

Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER

ORGAAN VOOR DE MEDEDELINGEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

20^e JAARGANG

WOENSDAG 9 OCTOBER 1935

No. 1032

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

Redactie-adres: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam.

Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplootweg.

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.
DE INDISCHE REGERING EN DE JAVASUIKERINDUSTRIE door A. Volz	866
Sluiting van het Suezkanaal voor Italiaansche oorlogsen (of) transportschepen? door H. Ch. G. J. van der Mandere	867
Transport-economie en -lasten door W. B. K. Verster..	869
Verplichte verzekering van wettelijke aansprakelijkheid door Dr. P. D. Pestman	872
Foutieve maatstaven voor de beoordeeling van de conjunctuur door E. Stargardt	874
AANTEKENINGEN:	
Oorzaken van de gunstige conjunctuur in Zweden	875
De Italiaansche oorlogsfinanciering	875
Raming van de Europeesche bietsuikerproductie.	876
Tijdsduur van reizen in 1848 en 1935.....	876
Uitbreiding van den wereldhandel in oorlogsmateriaal	877
De boterprijzen in invoer- en uitvoerlanden.....	878
INGEZONDEN STUKKEN:	
Het crediet der publieke lichamen en der hypotheekbanken door L. J. van den Steenhoven met Naschrift door J. J. Korndorffer	878
ONTVANGEN BOEKEN	880
STATISTIEKEN	881—884
Geldkoersen. — Wisselkoersen. — Bankstaten.	

8 OCTOBER 1935.

De geldmarkt behield deze week nog steeds een zeer onzeker aanzien, waartoe de internationale toestand dan ook alle aanleiding gaf. Dooreengenomen was kort papier aangeboden, waartegenover drie-maands wissels gezocht werden. Aanvankelijk ging de notering voor drie-maandsbankaccepten door een klein aanbod van geld achteruit; op 5% pCt. werden er kleine postjes afgesloten, daarna liep de notering op tot 5½ pCt. Gisteren bij de opening van de markt waren op 5½ pCt. wissels aangeboden, terwijl tusschen slotte op 5½ pCt. accepten weder gezocht werden. De zaken zijn slechts van geringen omvang. Ondanks den lageren disconto-koers blijft geld toch nog schaars; callgelden, die 5½ pCt. doen, zijn niet voldoende te krijgen, zoodat de meeste instellingen nog een beroep op de Bank moeten doen. Prolongatie noteerde 6 pCt.; vele malen moest de notering weder gedwongen worden vastgesteld.

* * *

Ook op de wisselmarkt is de internationale politiek een beslissende factor geweest. Nog steeds gaan er gelden naar Amerika, waardoor de koers voor den Dollar zeer vast blijft — 1.48½; voor goud remises is de marge echter niet loonend. \$/£ kwamen van 4.91 op 4.89½. In Parijs is de Dollar eveneens op het goudpunt van uitvoer gebleven. Om een te sterke daling van het Pond te voorkomen, is het Equilisation Fund genoodzaakt geweest in te grijpen door Fransche Francs af te geven. Uiteindelijk is het Pond Sterling hier dan ook weinig veranderd — 7.27; de stemming voor het Pond blijft echter flauw. Fransche Francs trokken een weinig aan en sloten op 9.75½. Belga's bleven zich in de buurt van de 25 bewegen. Zwitsersche Francs kwamen van 48.05 op 48.20. Lires aangeboden op 12.02½. Marken vaster op 59.55. Registermarken lager. Canadeesche Dollars de geheele week aangeboden, slot echter vaster op 1.46½. Argentijnsche Pesos gezocht — ca. 41 — in verband met de hogere tarweprijzen.

De noteringen voor Ponden en Dollars op één-maands en drie-maands levering zijn in vergelijk met de voorgaande week nog iets teruggelopen, blijven evenwel nog steeds te hoog. Ponden deden 5½ resp. 17½ c., Dollars 1¼ resp. 4¼ c. agio.

De onrust heeft zich natuurlijk ook weder in de goudprijzen afgeteekend. Baren, levering Amsterdam, noteerden f 1.654,50, levering Londen f 1.654 per kg fijn. Eagles, 2.50%, worden hier nog steeds voor buitenlandsche rekening uit de markt genomen. Sovereigns 12.33, Gouden Tientjes 10.38. Marken bankpapier wederom 42.

DE INDISCHE REGEERING EN DE JAVASUIKERINDUSTRIE.

Sedert begin van dit jaar is er veel gedacht, gesproken en onderhandeld over toekomstige regelingen betreffende de suikerindustrie op Java, aangezien einde Maart 1936 het N.I.V.A.S. contract door opzegging der leden beëindigd kan worden. Verschillende producenten hebben zich daarom verleden jaar tot de Nederlandsch-Indische Regeering gewend met het verzoek het uiteenvