. Slechts enkele gebieden in het uiterste Noorden en Zuiden en in het midden zijn normaal; zeer goed is maar een enkele gemeente. Het aspect, dat Overijsel biedt, is gemengd; aan den kant van het IJsselmeer gunstig, meer landinwaarts van normaal tot zeer slecht toe. Ook Gelderland geeft een weinig gunstig beeld. Het Oostelijke gedeelte is relatief nog het beste. De Veluwe is belangrijk minder en de Betuwe (waar de grondsoort merkwaardigerwijs het beste is!) is wel buitengemeen ongunstig, al komen daar (evenals trouwens elders) uitzonderingen voor. Utrecht is gevarieerd. Zeer goede streken (voornamelijk aan het IJsselmeer en rond Zeist) wisselen af met enkele slechte en zeer slechte plaatsen (Soest, Leersum!) en met een groot aantal normale gemeenten. De gemiddelden voor Noord-Brabant zijn in het Westen (normaal tot slecht) blijkbaar gunstiger dan in het Oosten (normaal tot zeer slecht). Van Oostelijk Noord-Brabant zijn voorts het Zuidelijkste (beneden Eindhoven) en het Noordelijkste deel (Oss en omgeving) bepaald slechter dan het middenstuk. Een merkwaardig beeld vertoont verder de provincie Limburg; terwijl het Noordelijke gedeelte matig (met enkele goede streken) is, is Zuid-Limburg over het algemeen vrij goed tot uitstekend. Zeeland blijkt haar reputatie van de provincie met de weinige branden volkomen te verdienen en een zelfde certificaat van voortreffelijkheid kan blijkbaar aan Zuid-Holland verleend worden; op het vasteland van deze provincie komen zeer slechte plaatsen in het geheel niet en slechte gemeenten slechts zelden voor. Noord-Holland, ofschoon een vrij gunstige bodemgesteldheid bezittende, heeft echter groote gebieden met slechte tot zeer ongunstige brandencijfers.

Manes (Versicherungswesen II, blz. 123), die eenzelfde onderzoek betreffende Duitschland heeft ingesteld, meent, dat de brandschade verband houdt met de bevolkingsdichtheid en den waterrijkdom van den bodem; hoe verspreider de bevolking van een streek woont en hoe droger de bodem is, des te minder snel en doeltreffend geschiedt de brandblussching. Deze factoren spelen echter wel een rol bij de grootte van een brandschade (op welk criterium Manes zich uitsluitend baseerde), maar niet, of slechts in geringe mate, bij de brandenfrequentie.

De slotsom, waartoe ik kom, is dan ook, dat de brandenfrequentie niet zoozeer met de door Manes geschetste omstandigheden verband houdt, als wel met de bodemgesteldheid van de streek in het algemeen. Dit is ook verklaarbaar. Immers, hoe beter de bodem, des te welvarender de bevolking, des te beter constructie, inrichting en onderhoud van de gebouwen, des te hooger dikwijls ook ontwikkeling en cultuur (vooral het laatste is een voornaam ding).

Sprekende voorbeelden van de juistheid van dezen regel zijn de typische zeekleigebieden (Groningen, Friesland en Zeeland). Daarentegen zijn de uitkomsten voor de Betuwe met den gevonden regel evenzeer frappant in strijd!

De bodemgesteldheid speelt dus wel een belangrijke, maar daarom nog niet een allesoverheerschende rol.

Dr. P. D. PESTMAN.

**HET UITVOERRECHT OP ONDERNEMINGSRUBBER.**

Sedert de heer G. J. W. Putman Cramer in E.-S.B. van 6 Maart jl. zijn argumenten tegen het heffen van een uitvoerrecht op ondernemingsrubber heeft uiteengezet, is door de Indische Regeering een regeling voor de heffing van een zoodanig recht aangekondigd, welke voor de belanghebbenden nog veel ongunstiger is dan die, welke op grond van de uitspraken van minister Colijn in ons Parlement had mogen worden verwacht.

Volgens de, bij den aanvang dezer zittingsperiode van den Volksraad, openbaar gemaakte regeling, zou er reeds boven een Batavia-noteering van 17 cts. een recht worden geheven, dat tusschen de 17 en 18 cts.  $\frac{1}{2}$  cts., tusschen 18 en 20 cts. 1 cts. en voor elke cent, welke de rubber boven de 20 cts. zou noteeren,  $\frac{1}{4}$  cts. extra, alles per hkg, zou bedragen.

Wij willen ons thans niet verdiepen in de vraag of een dergelijke heffing billijk is, wij zullen het vóór en tegen niet bespreken, doch uitsluitend eens nagaan, welke beteekenis een heffing, beginnende bij een marktnoteering van 17 cts. met betrekking tot de „winstcapaciteit” der ondernemingen heeft. Op de heffing zelve zullen wij, nadat deze, vermoedelijk vrij ingrijpend gewijzigd, definitief zal worden ingediend, nader terugkomen.

Ons interesseert dus thans de vraag naar de beteekenis van die heffingsgrens en dan zeer speciaal in verband met de productiekosten der rubber. Deze zijn natuurlijk voor de verschillende ondernemingen zeer uiteenlopend, al naar gelang van de opbrengst per vlakke-eenheid, de ligging der onderneming ten opzichte der groote afscheephavens, het loonniveau, de kosten van bereiding en den druk der indirecte kosten. Het is ons bekend, dat de vereenigingen van rubberproducenten onder haar leden een enquête naar den kostprijs hebben ingesteld, doch aangezien de resultaten daarvan niet aan de openbaarheid werden prijsgegeven, staan deze dus ook voor ons betoog niet ter beschikking. Doch dit is ook niet noodig; een ieder weet, dat naast zeer lage ook buitengewoon hoge kostprijzen bestaan en een gemiddelde kostprijs, of die nu 16 of 20 cts. of meer bedraagt, heeft geen beteekenis.

Wij hebben zoeven geconstateerd, dat wij ons niet wenschen te begeven in de vraag naar de gemotiveerdheid der heffing; de heer Putman Cramer heeft haar in dit weekblad, wijzelf hebben haar elders bestreden en een verdediging ervan hebben wij, behoudens van de zijde der Regeering en van bepaalde politieke richtingen, niet gevonden.

Het behoeft geen betoog, dat alleen dan de heffing nog een schijn van rechtvaardiging kan hebben, indien de Overheid kan constateeren: dank zij Onze medewerking kunt gij, rubberproducenten, wederom met winst werken; daarom achten Wij, Overheid, het gemotiveerd, dat ook een deel dier winst extra aan Ons ten goede komt, teneinde de buitensporig moeilijke positie, waarin Wij Ons bevinden, te verlichten.

Een Overheid, die, terwille van het algemeen belang, indertijd ingreep in het bedrijfsleven, teneinde een deel daarvan te behoeden voor vernietiging onder opoffering van de belangen der overigen, kan toch bezwaarlijk ruim een jaar later de eerst beschermde belangen ten eigen bate gaan prijsgeven.

En nu is het wel hoogst zonderling in de Memorie van Antwoord aan den Volksraad te lezen, dat deze zoo logische visie op de zaak geheel foutief blijkt te zijn. Met zooveel woorden constateert diezelfde Overheid, die in Mei 1934 meende de rubbercultuur door een ordening der productie te moeten in stand houden, in Juli 1935, dat Zij op deze instandhouding geen prijs stelt. Het interesseert Haar niet meer of die ondernemingen al dan niet met winst werken, Zij constateert alleen, dat bij een prijs van 17 cts. per hkg voor goed beheerde ondernemingen de mogelijkheid tot behoorlijke instandhouding bestaat; Zij

gaat zelfs nog verder en constateert eenvoudig, dat de sanering der ondernemingsrubberindustrie beter zal worden bereikt dan thans het geval is, indien de in wezen onrendabele ondernemingen maar verdwijnen, waardoor zoowel de in wezen duurzaam wel levensvatbare ondernemingen als de geheele volkshuishouding zal zijn gebaat.

Wordt de grens voor belastingheffing gezocht op de mogelijkheid van *behoorlijke instandhouding* der ondernemingen — en dient het uitvoerrecht tevens als een zwak selectiemiddel — dan wordt dit wel een zeer gevaarlijk precedent; immers, dit zou erop neerkomen, dat wel gebruik gemaakt moet worden van de kapitaalgoederen, zonder dat rekening gehouden wordt met het daarmee gepaard gaande offer en de vergoeding, welke aan het kapitaal op grond van zijn diensten toekomt.

De Regeering vraagt dus alleen of instandhouding mogelijk blijft, niet of alle productie-factoren zelfs maar een redelijke belooning zullen ontvangen.

Reeds in principe is dit dermate in strijd met elke belastingheffing, dat het wel geen nadere uiteenzetting zal behoeven, dat het rechtsvaardigheidsgevoel der rubberondernemers door dergelijke mededeelingen ernstig geschokt is en de nieuwe Voorzitter van den Indischen Ondernemersbond, de heer Weyer, heeft hiertegen dan ook scherp stelling genomen.

Doch wij moeten nog verder gaan en constateeren, dat het Gouvernement hier met betrekking tot de rubberrestrictie een nieuwen weg aankondigt, althans in een dergelijk belangrijk staatsstuk mogen wij geen opportunisme verwachten.

Een algemeen geldende gedwongen restrictie-regeling heeft, dit valt niet te ontkennen, ten doel alle producenten in het leven te houden, dus den selectiestrijd te voorkomen. Als uitvloeisel daarvan volgde de Regeering bij de vaststelling der standaardproducties van de individueele ondernemingen dan ook de gedachte, dat de technische voortbrengingsmogelijkheid — en ten deele zelfs die op papier — beslissend moest zijn voor de vaststelling van wat de individueele ondernemingen mochten uitvoeren. Zooals wij reeds vroeger in dit weekblad uiteenzetten, is deze methode o.i. zonder meer niet juist en dient de economische voortbrengingsmogelijkheid naast de technische gewicht in de schaal te leggen; thans echter gaat de Regeering plotseling nog verder en constateert eenvoudig, dat aanplantingen, welke in wezen onrendabel zijn, maar liever moeten verdwijnen. Met belangstelling mag tegemoet gezien worden, hoe deze visie de wijze van vaststelling der standaardproducties voor 1936 zal beïnvloeden! Zullen dan eindelijk zij, die in de moeilijke jaren 1932 en 1933 den strijd konden volhouden, daarvoor beloond worden?

Zonder meer constateert het Gouvernement thans in elk geval, dat Het met die hoge kostprijzen geen rekening kan houden en dit is voor een tegenstander van overheidsingrijpen een juist geluid; tenslotte, indien het prijsniveau niet medewerkt, zijn die dure producenten na verloop van jaren toch gedwongen er het bijltje bij neer te leggen. Een andere vraag is evenwel deze: voor welken kostprijs kan het product, dat, wil Ned.-Indië nog den toegestane uitvoer halen, geproduceerd moet worden (het grensproduct), worden voortgebracht?

Want dit dient zelfs een ordenende Overheid te begrijpen: niet of de kosten van instandhouding geregeld worden terugvergoed, bepaalt op den duur de voortbrengingsmogelijkheid, doch de vraag of ook vervanging van het productie-apparaat mogelijk wordt gemaakt en of productie winstkansen levert. Weliswaar blijft, zoolang de uitgaven door de ontvangsten worden gedekt, voortzetting der productie mogelijk en wenschelijk, doch op den duur zullen aanplant, gebouwen en machines moeten worden vervangen en daartoe moeten de middelen aanwezig zijn; instandhouding alleen, zelfs behoorlijke instandhouding al-



leen, is niet voldoende; noodzakelijk is, dat ook de afschrijvingen uit het provenu van het product bestreden kunnen worden.

Willen wij een poging doen om te komen tot den kostprijs, tegen welchen het grensproduct kan worden geproduceerd, dan dienen wij met den bestaanden toestand rekening te houden, d.w.z. met den Wetgever aan te nemen, dat 1936 een internationale beperking van 30 pCt. — op een individueele restrictie van ongeveer 40 pCt. neerkomend — zal brengen. Wij laten dan buiten beschouwing de opbrengst, welke houders van rubberaanplantingen ontvangen bij verkoop en overdracht hunner licenties, doordat zijzelf geen gebruik maken van hun recht van productie. Wij gaan er voorts van uit, dat dit grensproduct — het duurste, doch nog economisch gerechtvaardigde product — wordt voortgebracht door een zeer levensvatbare onderneming, welke dus dient te blijven bestaan.

De kostprijs van rubber is samengesteld uit de kosten van tap, bereiding en afvoer, vermeerderd met de kosten voor onderhoud van aanplant, gebouwen, machines, transportmiddelen en wegen, de uitgaven voor salarissen van directie, adviseur, vertegenwoordiger en personeel, die voor algemeene uitgaven, pachtchat en andere dan winstbelastingen, enz., alsmede de afschrijvingen en rente-kosten.

Bij een restrictie van 40 pCt. zal het zelfs voor de meest gunstig werkende onderneming zeer vermoedelijk niet mogelijk zijn haar productie tegen een kostprijs van beneden de 9 cts., exclusief afschrijving en rentekosten, voort te brengen. Indien wij dus de kosten, exclusief afschrijving en rentekosten, voor het grensproduct aannemen op 12½ cts., dan zijn wij hier zeker aan den lagen kant, vermoedelijk zullen die kosten hooger liggen. Doch daartegenover staat, dat in den gedachtengang van het Gouvernement de restrictie voor de levensvatbare ondernemingen lager zal zijn — immers de duurzaam niet rendabele ondernemingen moeten maar uitgeschakeld worden — en daarom achten wij een cijfer van 12½ cts. per hkg, dat natuurlijk op de werkelijkheid is gebaseerd, wel ongeveer juist en in geen geval aan den hoogen kant.

Daarbij komen dan nog de afschrijvingen en rentekosten. Uitgaande van de vervangingswaarde als maatstaf der waardeering, is het thans mogelijk een rubberonderneming op te bouwen met superieur plantmateriaal voor ongeveer f 750 per ha — alweer een bedrag, dat in verband met de locale omstandigheden uiteen zal loopen — doch aangezien het grensproduct van een minder gunstig gesitueerde onderneming afkomstig zal zijn, kunnen de kapitaalsuitgaven zeker met f 800 niet te hoog aangeslagen worden beschouwd. Op grond van de fiscaal toegelaten afschrijvingspercentages en uitgaande van de door de rubberordonnantie aangegeven opbrengsten voor oculatie-tuinen beteekent dit, dat afschrijving en rente, volgens de annuïteiten-methode bij een rentepercentage van 6, uitkomen op ongeveer 5.4 cts. per hkg, welk bedrag dan nog, aangezien de vennootschapsbelasting de rente als winst beschouwt, voor winstbelasting tot ongeveer 5.80 cts. per hkg dient te worden verhoogd.

De kostprijs van het grensproduct komt dus fob. afscheephaven zeker te staan op 18.3 cts., indien dit grensproduct afkomstig is van een economisch werkende onderneming.

Een Batavia-marktnoteering van 17 cts., welke, om de netto-opbrengst voor de onderneming te verkrijgen, verminderd dient te worden met de verkoopkosten, zal dus op hoogstens 16½ cts. uitwerken, zoodat hier zonder meer reeds blijkt, dat het grensproduct niet economisch meer kan worden geproduceerd. Doch nemen wij zelfs een prijs aan van 20 cts. — zulks wederom in navolging van de verwachtingen van het Gouvernement — dan werkt deze na aftrek der verkoopkosten en er rekening mede houdend, dat een

onderneming niet alleen prima sheets, doch ook off-rubber vervaardigt, resp. moet vernietigen om meer prima sheets te kunnen maken, op ongeveer 19 cents uit; komt hiervan nog 1 cent aan uitvoerrecht in aftrek, dan worden ook nu voor het grensproduct de voortbrengingskosten niet meer door het provenu vergoed.

Doch ook voor de gunstigst werkende ondernemingen is bij een prijs van 17 cents bruto de marge zeer sterk gereduceerd. Geeft deze, het percentage off-rubber in aanmerking genomen, een netto-opbrengst van 16 cts., dan staat daartegenover een kostprijs, incl. afschrijving en rente, van ruim 14 cents; dat komt bij een productie van 2 miljoen hkg neer op een netto-winst van nog geen 45.000 gulden, zijnde nog geen 6½ pCt. van het vastgelegde vermogen, berekend op vervangingswaarde.

Daarbij moet voorts niet vergeten worden, dat met het baseeren van de afschrijvingen op de vervangingswaarde de meeste ondernemingen zonder meer een vermogensverlies moeten nemen; voor de meeste ondernemingen toch ligt de kostprijs van aanplant, gebouwen, erfpachtsrechten, wegen en machines boven de f 700 à f 800 per ha, terwijl de gemiddelde productie-capaciteit zeker geen 2.000 hkg per ha in het 7e jaar van tapbaarheid haalt. Op 2 gronden dus een verlies, dat weliswaar den economischen kostprijs niet bezwaart, doch voor den belegger toch niet minder onwelkom is. En indien dan nog de fiscus door een heffing winsten in verliezen doet verkeeren, resp. de winsten aanzienlijk reduceert, dan ontstaat hier een toestand, welke veel ernstiger gevolgen kan hebben, dan de opbrengst der heffing ooit kan compenseren.

Temeer, omdat de mogelijkheden van groote winsten uit de rubber, zooals uit het bovenstaande blijkt, voorloopig tot het verleden behooren; terecht ziet de Regeering nog steeds in een prijs van 20 cts. een redelijken prijs, doch daarmee concludeert Zij, zonder het te zeggen, dat veel ondernemingen ten doode zijn opgeschreven, terwijl nu bovendien de aanpassing van het Indische leven aan de gewijzigde structuur den rubberbelegger voor een ander soort vermogensverlies stelt, tegelijk met het feit, dat de thans ontworpen heffing hem de kans ontnemt, resp. verkleint, daarvoor compensatie te vinden in de winstmogelijkheden. De te nemen verliezen zullen in het algemeen duurzaam, tot na de noodige reorganisaties, winstuitkeering verhinderen; het te heffen recht zal deze uitkeeringen nog verder belemmeren.

Het kan dan ook o.i. niet als een juist standpunt worden beschouwd een heffing te gaan baseeren op de dan nog blijvende mogelijkheid tot instandhouding; in wezen komt het hierop neer, dat, omdat het recht bij een stapelartikel als rubber niet op den consument kan worden afgewenteld, zelfs economische productie onder de geschapen kunstmatige belemmeringen ten doode wordt opgeschreven.

J. F. H.

#### DE ECONOMISCHE TOESTAND VAN ROTTERDAM IN HET TWEDE KWARTAAL VAN 1935.

Toen ik in het nummer van 29 Mei 1935 van dit weekblad de cijfers besprak, welke de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam wereldkundig had gemaakt omtrent de gang van zaken in deze havenstad gedurende het eerste kwartaal van 1935, merkte ik op, dat analyse van de gegevens over dat tijdvak van bijzonder belang was, omdat het onmiddellijk voorafging aan de Belgische devaluatie. Daarbij sprak ik de verwachting uit, dat na deze noodlottige gebeurtenis een snellere ontwikkeling zou intreden van reeds aanwezige ongunstige factoren, die tot dat tijdstip nog slechts langzaam hadden door-gewerkt.

De cijfers over het tweede kwartaal, die thans in het licht zijn gegeven, bevestigen deze vrees met een

promptheid en een duidelijkheid, die te meer in het oog valt, omdat wij gewend waren, dat de economische statistieken als uitvloeisel van talrijke doorwerkende en tegen elkander in werkende invloeden de gevolgen van elk der samenstellende factoren op zichzelf niet op het eerste gezicht waarneembaar weerspiegelden.

De kracht der variatie in het maatschappelijk bestel placht naast verliezen hier, aanwinsten daar te plaatsen en het is verklaarbaar, zij het daarom niet altijd gerechtvaardigd, dat de toeschouwer geneigd was niet steeds veel aandacht te schenken aan de noodkreten van hen die achteruit gingen, wanneer de haven als geheel nog niet zó slechte uitkomsten scheen te bieden. In de jaren van de „stukgoedcommissie” leidden de aanvoeren van ertsen en de daarmee in wisselwerking opgekomen en opklimmende uitvoeren van Westfaalse steenkool tot recordcijfers voor deze goederengroepen, ontwikkelden zich de graanmarkt en de peulvruchtenhandel, groeide de in deze vorm geheel nieuwe markt voor overzees fruit. Te weinigen hadden ten overstaan van de daardoor medegebrachte grote totaalcijfers oog voor de steeds onbevredigender wordende samenstelling van de goederenbeweging, waardoor meer en meer naar voren kwam de eenzijdige oriëntering van Rotterdam, waarop met name de heer Brautigam herhaaldelijk met nadruk heeft gewezen. Ten slotte dreef alles op de enorme aanvoeren van grondstoffen en levensmiddelen voor West-Duitsland en de daarmee samenhangende uitvoer van steenkool. De doorvoer, vooral langs de Rijn, was onze enige sterke troef gebleven. Thans, nu ook deze bron van kracht is aangetast, doordat de Belgische haven Antwerpen, die daarvoor slechts iets minder gunstig is gelegen, de achterstand bij Rotterdam heeft kunnen verkleinen — moge deze uitdrukking geen euphemisme blijken — ondervinden wij aan den lijve, hoe ongewoon gevoelig het Rotterdamse bedrijfsleven is geworden voor conjunctuurwisselingen als door de devaluatie van de Belga worden medegebracht. Van compensatie op ander terrein is eenvoudig geen sprake meer en zoo aanschouwen wij ditmaal uit natuurlijke oorzaken een economische statistiek, die voor iedere waarnemer werkt met de nauwkeurigheid van een koortsthermometer. Het is een der eigenaardigheden van onze „tijd van paradoxen”, dat wij een zeker voordeel moeten zien in deze verscherping van de toestand, omdat het wegvalen van alles, waardoor onze zwakke plekken aan het oog werden onttrokken, de aard van de kwaal beter doet opmerken.

In de eerste plaats dan weder de werkgelegenheid voor arbeiders in dienst van bij de Scheepvaart Vereniging „Zuid” aangesloten werkgevers:

Tweede kwartaal van	Aantal gewerkte taken		Loon	
	Vaste arbeiders	Losse arbeiders	Vaste arbeiders	Losse arbeiders
1931	583.441	325.931	f 1.859.757	f 1.000.540
1932	471.707	198.416	„ 1.345.622	„ 549.146
1933	409.313	220.449	„ 1.213.241	„ 626.097
1934	405.116	251.039	„ 1.207.491	„ 714.667
1935	388.347	174.409	„ 1.062.060	„ 467.864

Het vervoer ter zee van de belangrijkste goederengroepen is hiermede in overeenstemming.

De aanvoeren van ertsen te Antwerpen en te Rotterdam bieden het volgende beeld:

	Antwerpen	Rotterdam
Tweede kwart. 1934	399.200 ton	1.391.286 ton
„ „ 1935	461.588 „	1.408.553 „

Duidelijk blijkt hieruit, dat de verdeling der aanvoeren — waarvan de hoeveelheid zelf natuurlijk van geheel andere factoren afhangt — zich ten gunste van Antwerpen wijzigt. Nu heeft de maand April, toen de gevolgen van de devaluatie niet of nauwelijks hadden kunnen intreden, de resultaten nog voor Rotterdam geflatteerd. Er is in het kwartaal een climax

op te merken geweest, die tenslotte heeft gevoerd tot de volgende uitkomst:

	Antwerpen	Rotterdam
Juni 1934	141.204 ton	512.375 ton
„ 1935	177.624 „	355.297 „

Op dezelfde wijze heeft de uitvoer van steenkool ter zee zich ontwikkeld. Kortheidshalve beperk ik mij te dien aanzien tot de laatste maand van het eerste halfjaar:

	Antwerpen	Rotterdam
Juni 1934	145.978 ton	782.648 ton
„ 1935	288.870 „	577.092 „

De aanvoer van granen is volgens dezelfde lijnen verlopen. Ter afwisseling met de voorafgaande gegevens moge hier een overzichtsstaat volgen, die op scherpe wijze het verval van de Rotterdamse graanmarkt op zichzelf in het licht stelt:

Tweede kwartaal van	Door de drijvende graan-elevatoren overgeladen
1931	1.000.698 tons
1932	1.168.306 „
1933	900.219 „
1934	926.637 „
1935	546.604 „

Bijzonder treffend is, dat Antwerpen voor de aanvoer van graan ter zee de overhand heeft verkregen op Rotterdam:

Aanvoer van graan ter zee (tons van 1000 kg)	1934		1935	
	Antwerpen	Rotterdam	Antwerpen	Rotterdam
April	239.510	370.463	208.674	225.749
Mei	239.242	351.714	228.892	202.906
Juni	273.742	296.525	229.165	157.096

Volledigheidshalve worde er bovendien aan herinnerd, dat de aanvoeren op Rotterdam voor ons economische leven veel minder betekenen dan vroeger, omdat het aandeel van de zuiver passieve Duits-Duitse doorvoeren zeer is toegenomen ten koste van de plaatselijke handel in overzees graan. De verdere inkrimping van de aanvoer tot verbruik binnenslands heeft intussen de ontstellende daling in dit kwartaal veroorzaakt.

Tot slot van dit overzicht over het goederenverkeer ter zee volgt hier de hoeveelheid der af- en aanvoeren van „andere goederen” (d.w.z. het gehele vervoer zonder granen, meststoffen, hout, ertsen, minerale oliën en steenkool), waartoe de voor de werkgelegenheid zo belangrijke *stukgoederen* behoren:

Tweede kwartaal van	Antwerpen	Rotterdam
1932	1.944.095 tons	1.566.748 tons
1933	2.344.806 „	1.570.170 „
1934	2.473.699 „	1.674.909 „
1935	2.696.679 „	1.497.647 „

In de maand Juni 1935 is het totale goederenverkeer ter zee over de haven van Antwerpen dan ook nauwelijks meer kleiner geweest dan over Rotterdam. *Als uitvoerhaven heeft Antwerpen in die maand zelfs de leiding overgenomen, niet alleen van Rotterdam, maar van het gehele havencomplex aan de monden van Rijn en Maas.*

Het verval van de Rotterdamse goederenmarkten blijkt voorts uit de onderstaande gegevens:

Aanvoer op de Rotterdamse markt in het tweede kwartaal van:	1933	1934	1935
	Koffie	140.086 balen	158.219 balen
Katoen	46.709 balen	59.974 balen	37.923 balen
Amer. terpentijn	7.390 vaten	6.035 vaten	4.306 vaten
Spaanse sinaasappelen	500.300 kisten	351.000 kisten	40.000 kisten
Jaffa-			
sinaasappelen	10.223 kisten	37.208 kisten	58.964 kisten
Amer. appelen	294.317 kisten	307.599 kisten	195.412 kisten

De vermindering van de koopkracht van het Duitse achterland speelt hierbij natuurlijk mede een rol, maar het feit, dat in het seizoen 1934/35 de aanvoer van Amerikaanse appels in Antwerpen groter is geweest dan in Rotterdam, wordt door deze overweging toch niet uitgewist. In het seizoen 1933/34 was deze zelfde verplaatsing van de suprematie als fruihaven reeds voor de Spaanse sinaasappelen ingetreden.

Uiteraard werkt deze absolute en relatieve achteruitgang van het Rotterdamse havenverkeer ter zee door tot in alle geledingen van het gezamenlijk bestel van welvaartsfactoren der haven.

Op de Rijn met name, waar Rotterdam reeds zulk een moeilijke strijd had te voeren tegen de ondergravende invloed der Rijnvaartpremies, is een opmerkelijke verplaatsing van het evenwicht ingetreden. De overwegende betekenis der massa-vervoeren langs de Rijn kon de uitwerking dier premies, wat de totaal-cijfers betreft, geruime tijd verhullen. Thans is dit niet meer het geval. Ook dit verschijnsel culmineerde in de maand Juni.

Aandeel in het totale goederenverkeer op de Rijn langs Lobith.

Juni	Antwerpen	Rotterdam
1931 .....	12,13 pCt.	50,88 pCt.
1932 .....	12,47 „	46,71 „
1933 .....	13,06 „	48,— „
1934 .....	12,4 „	57,36 „
1935 .....	18,27 „	47,57 „

Treffend ziet men uit deze cijferstaat, hoe het aandeel van Rotterdam in het totale Rijnvaartverkeer onder de invloed van de Ankurbelung van de Duitse industriële bedrijvigheid na de machtsaanvaarding door de nationaal-socialisten eerst is gestegen, zonder dat de positie van Antwerpen daardoor werd geschokt. Thans heeft Rotterdam het verkregen voordeel weder moeten inboeten, terwijl Antwerpen de erfgenaam blijkt te zijn. Het totale Belgische aandeel op het Rijnvaartverkeer langs Lobith steeg in Juni 1935 dan ook tot 27,21 pCt., een ongekend hoog cijfer. *Rotterdam is hierdoor getroffen in de kern van zijn positie.*

Eindelijk is het dus onder de versnellende invloed der devaluatie helaas zo ver gekomen, dat de voorspellingen uit Rotterdamse kringen over wat op de duur moest komen, indien het niet door tijdig optreden alsnog zou worden voorkomen, tastbare feiten zijn geworden. De geslagen wonden zijn nu zintuigelijk voor ieder waarneembaar en het kwaad is daardoor te erger geworden. Rotterdam mag vertrouwen, dat daarmede ook, voor zover menselijk ingrijpen redding kan brengen, deze redding nabij is.

W. F. LICHTENAUER.

## BUITENLANDSCHE MEDEWERKING.

### EERSTE RAMING VAN DE EUROPEESCHE BIET-SUIKERPRODUCTIE 1935/36.

Dr. Gustav Mikusch te Weenen schrijft ons:

Wanneer de eerste raming van de Europeesche biet-suikerproductie dit jaar op het gebruikelijke tijdstip wordt gepubliceerd, dan moet, afgezien van het voorbehoud van latere rectificatie, welke bij elke raming moet worden gemaakt, vooral naar voren worden gebracht, dat het dit jaar nog moeilijker dan anders is om een dergelijke raming uit te werken, aangezien de toestand in vele suikerproducerende landen uiterst onoverzichtelijk is.

Omdat het voorjaar in de meeste landen laat begon en het nog tot diep in Mei buitengewoon koud bleef, hetgeen door het gelijktijdig ontbreken van regen voor den groei van de bieten bijzonder ongunstig was, deed zich in het begin van de vegetatieperiode een opvallende achterstand bij de bieten voor, welke ondanks de gunstige weersgesteldheid in Juni en in het begin van Juli tot dusverre niet overal kon worden ingehaald.

Bijna in alle landen laat de stand van de later verbouwde bieten namelijk veel te wenschen over, maar ook de eerder bebouwde akkers vertoonden na de lange periode van droogte in Juli en in de eerste helft van Augustus reeds duidelijk teekenen van uitputting door gebrek aan vocht. Op het oogenblik kan nog niet worden overzien, in hoeverre de regens, welke in de tweede helft van Augustus vielen, de bieten, welke daardoor zichtbaar verbeterden, ook blijvend hebben geholpen.

Speciaal in Duitschland, Tsjecho-Slowakije, Frankrijk, België en voorts in Engeland, waar de droogte in enkele streken reeds tot een catastrofe heeft geleid, is de toestand niet te overzien. Het zou derhalve niet te verwonderen zijn, wanneer tenslotte, hetzij door een even gunstig herfstweer als verleden jaar, de productie veel grooter zou zijn als thans mag worden verwacht, hetzij wanneer anderzijds een aanhouden van de droogte in vele landen een thans nog niet te vermoeden oogstvermindering zou doen ontstaan. Dat ook regen, wanneer deze te laat en niet in den juisten tijd komt, niet steeds de door droogte aangebrachte schade kan goed maken, zagen wij verleden jaar in Denemarken, waar men in Augustus nog een suikerproductie van 190.000 ton verwachtte, terwijl de bietenoogst toen zoo slecht uitviel, dat niet meer dan 90.000 ton suiker werd geproduceerd. Wanneer intusschen het weer vanaf heden voor de helft normaal is, zou de productie zich toch nog ongeveer in het kader van de navolgende raming kunnen bewegen.

	Met bieten bebouwde oppervlakte in 1000 ha			Bietsuikerproductie in 1000 metr. tons ruwsuikerwaarde	
	Aug. 1935	April-Raming 1935	1934	Aug. 1935/36	Voort. prod. 1934/35
Duitschland ..	358 <sup>1)</sup>	375 <sup>2)</sup>	337 <sup>1)</sup>	1.700	1.685
Dantzig .....	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	5	— <sup>3)</sup>	33
Tsjecho-Slowak.	145	143	144	575	640
Oostenrijk ....	44	44	50	185	223
Hongarije ....	37	38	38	120	120
Frankrijk ....	223	230	263	940	1.222
België .....	49	48	54	230	270
Nederl. ....	41	40	42	230	243
Polen .....	113	113	112	425	447
Denemarken ..	44	43	43	220	90
Zweden .....	51	50	51	290	272
Italië .....	85	85	85	320	342
Spanje .....	65	60	90	220	349
Joego-Slavië ..	29	29	22	75	63
Roemenië .....	35	36	34	115	107
Bulgarije .....	7	2	2	20	9
Zwitserland ..	2	2	2	9	10
Gr.-Britannië	152	152	163	600	694
Iersche Vrijstaat	22	22	18	90	75
Finland .....	3	3	3	10	11
Letland .....	15	14	15	40	60
Lithauen .....	7	7	4	25	17
Turkije (Europ. en Aziat.)	23	24	29	50	66

Europa zonder Sovjet-Rusland	1.550	1.560	1.606	6.489	7.048
Sovjet-Rusland (Europ. en Aziat. gebied) .....	1.280	1.200	1.176	2.000	1.500
<b>Totaal Europa</b>	<b>2.830</b>	<b>2.760</b>	<b>2.782</b>	<b>8.489</b>	<b>8.548</b>

<sup>1)</sup> Slechts de met bieten bebouwde oppervlakten, waarvan de oogst tot suiker wordt verwerkt.

<sup>2)</sup> Incl. de te drogen bieten.

<sup>3)</sup> Het is mogelijk dat de fabrieken te Dantzig niet werken, zoodat de geheele bietenoogst van Dantzig dan te Marienburg (Oost-Pruisen) wordt verwerkt. Derhalve werden de bebouwde oppervlakte en de vermoedelijke suikerproductie van Dantzig bij de cijfers voor Duitschland gevoegd.

De te verwachten achteruitgang van de productie moet ten deele aan een vermindering van de bebouwde oppervlakte (Oostenrijk, Frankrijk, België, Spanje,

Groot-Brittannië, Turkije) worden toegeschreven, welke, afgezien van België en Groot-Brittannië, tot stand kwam, teneinde dit jaar een deel van de overschotten van de hand te kunnen doen. In Groot-Brittannië daarentegen werd de kleinere bebouwde oppervlakte veroorzaakt, doordat de Regeering slechts voor den oogst van rond 152.000 ha den bekenden steun verleent.

In eenige landen (Tsjecho-Slowakije, Polen, Italië en Letland) moet de verwachte kleinere productie in de eerste plaats aan een, in vergelijking met het vorige jaar minder gunstige, weersgesteldheid worden toegeschreven.

Volgens verschillende gelijklopende berichten zijn de vooruitzichten van de campagne in Duitschland zeer onzeker, omdat niet alleen de stand van de bieten daar zeer ongelijk is, doch ook, voorloopig althans, nog niet bekend is, welk gedeelte van den bieten-oogst voor de verwerking tot suiker en welk gedeelte voor het drogen zal worden bestemd. Op het oogenblik schijnt het, alsof de suikerproductie, ondanks de aanzienlijke uitbreiding van de bebouwde oppervlakte, slechts weinig groter zal zijn dan verleden jaar, daar de achterstand nog steeds zeer aanzienlijk is.

Een uitbreiding van den verbouw had voorts in Joego-Slavië, Bulgarije, Ierland en Lithauen plaats. In deze landen moet dan ook met een overeenkomstige toeneming van de productie rekening worden gehouden, terwijl in Denemarken, Zweden en Roemenië de toeneming van de productie in de voorname plaats aan een betere weersgesteldheid, ver-

geleken bij die van verleden jaar, moet worden toegeschreven.

Tenslotte dient nog te worden vermeld, dat zelfs ingeval de productie in Europa zooveel kleiner zal zijn dan volgens de raming kan worden verwacht, dit voor de open wereldmarkt geen bijzondere betekenis zal hebben, omdat de productievermindering voornamelijk zal plaatsvinden in landen, welke in eigen behoefte voorzien, (Oostenrijk, Italië, Spanje, Letland en Turkije) en voorts in Frankrijk. Bij de landen, die in eigen behoefte voorzien, heeft de compensatie van een grootere of kleinere productie gewoonlijk door middel van de voorraden plaats, en dit is over het algemeen ook in Frankrijk het geval, waar overigens de invoer zoowel uit de koloniën, als ook uit het buitenland is gecontingenteerd.

Voor de wereldmarkt is daarentegen van betekenis de toeneming van de productie in Denemarken, een land, dat door den misoogst van verleden jaar een invoerland is geworden; voorts de achteruitgang van de productie in Groot-Brittannië en in de drie uitvoerlanden Tsjecho-Slowakije, België en Polen.

Alles bij elkaar genomen geeft de groep van de voor de wereldmarkt in aanmerking komende in- en uitvoerlanden in elk geval een vermindering van aanbod van eenige tienduizenden tonnen, vergeleken met het vorige oogstjaar, te zien, hetgeen met het oog op het feit, dat de wereldmarkt in de laatste jaren voortdurend werd beperkt, voor de aan de voorziening van de wereldmarkt deelnemende landen een, alhoewel zeer bescheiden, voordeel betekent.

## 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	Electriciteit	Handels- ondern.	Industrie	Kunst- zijde	Mijnbouw	Olie	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
Mei "	83.-	166.1	84.2	179.7	45.3	172.8	173.8	79.3	17.3	99.8	162.8	226.-
Juni "	82.6	167.1	86.1	180.1	44.6	177.1	186.3	86.3	17.7	97.2	169.4	232.9
Juli "	81.8	166.4	85.-	178.9	44.1	176.6	187.3	84.4	17.4	94.3	175.2	224.-
Augustus "	81.4	163.8	85.3	178.8	43.6	178.7	195.2	82.2	18.1	96.5	182.1	218.8

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

2 Januari	100.-	6 Maart	103.8	1 Mei	109.4	3 Juli	117.-
9 "	102.4	13 "	103.2	8 "	110.6	10 "	115.8
16 "	103.8	20 "	104.2	15 "	111.6	17 "	115.7
23 "	108.1	27 "	106.1	22 "	115.5	24 "	120.-
30 "	106.1	3 April	109.1	29 "	116.7	31 "	116.8
6 Februari	107.6	10 "	109.-	5 Juni	118.7	7 August.	118.8
13 "	106.3	17 "	108.6	12 "	119.1	14 "	120.1
20 "	107.3	24 "	108.7	19 "	116.6	21 "	118.4
27 "	105.7			26 "	116.8	28 "	116.7

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

## AANTEKENINGEN.

### De Deensche valutastaking.

Denemarken verkeert in moeilijkheden. De overwegend agrarische oriëntatie maakt het land geheel van de omstandigheden van den boerenstand afhankelijk. En deze zijn slecht. De uitvoer van boter, bacon en eieren, de voornaamste uitvoerproducten, worden door de contingenteeringsmaatregelen van Engeland ernstig getroffen en omdat Denemarken zich langzamerhand, wat zijn export betreft, geheel naar dit land gericht heeft, zijn de gevolgen funest. Ook de gemaakte prijzen zijn de laatste jaren sterk gedaald. De deviezen, welke de Deensche Nationale Bank als gevolg van den agrarischen export ter beschikking krijgt, moeten dienen tot betaling van den voor het bedrijfsleven noodzakelijken invoer van grond- en hulpstoffen. Ook deze is op het oogenblik dus ernstig in gevaar gebracht. Reeds in 1934 was de betalingsbalans passief en de buitenlandsche handel doet, tengevolge van den achteruitgang van den agrarischen uitvoer voor 1935 geen verbetering verwachten. Het overschot aan import moest in hoofdzaak door het opnemen van gelden op korten termijn worden gecompenseerd.

Een tweede factor, welke de eigenlijke landbouwsituatie komt verscherpen, is de groote schuldenlast, welke op den boerenstand drukt. Deze, nog een gevolg van de aangebrachte verbeteringen in goede jaren, is langzamerhand ondragelijk geworden en de pogingen, door de Regeering ondernomen, om door conversies de lasten van den landbouw te verlichten, hebben niet de gewenschte resultaten gehad.

De boeren eischen nu voor hun producten prijzen te ontvangen, welke hun kosten goed maken, of door een verdere depreciatie van de Kroon, of door een heffing van de buitenlandsche deviezen. Zij eischen verlichting van lasten en, waar noodig, uitstel van het nakomen van verplichtingen. Om dit alles kracht bij te zetten, heeft een groot aantal zich in optocht naar Kopenhagen begeven, terwijl er bedreigd wordt, met een valutastaking. Men wil de buitenlandsche afnemers verzoeken hun betalingen voorloopig op te schorten (een crediettermijn van drie maanden in plaats van de gebruikelijke 10 dagen) en op die manier den nadruk leggen op het belang van de deviezen, door den uitvoer van agrarische producten verkregen, terwijl het tevens tot een verdere depreciatie van de Kroon zou leiden. Immers, zonder deviezen zal de Nationale Bank geen importen kunnen betalen en zal de Regeering dus wel gedwongen zijn aan de gestelde eischen te voldoen.

Naar aanleiding van deze dreigementen wordt in „Der Deutsche Oekonomist” van 23 Augustus jl. nagegaan, of een dergelijke valutastaking doorgevoerd zal kunnen worden en wie, als het er op aankomt, de sterkste partij zal blijken te zijn. Het schijnt, dat de Regeering van haar machtsmiddelen geen gebruik wenscht te maken en aan de Nationale Bank heeft opgedragen de gevolgen van een eventueel optreden van de boeren met zuivere valuta- en crediet-technische middelen te bestrijden. Ook bij het uit-

sluitend toepassen van deze maatregelen zullen Regeering en Nationale Bank evenwel de sterkste blijken. Een uitstel van betaling van 3 à 4 maanden van de Deensche landbouwproducten zal aan de Nationale Bank gedurende dien tijd omstreeks 200 millioen Kronen buitenlandsche deviezen onthouden. Maar ook de boeren zullen zich gedurende dien tijd op andere wijze van middelen moeten voorzien. Het is de vraag, wie het meeste uithoudingsvermogen zal hebben. Voor de boeren is het hier een gunstige omstandigheid, dat de oogst achter den rug is. Zij zullen daardoor minder voedermiddelen behoeven te koopen dan vóór den oogst. Toch zullen zij zich op de eene of andere wijze van de noodige bedrijfsmiddelen moeten voorzien.

Zooals gezegd, komt het grootste deel van de deviezen van de Nationale Bank uit agrarischen export voort. Datgene, wat industrie en scheepvaart opbrengen, zal niet voldoende zijn en dus zal ook de Nationale Bank naar middelen moeten omzien.

Hier schijnen twee wegen mogelijk. Ten eerste kan zij probeeren korte credieten te Londen op te nemen<sup>1)</sup>. Het is evenwel mogelijk, dat dit zal worden geweigerd, omdat, of Londen geen verdere credieten zal willen verstrekken (er is al een groot vorderingsoverschot) of Londen in deze kwestie geen partij wil kiezen. Als tweede mogelijkheid is het verkoopen van goud genoemd. Wordt de aanwezige goudvoorraad omgeboekt tegen den tegenwoordigen Kronenkoers in plaats van tegen den nu nog gebezigden parikoers, dan is het mogelijk 120 millioen Kronen (tegenwoordige koers) tegen buitenlandsche deviezen af te stooten, zonder den koers van de Deensche Kroon in gevaar te brengen. Met de uit anderen hoofde voortkomende deviezen zou de Nationale Bank hiermede geholpen zijn.

Ook kan zij de boeren belemmeren in het verkrijgen van bedrijfsmiddelen. De banken zouden hier zeker, evenals reeds in 1932 ten aanzien van eenige boeren gebeurde, aan het verzoek van de Nationale Bank voldoen, alleen reeds omdat zij, en dit geldt zelfs voor de eigen bank van de boeren, geen weigering tot herdiscontoeering van wissels door de Nationale Bank kunnen riskeeren.

Tenslotte kan nog worden gewezen op het feit, dat geenszins de heele landbouwbevolking aan de valutastaking zal meedoen. Geconcludeerd kan worden, dat de kans op succes van de staking zeer gering is. Het zou alleen mogelijk zijn, dat de Regeering tot onderhandelen bereid zal zijn om de noodzakelijk er uit voortkomende onrust ten opzichte van de valuta en den uitvoer te vermijden.

De onlangs aangekondigde discontoverhooging en de afschaffing van de bepalingen betreffende de maximum rente doen reeds zien, dat de Regeering tegenmaatregelen neemt. Zij maakt het den boeren hierdoor reeds moeilijker om in hun door een staking veroorzaakte behoefte aan middelen te voorzien.

S.

<sup>1)</sup> De Deensche valutawetgeving verbiedt dit aan particulieren.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	25/31 Aug. 1935	Sedert 1 Jan. 1935	Overeenk. tijdvak 1934	25/31 Aug. 1935	Sedert 1 Jan. 1935	Overeenk. tijdvak 1934	1935	1934
Tarwe .....	12.571	579.458	895.195	—	13.842	28.345	593.300	923.540
Rogge .....	5.991	139.732	287.863	420	701	15.257	140.433	303.120
Boekweit .....	148	14.220	15.180	—	—	—	14.220	15.180
Mais .....	5.224	502.189	604.231	1.245	83.035	148.901	585.224	753.132
Gerst .....	7.544	201.135	261.574	—	23.023	36.361	224.158	297.935
Haver .....	2.220	89.994	87.464	—	1.660	2.995	91.654	90.459
Lijnzaad .....	201	129.067	147.098	686	251.017	161.961	380.084	309.059
Lijnkoek .....	1.575	31.768	54.644	—	—	25	31.768	54.669
Tarwemeel .....	379	13.690	13.904	130	4.357	1.838	18.047	15.742
Andere meelsoorten .....	435	18.405	39.344	50	2.148	4.684	20.553	44.028

**Brandschaden in Nederlandsche gemeenten.**

Gemiddelde per 1000 inwoners van het totaal aantal brandschaden in Nederlandsche gemeenten in het tijdvak 1900—1930 (behalve 1920).

De volgende tabellen, die behooren bij het op blz. 768 van dit nummer voorkomende artikel „De brandschaden in Nederland gemeten naar grootte en frequentie”, zijn samengesteld door den schrijver, Dr. P. D. Pestman.

<b>A.</b>		Beesd (Gld.)	18.6	Brouwershaven (Z.)	3.8	Eibergen (Gld.)	7.5
Aagtekerke (Z.)	4.3	Beets (N.-H.)	51.3	Bruinisse (Z.)	2.4	Eindhoven (N.-B.)	15.5
Aalsmeer (N.-H.)	8.8	Beesel (L.)	14.6	Brummen (Gld.)	17.1	Elburg (Gld.)	11.8
Aalten (Gld.)	8.6	Beilen (D.)	19.4	Brunssum (L.)	8.8	Elkerzee (Z.)	0.0
Aar (Ter) (Z.-H.)	3.2	Belfeld (L.)	8.2	Budel (N.-B.)	18.0	Ellemeet (Z.)	5.1
Aardenburg (Z.)	4.2	Bellingwolde (Gr.)	23.9	Buggenum (L.)	4.2	Ellewoutsdijk (Z.)	1.4
Aarle-Rixtel (N.-B.)	18.4	Bemelen (L.)	4.1	Bunde (L.)	7.5	Elsloo (L.)	2.7
Abbekerk (N.-H.)	35.0	Bemmel (Gld.)	14.1	Bunnik (U.)	4.3	Elst (Gld.)	27.1
Abbenbroek (Z.-H.)	9.9	Bennebroek (N.-H.)	10.2	Bunschoten (U.)	5.4	Emmen (D.)	20.2
Abcoude-Baambrugge(U.)	13.6	Benschop (U.)	4.5	Buren (Gld.)	19.6	Empel en Meerwijk (N.-B.)	15.5
Abcoude-Proostdij (U.)	4.4	Benthuizen (Z.-H.)	17.9	Burgh (Z.)	1.7	Engelen (N.-B.)	4.1
Achtkarspelen (F.)	7.7	Berghem (N.-B.)	12.7	Bussum (N.-H.)	8.6	Engwirden (F.)	17.4
Achtthoven (U.)	6.7	Bergambacht (Z.-H.)	13.6	Buurmalsen (Gld.)	6.5	Enkhuizen (N.-H.)	5.0
Adorp (Gr.)	4.7	Bergeik (N.-B.)	15.7	<b>C.</b>			
Aduard (Gr.)	10.8	Bengen (L.)	14.7	Castnium (N.-H.)	5.9	Enschede (O.)	12.2
Akersloot (N.-H.)	27.3	Bergen (N.-H.)	19.4	Chaam (N.-B.)	11.9	Epe (Gld.)	16.9
Alblas (Oud-) (Z.-H.)	0.0	Bergen op Zoom (N.-B.)	5.8	Culemborg (Gld.)	10.0	Ermelo (Gld.)	13.8
Ablasserdam (Z.-H.)	1.5	Berg en Terblijt (L.)	4.8	<b>D.</b>			
Alem, Maren en Kessel (N.-B.)	17.3	Bergh (Gld.)	17.7	Dalen (D.)	18.9	Erp (N.-B.)	8.5
Alkemade (Z.-H.)	2.3	Bergharen (Gld.)	13.9	Dalfsen (O.)	11.1	Esch (N.-B.)	17.0
Alkmaar (N.-H.)	7.9	Bergschenhoek (Z.-H.)	8.5	Dantumadeel (F.)	8.0	Escharen (N.-B.)	9.2
Almelo (O.)	16.8	Berkel Enschoot c.a. (N.-B.)	13.3	Deil (Gld.)	30.9	Est en Opijnen (Gld.)	1.8
Almkerk (N.-B.)	12.6	Berkel en Rodenrijs (Z.-H.)	5.0	Delden (Ambt) (O.)	21.7	Etten en Leur (N.B.)	11.1
Alphen en Riel (N.-B.)	21.4	Berkenwoude (Z.-H.)	7.8	Delden (Stad) (O.)	17.4	Everdingen (Z.-H.)	6.5
Alphen a. d. Rijn (Z.-H.)	8.1	Berkhout (N.-H.)	7.1	Delft (Z.-H.)	3.4	Ewijk (Gld.)	17.5
Ambij (L.)	9.1	Berlicum en Middelrode (N.-B.)	6.6	Delfzijl (Gr.)	11.4	Eygelsloven (L.)	3.4
Ameide (Z.-H.)	1.8	Best (N.-B.)	12.8	Denekamp (O.)	14.1	Eysden (L.)	3.8
Ameland (F.)	4.2	Beugen en Rijkevoort (N.-B.)	14.5	Deurne c.a. (N.-B.)	16.8	Ezinge (Gr.)	5.9
Amerongen (U.)	13.2	Beuningen (Gld.)	7.7	Deventer (O.)	4.8	<b>F.</b>	
Amersfoort (U.)	7.7	Beusichem (Gld.)	16.4	Didam (Gld.)	18.0	Ferwerderadeel (F.)	2.4
Ammerstol (Z.-H.)	1.8	Beverwijk (N.-H.)	23.6	Diemen (N.-H.)	15.1	Fijnaart en Heijningen (N.-B.)	7.6
Ammerzoden (Gld.)	10.0	Beijerland (N.) (Z.-H.)	7.3	Diepenheim (O.)	13.9	Finsterwolde (Gr.)	23.1
Amstcrade (L.)	6.5	Beijerland (Oud) (Z.-H.)	4.1	Diepenveen (O.)	14.3	Franeke (F.)	5.0
Amsterdam (N.-H.)	6.4	Beijerland (Zuid) (Z.-H.)	8.7	Diessen (N.-B.)	14.7	Franekeadeel (F.)	3.1
Andel (Op-en-N.) (N.-B.)	4.5	Bierum (Gr.)	4.3	Diever (D.)	19.1	<b>G.</b>	
Andijk (N.-H.)	8.3	Biervliet (Z.)	8.4	Dinteloord c.a. (N.-B.)	11.7	Gaasterland (F.)	6.9
Angerlo (Gld.)	8.7	Biggekenke (Z.)	3.6	Dinther (N.-B.)	20.3	Gameren (Gld.)	14.6
Ankeveen (N.-H.)	14.2	Bilt (De) (U.)	8.6	Dinxperlo (Gld.)	14.5	Gassel (N.-B.)	11.1
Anloo (D.)	16.7	Bilt (Het) (F.)	2.2	Dirksland (Z.-H.)	3.5	Gasselte (D.)	11.1
Annaland (St.) (Z.)	1.2	Bingelrade (L.)	2.3	Dodewaard (Gld.)	22.8	Geertruid (St.) (L.)	0.0
Anna Paulowna (N.-H.)	23.9	Bladel c.a. (N.-B.)	13.0	Doesburg (Gld.)	9.0	Geertruidenberg (N.-B.)	22.0
Appeldoorn (Gld.)	14.5	Blankenham (O.)	3.6	Doetinchem (Gld.)	13.7	Geervliet (Z.-H.)	15.3
Appeltern (Gld.)	10.3	Blaricum (N.-H.)	15.5	Dokkum (F.)	2.6	Geffen (N.-B.)	17.9
Appingedam (Gr.)	7.2	Bleiswijk (Z.-H.)	5.6	Domburg (Z.)	6.1	Geldermalsen (Gld.)	7.4
Arden en Velden (L.)	12.8	Bleskensgraaf en Hofwegen (Z.-H.)	7.0	Dommelen (N.-B.)	29.6	Geldrop (N.-B.)	27.9
Arkel (Z.-H.)	2.2	Bloemendaal (N.-H.)	7.1	Dongen (N.-B.)	15.8	Geleen (L.)	7.0
Arnhem (Gld.)	4.6	Blokker (N.-H.)	14.9	Doniawerstaal (F.)	6.6	Gemert (N.-B.)	24.1
Asperen (Z.-H.)	5.4	Blokzijl (O.)	14.7	Doorn (U.)	8.2	Gendringen (Gld.)	9.3
Assen (D.)	9.7	Bochholtz (L.)	5.5	Doornspijk (Gld.)	16.4	Gendt (Gld.)	13.5
Assendelft (N.-H.)	5.4	Bodegraven (Z.-H.)	6.7	Dordrecht (Z.-H.)	3.3	Genemuiden (O.)	4.0
Asten (N.-B.)	16.2	Boekel (N.-B.)	12.9	Dreischor (Z.)	2.3	Gennep (L.)	19.1
Avenhorn (N.-H.)	9.9	Bommel (Den) (Z.-H.)	8.7	Dreumel (Gld.)	28.3	Geulle (L.)	9.0
Avereest (O.)	7.5	Borculo (Gld.)	15.5	Driebergen (U.)	3.7	Giessen (N.-B.)	9.9
Axel (Z.)	3.5	Borger (D.)	16.8	Driel (Gld.)	24.7	Giessendam (Z.-H.)	1.4
<b>B.</b>		Borgharen (L.)	2.4	Driewegen (Z.)	15.2	Giessen-Nieuwkerk (Z.-H.)	4.5
Baarderadeel (F.)	4.3	Borkel en Schaft (N.-B.)	29.0	Drunen (N.-B.)	17.6	Gieten (D.)	12.2
Baarland (Z.)	6.7	Borne (O.)	18.1	Druuten (Gld.)	12.7	Giethoorn (O.)	6.7
Baarle-Nassau (N.-B.)	11.0	Borsselle (Z.)	7.2	Dubbeldam (Z.-H.)	14.3	Gilze en Rijen (N.-B.)	12.2
Baarn (U.)	6.7	Boschkapelle (Z.)	8.9	Duiven (Gld.)	7.1	Ginneken en Bavel (N.-B.)	8.6
Baexem (L.)	13.5	Boskoop (Z.-H.)	6.4	Duivendijke (Z.)	3.3	Goedereede (Z.-H.)	1.6
Bafo (Gr.)	2.2	Bovenkarspel (N.-H.)	3.6	Dungen (Den) (N.-B.)	7.6	Goes (Z.)	3.9
Bakel en Milheeze (N.-B.)	23.9	Boxmeer (N.-B.)	11.2	Dussen, Munster en Muilkerk (N.-B.)	16.7	Goirle (N.-B.)	9.2
Barendrecht (Z.-H.)	5.9	Boxtel (N.-B.)	8.1	Dwingeloo (D.)	22.6	Goor (O.)	17.1
Barneveld (Gld.)	21.5	Brandwijk (Z.-H.)	1.1	<b>E.</b>			
Barradeel (F.)	2.5	Breda (N.-B.)	4.8	Echt (L.)	7.9	Gouderak (Z.-H.)	3.6
Barsingerhorn (N.-H.)	20.3	Breskens (Z.)	7.1	Echteld (Gld.)	23.6	Coudriaan (Z.-H.)	5.0
Barwoutswaarder (Z.-H.)	6.0	Breukelen-Nijenrode (U.)	5.5	Edam (N.-H.)	8.1	Coudswaard (Z.-H.)	6.6
Batenburg (Gld.)	11.8	Breukelen-St. Pieters (U.)	14.9	Ede (Gld.)	12.1	Graauw en Langendam (Z.)	5.0
Bathmen (O.)	20.5	Brielle (Z.-H.)	3.8	Ede (Z.)	1.9	Grafhorst (O.)	9.0
Bedum (Gr.)	4.5	Broekhuizen (L.)	10.3	Eelde (D.)	12.2	Graft (N.-H.)	17.2
Beegden (L.)	2.7	Broek-in-Waterl. (N.-H.)	12.3	Eemnes (U.)	9.5	Graft (N.-H.)	17.2
Beek (L.)	6.5	Broek-op-Langend. (N.-H.)	3.7	Eenrum (Gr.)	5.3	Gramsbergen (O.)	7.9
Beek en Donk (N.-B.)	21.6	Broek-Sittard (L.)	2.6	Eersel (N.-B.)	16.9	Grathem (L.)	11.5
Beemster (N.-H.)	5.5			Eethen (N.-B.)	12.1	Grave (N.-B.)	5.5
Beers (N.-B.)	0.0			Egmond a. Zee (N.-H.)	3.7	's-Graveland (N.-H.)	8.6
Beerta (Gr.)	15.1			Egmond Binnen (N.-H.)	6.3	's-Gravemoer (N.-B.)	4.5



Nieuwvliet (Z.)	4.0	Ouderkerk a.d. IJssel (Z.-H.)	3.0	Sassenheim (Z.-H.)	4.1	Tholen (Z.)	2.1
Nieuw Vosmeer (N.-B.)	14.7	Oudewater (Z.-H.)	6.7	Sas van Gent (Z.)	4.3	Thorn (L.)	7.2
Nieuwolda (Gr.)	23.8	Oudheusden en Elshout (N.-B.)	15.2	Schaesberg (L.)	2.7	Tiel (Gld.)	14.5
Nisse (Z.)	4.6	Oudkarspel (N.-H.)	13.4	Schagen (N.-H.)	27.2	Tienhoven (U.)	3.7
Nistelrode (N.-B.)	11.4	Oudorp (N.-H.)	17.8	Schalkwijk (U.)	10.4	Tienhoven (Z.-H.)	14.9
Noorbeek (L.)	8.0	Oud-Valkenburg (L.)	3.0	Schajjk (N.-B.)	14.2	Tietjerksteradeel (F.)	6.8
Noordbroek (Gr.)	14.6	Oud-Vossemeer (Z.)	2.2	Scheemda (Gr.)	24.7	Tilburg (N.-B.)	7.8
Noorddijk (Gr.)	10.2	Ouwkerk (Z.)	1.3	Schellinkhout (N.-H.)	7.6	Tonge (Nieuwe) (Z.-H.)	7.1
Noordeloos (Z.-H.)	1.8	Overasselt (Gld.)	12.0	Schermerhorn (N.-H.)	6.3	Tonge (Oude) (Z.-H.)	5.7
Noordgouwe (Z.)	0.0	Overschie (Z.-H.)	5.9	Scherpenisse (Z.)	1.4	Tubbergen (O.)	12.6
Nrd-Scharwoude (N.-H.)	11.0	Overslag (Z.)	5.0	Scherpenzeel (Gld.)	11.0	Tull en 't Waal (U.)	9.6
Noordwelle (Z.)	15.1	Ovezande (Z.)	2.7	Schiebroek (Z.-H.)	11.1	Twisk (N.-H.)	8.7
Noordwijk (Z.-H.)	8.0			Schiedam (Z.-H.)	4.4		
Noordwijkerhout (Z.-H.)	8.3			Schiermonnikoog (F.)	12.9	<b>U.</b>	
Nootdorp (Z.-H.)	9.1			Schimert (L.)	5.6	Ubach-over-Worms (L.)	5.7
Norg (D.)	9.2			Schinnen (L.)	7.8	Ubergen (Gld.)	15.9
Nueneu, Gerwen en Nederwetten (N.-B.)	19.8			Schin-op-Geul (L.)	4.4	Uden (N.-B.)	11.3
Nuland (N.-B.)	20.7			Schinveld (L.)	13.2	Udenhout (N.-B.)	10.4
Numansdorp (Z.-H.)	8.5			Schipluiden (Z.-H.)	3.7	Uitgeest (N.-H.)	23.4
Numhem (L.)	0.0			Schoondijke (Z.)	4.1	Uithoorn (N.-H.)	28.6
Nuth (L.)	5.4			Schoonebeek (D.)	4.5	Uithuizen (Gr.)	4.1
Nijeveen (D.)	7.5			Schoonhoven (Z.-H.)	4.6	Uithuizermeeden (Gr.)	1.1
Nijkerk (Gld.)	9.1			Schoonrewoerd (Z.-H.)	6.5	Ulestraten (L.)	13.4
Nijmegen (Gld.)	6.6			Schoorl (N.-H.)	29.3	Ulrum (Gr.)	4.9
				Schore (Z.)	6.2	Urk (N.-H.)	1.4
				Schoterland (F.)	7.4	Urmond (L.)	3.6
				Schijndel (N.-B.)	8.2	Ursem (N.-H.)	23.5
				Serooskerke (Schouwen) (Z.)	11.2	Usquert (Gr.)	0.6
				Serooskerke (Walcheren) (Z.)	4.5	Uttingeradeel (F.)	8.6
				Sevenum (L.)	3.0	Utrecht (U.)	3.4
				Simpelveld (L.)	7.4		
				Sittard (L.)	8.0	<b>V.</b>	
				Sleen (D.)	9.8	Vaals (L.)	2.3
				Slenaken (L.)	1.8	Valburg (Gld.)	12.1
				Slidrecht (Z.-H.)	3.7	Valkenburg (L.)	16.1
				Slochteren (Gr.)	10.9	Valkenburg (Z.-H.)	6.0
				Sloten (F.)	5.3	Valkenswaard (N.-B.)	19.3
				Sluis (Z.)	4.7	Varik (Gld.)	17.4
				Smallingerland (F.)	9.9	Veen (N.-B.)	11.1
				Smilde (D.)	15.6	Veendam (Gr.)	18.2
				Sneek (F.)	4.6	Veenedaal (U.)	15.1
				Snelrewaard (U.)	3.7	Veere (Z.)	7.9
				Soest (U.)	27.2	Veghel (N.-B.)	8.2
				Somerens (N.-B.)	21.9	Veldhoven c.a. (N.-B.)	18.2
				Sommelsdijk (Z.-H.)	15.5	Veldhuizen (U.)	11.1
				Son en Breugel (N.-B.)	14.1	Velp (N.-B.)	7.6
				Spanbroek (N.-H.)	8.2	Velsen (N.-H.)	8.1
				Spaubeek (L.)	2.4	Venhuizen (N.-H.)	17.5
				Sprang-Capelle (N.-B.)	17.5	Venlo (L.)	6.1
				Spijkenisse (Z.-H.)	7.2	Venray (L.)	6.5
				Stad aan 't Haringvliet (Z.-H.)	2.7	Vessem, Wintelre en Knegsel (N.-B.)	7.7
				Standaardbuiten (N.-B.)	5.0	Veur (Z.-H.)	16.6
				Staphorst (O.)	7.2	Vianen (Z.-H.)	7.2
				Stavemisse (Z.)	1.0	Vierlingsbeek (N.-B.)	17.5
				Stavoren (F.)	3.0	Vierpolders (Z.-H.)	12.9
				Stedum (Gr.)	3.6	Vinkeveen en Waverveen (U.)	7.6
				Steenbergen en Kruisland (N.-B.)	14.4	Vlaardingen (Z.-H.)	4.0
				Steenderen (Gld.)	12.0	Vlaardinger-Ambacht (Z.-H.)	3.0
				Steenwijk (O.)	16.1	Vlagtwedde (Gr.)	28.5
				Steenwijkenwold (O.)	14.3	Vledder (D.)	16.2
				Stein (L.)	15.5	Vleuten (U.)	6.7
				Stellendam (Z.-H.)	3.9	Vlieland (N.-H.)	1.5
				Stevensweert (L.)	15.2	Vlissingen (Z.)	2.3
				Stiphout (N.-B.)	15.9	Vlist (Z.-H.)	4.0
				Stolwijk (Z.-H.)	11.4	Vlodrop (L.)	7.3
				Stompwijk (Z.-H.)	6.8	Vlijmen (N.-B.)	20.2
				Stoppeldijk (Z.)	11.1	Voerendaal (L.)	5.4
				Stoutenburg (U.)	7.6	Vollenhove (Ambt) (O.)	9.6
				Stramproy (L.)	0.0	Vollenhove (Stad) (O.)	4.8
				Streefkerk (Z.-H.)	6.0	Voorburg (Z.-H.)	6.8
				Strijen (Z.-H.)	6.5	Voorhout (Z.-H.)	4.6
				Susteren (L.)	8.5	Voorschoten (Z.-H.)	6.8
				Swalmen (L.)	12.3	Voorst (Gld.)	11.9
				Sijbekarspel (N.-H.)	3.2	Vorden (Gld.)	10.1
						Vreeland (U.)	6.9
						Vreeswijk (U.)	7.9
						Vries (D.)	13.3
						Vriezenveen (O.)	42.6
						Vrouwepolder (Z.)	7.7
						Vught (N.-B.)	3.4
						Vuren (Gld.)	8.4
						<b>W.</b>	
						Waalre (N.-B.)	26.8
						Waalwijk (N.-B.)	18.9
						Waarde (Z.)	4.3



Waardenburg (Gld.) . . . . .	11.9	Wijchen (Gld.) . . . . .	25.5
Waarder (Z.-H.) . . . . .	5.9	Wijdnes en Oosterbeek (N.-H.) . . . . .	8.7
Waddinxveen (Z.-H.) . . . . .	12.0	Wijde-Wormer (N.-H.) . . . . .	6.4
Wadenoijen (Gld.) . . . . .	25.4	Wijhe (O.) . . . . .	10.5
Wageningen (Gld.) . . . . .	6.8	Wijk (De) (D.) . . . . .	7.7
Wamel (Gld.) . . . . .	21.3	Wijk-aan-Zee-en-Duin (N.-H.) . . . . .	11.8
Waneperveen (O.) . . . . .	3.4	Wijk-bij-Duurstede (U.) . . . . .	13.0
Wanroij (N.-B.) . . . . .	8.4	Wijk en Aalburg (N.-B.) . . . . .	5.6
Wanssum (L.) . . . . .	6.0	Wijlre (L.) . . . . .	7.8
Warder (N.-H.) . . . . .	3.5	Wijmbritseradeel (F.) . . . . .	4.6
Warffum (Gr.) . . . . .	6.9	Wijnandsrade (L.) . . . . .	4.0
Warmenhuizen (N.-H.) . . . . .	16.0	Wijngaarden (Z.-H.) . . . . .	7.4
Warmond (Z.-H.) . . . . .	9.0		
Warnsveld (Gld.) . . . . .	7.1		
Waspik (N.-B.) . . . . .	11.4		
Wassenaar (Z.-H.) . . . . .	9.0		
Wateringen (Z.-H.) . . . . .	4.3		
Waterlandkerkje (Z.) . . . . .	5.4		
Wedde (Gr.) . . . . .	21.1		
Weerselo (O.) . . . . .	11.6		
Weert (L.) . . . . .	9.3		
Weesp (N.-H.) . . . . .	10.2		
Weesperkarspel (N.-H.) . . . . .	17.1		
Wehl (Gld.) . . . . .	20.2		
Wemeldinge (Z.) . . . . .	4.8		
Werken (De) en Sleenwijk (N.-B.) . . . . .	11.6		
Werkendam (N.-B.) . . . . .	16.9		
Werkhoven (U.) . . . . .	5.6		
Wervershoof (N.-H.) . . . . .	8.8		
Wessem (L.) . . . . .	21.3		
Westbroek (U.) . . . . .	4.8		
West-Dongeradeel (F.) . . . . .	2.4		
Westdorpe (Z.) . . . . .	3.8		
Westerbork (D.) . . . . .	11.9		
Westerhoven (N.-B.) . . . . .	15.7		
Westervoort (Gld.) . . . . .	7.9		
Westkapelle (Z.) . . . . .	4.3		
Westmaas (Z.-H.) . . . . .	13.1		
West-Stellingwerf (F.) . . . . .	11.8		
Westwoud c.a. (N.-H.) . . . . .	22.5		
Westzaan (N.-H.) . . . . .	5.7		
Wierden (O.) . . . . .	12.9		
Wieringen (N.-H.) . . . . .	12.7		
Wieringerwaard (N.-H.) . . . . .	16.1		
Wildervank (Gr.) . . . . .	10.6		
Willemstad (N.-B.) . . . . .	2.3		
Willeskop (U.) . . . . .	14.0		
Willage Langerak (U.) . . . . .	4.0		
Wilnis (U.) . . . . .	4.6		
Wilsum (O.) . . . . .	46.0		
Winkel (N.-H.) . . . . .	34.7		
Winschoten (Gr.) . . . . .	17.4		
Winum (Gr.) . . . . .	3.8		
Winterswijk (Gld.) . . . . .	9.7		
Wisoh (Gld.) . . . . .	11.7		
Wissekerke (Z.) . . . . .	4.6		
Wittem (L.) . . . . .	6.9		
Woensdrecht (N.-B.) . . . . .	7.7		
Woerden (Z.-H.) . . . . .	5.2		
Wognum (N.-H.) . . . . .	26.6		
Wolfaartsdijk (Z.) . . . . .	5.0		
Wonseradeel (F.) . . . . .	4.4		
Workum (F.) . . . . .	3.3		
Wormer (N.-H.) . . . . .	11.1		
Wormerveer (N.-H.) . . . . .	10.5		
Woubrugge (Z.-H.) . . . . .	8.0		
Woudenberg (U.) . . . . .	10.1		
Woudrichem en Ouden-dijk (N.-B.) . . . . .	11.2		
Wouw (N.-B.) . . . . .	6.7		

ONTVANGEN BOEKEN.

Investment-Trusts door Dr. Fritz Bichsel. (Weenen 1934; Manzsche Verlags- und Universitäts-Buchhandlung. Prijs R.M. 3.50).

De schrijver behandelt allereerst het wezen van de beleggingsmaatschappijen en komt daarbij tot een definitie, welke veel scherper is dan die van Liefmann e.a. Duidelijk geeft hij ook de verschillen met andere participatiemaatschappijen aan. Na een uiteenzetting van de verschillende typen, wordt het beleggingsvraagstuk behandeld, terwijl het boek besluit met een hoofdstuk over de maatschappelijke betekenis van deze instellingen.

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTO'S.

Ned. (Disc Wissels. 5 3 Aug. '35)	Lissabon . . . . .	5 13 Dec. '34
Bk. Bel. Binn. Eff. 5 1/2 3 Aug. '35	Londen . . . . .	2 30 Juni '32
Vrsch. in R.C. 5 1/2 3 Aug. '35	Madrid . . . . .	5 9 Juli '35
Athene . . . . .	N.-York F.R.B. 1 1/2 1 Feb. '34	
Batavia . . . . .	Oslo . . . . .	3 1/2 22 Mei '33
Belgrado . . . . .	Parijs . . . . .	3 8 Aug. '35
Berlijn . . . . .	Praag . . . . .	3 1/2 25 Jan. '33
Boekarest . . . . .	Pretoria . . . . .	3 1/2 15 Mei '33
Brussel . . . . .	Rome . . . . .	4 1/2 12 Aug. '35
Budapest . . . . .	Stockholm . . . . .	2 1/2 1 Dec. '33
Calcutta . . . . .	Tokio . . . . .	3.65 2 Juli '33
Dantzig . . . . .	Weenen . . . . .	3 1/2 10 Juli '35
Helsingfors . . . . .	Warschau . . . . .	5 26 Oct. '33
Kopenhagen . . . . .	Zwits. Nat. Bk. 2 1/2 3 Mei '35	

OPEN MARKT.

	1935				1934	1933	1914
	31 Aug.	26/31 Aug.	19/24 Aug.	12/17 Aug.	27 Aug./1 Sept.	28 Aug./2 Sept.	20/24 Juli
Amsterdam Partic. disc.	5 1/2	5 1/2	4 7/8-5	4 7/8-5 1/8	9/16	3/4-1 1/4	3 1/8-3 1/16
Prolong.	5 1/2	4 1/2-5 1/2	5-1 1/2	4 3/4-5	1	1	2 1/4-3 1/4
Londen Daggeld . . . . .	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	3/4-1	1/4-1	1 1/4-2
Partic. disc.	5/8	9/16-5/8	9/16-5/8	9/16-5/8	3/4-13/16	7/16-1/2	4 1/4-8 1/4
Berlijn Daggeld . . . . .	3 3/8-5 3/8	2 3/4-5 3/8	2 7/8-3 1/4	2 7/8-3 1/4	4 1/8-5 1/8	4 1/2-6	—
Maandgeld	2 3/4-3 1/4	2 3/4-3 1/4	2 3/4-3 1/4	2 3/4-3 1/4	4 1/2-6	4 1/2-6	—
Part. disc.	3	3	3	3	3 3/4	3 7/8	2 1/8-1 1/2
Warenw. . . . .	4-1 1/2	4-1 1/2	4-1 1/4	4-1 1/4	4-1 1/2	4-1 1/2	—
New York Daggeld 1)	1/4	1/4	1/4	1/4	1	3/4-1	1 3/4-2 1/2
Partic. disc.	5/16 2)	5/16 2)	5/16	5/16	3/16	1/2-5/8	—

1) Koers van 30 Aug. en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag 2) 30 Aug.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
27 Aug. 1935	1.47 1/16	7.34 3/4	59.37 1/2	9.77 1/2	24.90	100 7/16
28 " 1935	1.47 1/16	7.33 3/4	59.37 1/2	9.77 1/2	24.87 1/2	100 7/16
29 " 1935	1.47 1/16	7.33 3/4	59.35	9.76 1/2	24.86 1/2	100 7/16
30 " 1935	1.47 1/16	7.33 3/4	59.35	9.76 1/2	24.87	100 7/16
31 " 1935	—	—	—	—	—	—
2 Sept. 1935	1.47 9/16	7.33	59.37 1/2	9.75	24.84	100 7/16
Laagste d.w. 1)	1.47 1/4	7.33	59.30	9.75	24.82 1/2	100
Hoogste d.w. 1)	1.47 7/8	7.35	59.45	9.77 3/4	24.92 1/2	100 3/8
Muntpariteit	2.4878	12.1071	59.263	9.747	34.592	100

Data	Zwitserland *)	Weenen *)	Praag 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid **)
27 Aug. 1935	48.23	—	6.15	1.20	12.12 1/2	20.26
28 " 1935	48.22	—	6.14	1.20	12.07 1/2	20.25
29 " 1935	48.15	—	6.15	1.20	12.07 1/2	20.23
30 " 1935	48.13	—	6.14	1.20	12.11	20.23
31 " 1935	—	—	—	—	—	—
2 Sept. 1935	48.13	—	6.14	1.20	12.07	20.21
Laagste d.w. 1)	48.10	—	6.10	1.15	12.02 1/2	20.15
Hoogste d.w. 1)	48.27 1/2	28.15	6.17 1/2	1.25	12.15	20.30
Muntpariteit	48.003	35.007	7.371	1.488	13.094	48.52

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

KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).

Data	Londen (\$ per £)	Parijs (\$ p. 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mk.)	Amsterdam (\$ p. 100 gld.)
27 Aug. 1935	4.97 1/2	6.62 3/4	40.28	67.82
28 " 1935	4.97 1/4	6.62 1/2	40.28	67.80
29 " 1935	4.97 3/8	6.61 3/4	40.28	67.79
30 " 1935	4.96 3/8	6.61	40.26	67.71
31 " 1935	4.96 1/2	6.60 1/4	40.20	67.67 1/2
2 Sept. 1935	—	—	—	—
3 Sept. 1934	—	—	—	—
Muntpariteit . . . . .	4.86	3.90 3/8	23.81 1/4	40 3/16

STATISTISCH OVERZICHT

Table with columns: GRANEN EN ZADEN (TARWE, ROGGE, MAIS, GERST, LIJNZAAD), TUINBOUWARTIKELEN (DRUIVEN, TOMATEN, VROEGE AARDAPPELEN), and VLEESCH (RUNDVLEESCH, VARKENS-VLEESCH). Rows list years from 1925 to 1935 and months from Jan to Dec.

1) Men zie voor de toelichting op dezen staat de nos. van 8, 15 Aug. 1928, 25 Febr. 1931 en 15 Febr. 1933. 2) Tot Jan. 1931 Hard Winter No. 2. van Jan. 1931 tot 16 Dec. 1929 tot 26 Mei 1930 74/5 K.G. Hongaarsche vanaf 26 Mei 1930 tot 23 Mei 1932 74 K.G. Zuid-Russische; van 23 Mei 1932 tot 2 Oct. 1933 No. 2 Canada. 3) Tot 2 Oct. 1933 No. 2 Canada. Van 19 Sept. '32 tot 24 Juli '33 62/63 K.G. Z.-Russ. 4) 31 Aug. 5) 29 Aug. 6) 30 Aug.

Vervolg STATISTISCH OVERZICHT

Table with columns: MINERALEN (STEENKOLEN, PETROLEUM, BENZINE), TEXTIELGOEDEREN (KATOEN, WOL), and DIVERSEN (KOE-HUIDEN, KALKSALPETER). Rows list years from 1925 to 1935 and months from Jan to Dec.

1) Jaar- en maandgem. afger. op 1/8 pence. 2) 31 Aug. 3) 28 Aug. 4) 29 Aug. 5) 20 Aug. 6) 27 Aug. 7) 8 Aug. 8) 3 Sept.

AN GROOTHANDELSPRIJZEN<sup>1)</sup>

	ZUIVEL EN EIEREN								METALEN														
	BOTER per K.G. Leeuwarder Comm. Noteering		BOTER p.K.G. Heffing Crisis Zuivel-Centr.		KAAS Edammer Alkmaar Fabrieks-kaas kl. m/merk per 50 K.G.		EIEREN Gem. not. Eiermijn Roermond p. 100 st.		KOPER Standaard Locoprijzen Londen per Eng. ton		LOOD Locoprijzen Londen per Eng. ton		TIN Locoprijzen Londen per Eng. ton		IJZER Cleveland Foundry No. 3 f.o.b. Middlesb. per Eng. ton		GIETERIJ-IJZER (Lux III) p. Eng. t. f.o.b. Antwerpen		ZINK Locoprijzen Londen per Eng. ton		GOUD Londen per ounce fine		ZILVER Londen cash Standard Ounce
	f.	o/o	f.	o/o	f.	o/o	f.	o/o	£	o/o	£	o/o	Sh.	o/o	Sh.	o/o	£	o/o	Sh.	o/o	pence	o/o	
1925	2,31	100,0	—	56,—	100,0	9,18	100,0	62,1/6	100,0	36,8/6	100,0	261,17/-	100,0	73/-	100,0	67/-	100,0	36,3/6	100,0	85/6	100,—	32 1/2	100,0
1926	1,98	85,7	—	43,15	77,1	8,15	88,8	58,1/-	93,5	31,1/6	85,3	290,17/6	111,1	86/6	118,5	68/8	102,5	34,2/6	94,3	85/-	99,5	28 1/4	89,3
1927	2,03	87,9	—	43,30	77,3	7,96	86,7	55,14/-	89,7	24,4/-	66,4	290,4/-	110,8	73/-	100,0	64/6	96,3	28,10/-	78,8	85/-	99,5	26 3/4	83,3
1928	2,11	91,3	—	48,05	85,8	7,99	87,0	63,16/-	102,8	21,1/-	57,8	227,5/-	86,8	66/-	90,4	62/8	93,5	25,5/6	69,9	85/-	99,5	26 1/2	81,1
1929	2,05	88,7	—	45,40	81,1	8,11	88,3	75,14/-	121,9	23,5/-	63,8	203,15/6	77,8	70/6	96,6	68/9	102,6	24,17/6	68,8	85/-	99,5	24 1/2	76,2
1930	1,66	71,9	—	38,45	68,7	6,72	73,2	54,13/-	88,0	18,1/6	49,6	142,5/-	54,3	67/-	91,8	59/6	88,8	16,17/-	46,6	85/-	99,5	17 1/2	55,4
1931	1,34	58,0	—	31,30	56,9	5,35	58,3	36,5/-	58,4	12,1/-	33,1	110,1/-	42,0	55/-	75,3	47/6	70,9	11,10/6	31,9	92/6	108,2	13 3/4	41,6
1932	0,94	40,7	—	22,70	40,5	4,14	45,1	22,17/-	36,8	8,12/-	23,6	97,2/-	37,1	42/-	57,5	37/-	55,2	9,16/-	27,1	118/-	138,0	12 1/8	40,1
1933	0,61	26,4	0,96	20,20	36,1	3,71	40,4	22,2/6	35,6	7,17/6	21,6	131,18/-	50,1	41/-	56,2	35/-	52,2	10,12/6	29,4	124,7 3/4	145,8	12 3/8	38,5
1934	0,45	19,5	1,—	18,70	33,4	3,45	37,6	18,14/6	30,2	6,15/6	18,6	141,19/6	54,2	40/-	54,8	33/7	50,1	8,9/-	23,4	137,7 3/4	161,0	13 1/8	40,7
Jan. '34	0,50	21,6	1,—	20,40	36,4	5,05	55,0	21,7/-	34,4	7,7/-	20,2	148,3/-	56,8	39/6	54,1	36/-	53,7	9,12/-	26,5	129/6	151,5	12 3/4	39,7
Feb. "	0,47	20,3	1,—	21,55	38,5	3,68	40,1	20,9/6	33,0	7,4/-	19,8	140,13/-	53,7	39/6	54,1	36/5	54,4	9,—/6	24,9	137/1	160,3	12 1/2	38,9
Mrt. "	0,44	19,0	1,—	19,90	35,5	2,71	29,5	20,3/-	32,5	7,3/6	19,7	144,15/6	53,3	40/6	55,5	35/3	52,6	9,2/-	25,2	136/8	159,8	12 5/8	39,3
Apr. "	0,42	18,2	1,—	17,20	30,7	2,72	29,6	20,14/6	33,4	7,4/6	19,8	150,10/6	57,5	41/6	56,8	34/2	51,0	9,7/6	25,9	135 1/4	158,0	12 1/2	38,7
Mei "	0,41	17,7	1,—	16,05	28,7	2,54	27,7	20,4/-	32,5	6,16/6	18,7	144,19/6	55,4	40/6	55,5	32/9	48,9	9,2/-	25,2	136/3	159,4	12 1/2	37,5
Juni "	0,41	17,7	1,—	19,40	34,6	2,74	29,9	19,8/6	32,1	6,14/-	18,4	140,11/-	53,5	40/6	55,5	31/9	47,4	8,16/-	24,3	137 3/8	161,1	12 1/4	38,1
Juli "	0,40	17,3	1,—	21,50	38,4	2,82	36,6	18,11/-	29,9	6,14/6	18,5	142,9/-	54,0	40/6	55,5	32/4	48,2	8,6/-	22,9	137 1/11	161,4	12 3/4	39,7
Aug. "	0,43	18,6	1,—	20,90	37,3	3,32	36,2	17,6/-	27,9	6,14/-	18,4	139,7/6	54,2	40/-	54,8	32/6	48,5	8,7/6	23,2	138/6	162,0	13	40,5
Sept. "	0,43	18,6	1,—	18,12	32,4	3,31	36,1	16,10/-	26,6	6,5/6	17,2	137,17/-	52,6	39/6	54,1	32/6	48,5	7,17/-	21,7	141/-	164,9	13 1/8	40,9
Oct. "	0,43	18,6	1,—	17,37	31,0	3,95	43,0	16,3/-	26,0	6,6/-	17,3	137,19/6	52,7	39/6	54,1	32/6	48,5	7,7/-	20,3	141/10	165,9	14	43,6
Nov. "	0,47	20,3	1,—	17,—	30,4	4,52	49,3	16,11/6	26,7	6,8/-	17,6	139,8/-	53,2	40/-	54,8	32/6	48,5	7,7/6	20,4	139 1/6	163,2	14 1/8	46,3
Dec. "	0,54	23,4	0,95	15,12	27,0	4,07	44,3	16,16/-	27,1	6,6/-	17,3	137,8/6	52,5	39/6	54,1	34/1	50,9	7,4/6	20,0	140/6	164,4	14 1/16	45,7
Jan. '35	0,58	25,1	0,90	14,95	26,7	3,12	34,0	16,19/-	27,3	6,5/-	17,2	138,11/-	52,9	39/6	54,1	34/6	51,5	7,6/6	20,4	141/10	165,9	14 3/4	45,9
Feb. "	0,52	22,5	0,95	14,37	25,7	3,20	34,9	16,4/-	26,1	6,4/-	17,0	136,8/-	52,1	39/6	54,1	34/6	51,5	7,3/6	19,8	142/8	166,9	14 1/2	46,1
Mrt. "	0,37	16,0	1,02	13,30	23,8	2,74	29,8	16,8/-	26,4	6,7/6	17,5	124,5/6	47,5	38/-	52,1	33/9	50,4	7,—/1	19,4	147/5	172,4	15 1/4	49,0
Apr. "	0,37	16,0	1,08	11,50	20,5	2,31	25,2	18,8/-	29,6	7,5/6	20,0	131,—/6	50,0	38/6	52,7	33/6	50,0	7,11/-	20,9	144/5	168,9	15 3/8	56,6
Mei "	0,34	14,7	1,10	11,85	21,2	2,38	26,0	20,—/1	32,2	8,6/6	22,9	135,5/6	51,7	39/-	53,4	33/6	50,0	8,15/6	24,3	142 3/4	166,4	20	62,3
Juni "	0,41	17,7	1,07	11,95	21,3	2,41	26,3	18,16/-	30,3	8,11/6	23,5	136,5/6	52,0	39/6	54,1	33/6	50,0	8,11/-	23,6	141/6	165,5	19 5/8	61,1
Juli "	0,44	19,0	1,—	12,37	22,1	2,54	27,3	18,10/-	29,8	8,13/-	23,7	140,11/6	53,7	39/6	54,1	33/6	50,0	8,10/-	23,5	140/10	164,7	18 5/8	57,0
Aug. "	0,46	19,9	1,—	15,10	27,0	3,31	36,1	19,15/-	31,8	9,11/-	26,2	135,12/6	51,8	40/-	54,8	33/6	50,0	8,18/6	24,7	140/4	164,1	17 1/8	55,6
26 Sept. "	0,47(9)	20,3	1,—	15,50	27,7	3,50	38,1	20,12/6	33,2	9,15/-	27,6	134,16/-	51,5	40/-	54,8	33/6	50,0	9,6/-	25,7	139 1/10	163,6	17 1/16	56,1
2 Sept. "	—	—	—	—	—	2,65	28,9	20,2/6	32,4	9,4/-	25,3	134,7/-	51,3	40/-	54,8	33/6	50,0	9,10/-	26,3	140/3	164,0	17 1/16	55,1

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 Malting; van Jan. 1928 tot 9 Febr. 1931 American No. 2, van 9 Febr. 1931 tot 23 Mei 1932 64 1/2 K.G. Zuid-Russische. Van 23 Mei—19 Sept. 1932 No. 3

AN GROOTHANDELSPRIJZEN.

	BOUWMATERIALEN						KOLONIALE PRODUCTEN														
	VURENHOUT basis 7" f.o.b. Zweden/Finland per standaard van 4.672 M³.		S T E E N E N binnenmuur per 1000 stuks		buitenmuur per 1000 stuks		CACAO G.F. Accra per 50 K.G. c.i.f. Nederland		COPRA f. Ned.-Ind. per 100 K.G. Amsterdam		TAKOFFIE Robusta Locoprijzen Rotterdam per 1/2 K.G.		RUBBER Standaard Ribbed Smoked Sheets loco Londen per lb.		SUIKER Witte kristal-suiker loco R'dam/A'dam per 100 K.G.		THEE Afl. N.-I. thee Java- en Sumatra-thee p. 1/2 K.G.		INDEXCIJFER Grondstoffen Koloniale producten		
	f.	o/o	f.	o/o	f.	o/o	sh.	o/o	f.	o/o	cts.	o/o	Sh.	o/o	f.	o/o	cts.	o/o	100,0	100,0	
1925	159,75	100	15,50	100,—	19,—	100,—	42/6	100,—	35,87	100,0	61,375	100,0	2/11,625	100,0	18,75	100,0	84,5	100,0	100,0	100,0	100,0
1926	153,50	96,1	15,75	101,6	19,50	102,6	49/-	115,3	34,—	94,8	55,375	90,2	2/-	11,5	67,4	17,50	93,3	94,25	111,5	96,0	102,6
1927	160,50	100,5	14,50	93,5	18,50	97,4	68/-	160,0	32,62	90,9	46,875	76,4	1/6,375	51,6	19,12	102,0	82,75	97,9	87,5	109,1	
1928	151,50	94,8	12,—	77,4	18,50	97,4	57/3	134,9	31,87	88,9	49,625	80,9	-10,75	30,2	15,85	84,5	75,25	89,1	84,6	97,4	
1929	146,00	91,4	14,—	90,3	21,25	111,8	45/10	107,9	27,37	76,3	50,75	82,7	-10,25	28,8	13,—	69,3	69,25	82,0	81,9	85,5	
1930	141,50	88,6	12,50	80,6	20,75	109,2	34/11	82,2	22,62	63,1	32	52,1	-5,875	16,5	9,60	51,2	60,75	71,8	66,0	64,3	
1931	110,75	69,3	10,25	66,1	20,25	106,6	22/5	52,8	15,37	42,9	25	40,7	-3	8,4	8,—	42,7	42,50	50,3	46,8	46,6	
1932	69,00	43,2	9,25	59,7	15,—	78,9	19/6	45,9	13,—	36,2	24	39,1	-1,75	4,9	6,32	33,7	28,25	33,4	36,1	38,0	
1933	73,50	46,0	10,—	64,5	12,75	67,1	15/4	36,0	9,30	25,9	21,0	34,2	-12,25	6,3	5,52	29,5	32,75	38,7	35,2	34,7	
1934	76,50	47,9	8,50	54,8	10,50	55,3	13/6	31,8	6,90	19,2	16,80	27,4	-13,875	10,9	4,07	21,7	40	47,3	34,4	32,1	
Jan. '33	70,00	43,8	9,25	59,7	13,50	71,1	16/6	38,8	11,50	32,1	24	39,1	-11,625	4,6	5,37	28,7	25	29,6	33,2	34,1	
Feb. "	70,00	43,8	9,25	59,7	13,—	68,4	15/9	37,1	10,62	29,6	23,75	38,7	-11,5	4,2	5,60	29,9	26,75	31,7	32,1	34,4	
Mrt. "	70,00	43,8	9,50	61,3	12,25	64,5	16/3	38,2	10,37	28,9	23,50	38,3	-11,5	4,2	6,—	32,0	26,25	31,1	32,4	34,9	
Apr. "	70,00	43,8	9,75	62,6	12,75	67,1	15/5	36,3	9,50	26,5	23,50	38,3	-11,625	4,6	6,07	32,4	27,50	32,5	32,8	34,9	
Mei "	70,00	43,8	9,50	61,3	12,50	65,8	16/6	38,8	9,50	26,5	23	37,5	-12	5,6	6,02	32,1	26,50	31,4	34,2	35,0	
Juni "	72,50	45,4	10,—	64,5	13,—	68,4	18/1	42,6	10,—	27,9	22,50	36,6	-12,375	6,7	6,35	33,9	31	36,7	37,2	37,5	
Juli "	75,00	46,9	10,25	66,1	13,—	68,4	17/8	41,6	9,47	26,4	22,50	36,6	-12,625	7,4	5,92	31,6	33,50	39,6	38,2		

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	17 Aug. 1935	24 Aug. 1935	26/31 Aug. 1935 Laagste	31 Aug. 1935 Hoogste
Alexandrië..	Piast. p. £	97 1/2	97 1/2	97 3/8	97 1/2
Athene ....	Dr. p. £	516	518	518	520
Bangkok ...	Sh. p. tical	1/10 1/8	1/10 1/8	1/10 1/8	1/10 1/8
Budapest ..	Pen. p. £	16 3/8	16 3/8	16 3/8	16 3/8
Buenos Aires <sup>1</sup>	p. peso p. £	18.50	18.50	18.40	18.60
Calcutte ...	Sh. p. rup.	1/6 1/8	1/6 1/8	1/6 3/32	1/6 1/32
Constantin..	Piast. p. £	613	613	614	614
Hongkong ..	Sh. p. \$	2/-	2 0 3/16	1/11 1/2	2 0 1/4
Kobe .....	Sh. p. yen	1/2 3/16	1/2 3/16	1/2 1/8	1/2 1/4
Lissabon ...	Escu. p. £	110 1/8	110 1/8	109 3/8	110 3/8
Mexico ....	\$ per £	18	18	17 1/2	18 1/2
Montevideo <sup>2</sup>	d. per £	20 1/8	19 3/4	19 1/2	20
Montreal ...	\$ per £	4.98	4.98 1/2	4.96 3/8	4.99 1/2
Riod. Janeiro <sup>3</sup>	d. per Mil.	2 9/16	2 9/16	2 1/2	2 5/8
Shanghai ..	Sh. p. \$	1/5 19/16	1/6	1/5 1/2	1/6 1/4
Singapore ..	id. p. \$	2/3 31/32	2/4 1/16	2/3 15/16	2 4 3/16
Valparaiso <sup>4</sup>	\$ per £	119	119	119	119
Warschau ...	Zl. p. £	26 3/16	26 3/16	26	26 1/2

<sup>1</sup>) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke importeurs hebben te betalen, 8 Juli 17.02, 19 Aug. 17.03; 22 Aug. 17.04; 26 Aug. 17.03; 29 Aug. 17.00; 30 Aug. 17.30. <sup>2</sup>) Offic. not. 6 Aug. 39 1/2; 21 Aug. 39 3/8; 23 Aug. 39 1/2; 24 Aug. 39 1/8; 28 Aug. 39 1/2; 29 Aug. 39 3/8. <sup>3</sup>) Id. 11 Mrt. 4 1/4. <sup>4</sup>) 90 dg. Vanaf 28 Aug. laatste „export” noteering.

ZILVERPRIJS

Londen <sup>1</sup> )	N.York <sup>2</sup> )
27 Aug. 1935..	29
28 „ 1935..	29
29 „ 1935..	29
30 „ 1935..	29
31 „ 1935..	29
2 Sept. 1935..	29
3 Sept. 1934..	21 13/16
27 Juli 1914..	24 15/16

GOUDPRIJS<sup>3</sup>)

Londen
27 Aug. 1935....
28 „ 1935....
29 „ 1935....
30 „ 1935....
31 „ 1935....
2 Sept. 1935....
3 Sept. 1934....
27 Juli 1914....

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

STAND VAN 'S RIJKS KAS.

Vorderingen.	23 Aug. 1935	31 Aug. 1935
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank .....	f 251.248,48	—
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten Voorschotten op ultimo Juli 1935 a/d. gemeent. verstr. op a. haar uit te keeren hoofds. der pers. bel., aand. in de hoofds. der grondbel. en der gem. fondsbel., alsmede opp. op die belastingen en op de vermogensbelasting	„ 224.600,15	f 133.988,81
Voord. aan Ned.-Indië .....	„ 4.968.163,98	„ 4.968.163,98
Idem aan Suriname .....	„ 125.723.430,63	„ 113.508.924,59
Idem aan Curaçao .....	„ 12.571.650,49	„ 12.678.671,07
Kasvord.weg. credietverst. a/h. buitenl. Daggeldleeningen tegen onderpand ..	„ 1.155.433,94	„ 1.259.011,98
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabelen Vord. op het Alg. Burg. Pensioenfonds <sup>1</sup> )	„ 120.772.748,70	„ 121.385.149,07
Vord. op andere Staatsbedrijven <sup>1</sup> )	„ 22.469.547,65	„ 28.849.647,27
Verstr. ten laste der Rijksbegr. kasgeldleeningen aan gemeenten (saldo) ..	„ 33.419.421,20	„ 33.225.894,45
	„ 38.584.852,88	„ 30.802.596,88
Verplichtingen		
Voorschot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrooi verstrekt Schatkistbiljetten in omloop .....	f 400.083.000,—	f 11.869.656,13
Schatkistpromessen in omloop .....	„ 129.820.000,—	„ 400.083.000,—
Daggeldleeningen .....	„ 1.217.804,—	„ 134.820.000,—
Zilverbons in omloop .....	„ 1.217.804,—	„ 1.216.732,50
Schuld op ultimo Juli 1935 aan de gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondbel. e. d. gem. fondsbel. alsmede opp. op die bel. en op de vermogensbelasting..	„ 370.263,86	„ 355.153,64
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenf. <sup>1</sup> )	„ 68.699.937,54	„ 72.783.534,58
Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. <sup>1</sup> )	„ 1.085.130,43	„ 875.130,43
Id. aan andere Staatsbedrijven <sup>1</sup> )	„ 119.627.832,24	„ 119.625.215,77
Id. aan diverse instellingen <sup>1</sup> )	—	—
<sup>1</sup> ) In rek.-crt. met 's Rijks Schatkist.		

NEDERLANDS-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Vorderingen:	24 Aug. 1935	31 Aug. 1935
Saldo Javasche Bank .....	f 911.000,—	f 2.063.000,—
Saldo b. d. Postchèque- en Girodienst Betaalmiddelen in 's Lands kas .....	„ 513.000,—	„ 706.000,—
Verplichtingen:		
Voorschot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell.	„ 125.723.000,—	„ 113.909.000,—
Schatkistpromessen .....	„ 226.000,—	„ 226.000,—
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds.	„ 439.000,—	„ 364.000,—
Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarbank.	—	—
Voorschot van de Javasche Bank ..	—	—

SURINAAMSCHES BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opschb. schulden	Discont.	Div. rekening <sup>1</sup> )
3 Aug. 1935..	805	1.158	418	580	1.769
27 Juli 1935..	819	1.052	399	581	1.711
20 „ 1935..	805	964	411	580	1.725
13 „ 1935..	804	997	426	581	1.712
6 „ 1935..	798	1.072	424	586	1.703
5 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

<sup>1</sup>) Sluip. der activa.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 2 September 1935.

Activa.	
Binnenl. Wis- (Hfdbk. f	40.927.098,84
sels, Prom., (Bijbnk. „	1.844.498,70
enz. in disc. (Ag.sch. „	3.116.697,03
	f 45.888.294,57
Papier o. h. Buitenl. in disconto .....	—
Idem eigen portef. f	356.500,—
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel. „	—
	f 356.500,—
Beleeningen	
incl. vrsch. (Hfdbk. f	119.931.941,64 <sup>1</sup> )
Bijbnk. „	9.966.248,90
in rek.-crt. (Ag.sch. „	40.685.041,79
op onderp. f	170.583.232,33
Op Effecten .....	f 163.606.218,61 <sup>1</sup> )
Op Goederen en Spec. „	6.977.013,72
	f 170.583.232,33 <sup>1</sup> )
Voorschotten a. h. Rijk .....	15.000.000,—
Munt, Goud .....	f 127.595.595,—
Muntmat., Goud ..	465.756.325,88
	f 593.351.920,88
Munt, Zilver, enz. „	22.128.227,19
Muntmat., Zilver.. „	—
	f 615.480.148,07 <sup>2</sup> )
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfondsen	
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfondsen .....	39.583.358,95
Gebouwen en Meub. der Bank .....	4.600.000,—
Diverse rekeningen .....	3.806.403,39
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221) ..	15.486.148,55
	f 910.784.085,86
Passiva.	
Kapitaal .....	f 20.000.000,—
Reservefondsen .....	4.049.884,01
Bijzondere reserve .....	5.675.000,—
Pensioenfondsen .....	9.956.761,37
Bankbiljetten in omloop .....	826.480.305,—
Bankassigatiën in omloop .....	44.581,72
Rek.-Cour. (Het Rijk f	—
saldo's: (Anderen „	41.733.175,48
	f 41.733.175,48
Diverse rekeningen .....	2.844.378,28
	f 910.784.085,86
Beschikbaar metaalsaldo	
Beschikbaar metaalsaldo .....	f 269.005.998,18
Middelbedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is ..	672.514.995,—
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht .....	10.000.000,—

Data	Goud Munt	Goud Muntmat.	Circulatie	Andere opschb. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-kings perc.
2 Sept. '35	127596	465.756	826.480	41.778	269.006	71
26 Aug. '35	127596	463.673	794.946	39.566	282.231	73,7
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54

Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Diverse rekening <sup>1</sup> )
2 Sept. 1935	45.888	10.000	170.583	356	3.806
26 Aug. 1935	40.712	—	142.341	356	3.595
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

<sup>1</sup>) Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opschb. schulden	Beschikb. metaal-saldo
31 Aug. '35 <sup>2</sup> )	108.770	—	165.280	23.520	33.250
24 „ '35 <sup>2</sup> )	108.170	—	164.720	20.880	33.930
3 Aug. 1935	88.515	23.516	168.832	24.419	34.730
27 Juli 1935	89.015	23.300	166.912	22.260	36.646
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels. buiten N.-Ind. betaalb.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekening <sup>1</sup> )	Dek-kings-percentage
31 Aug. '35 <sup>2</sup> )	2.300	78.580	10.620	58	58
24 „ '35 <sup>2</sup> )	1.830	75.870	11.170	58	58
3 Aug. 1935	1.853	11.867	57.086	12.283	58
27 Juli 1935	1.991	11.830	52.694	12.145	59
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

<sup>1</sup>) Sluippost activa. <sup>2</sup>) Cijfers telegrafisch ontvangen.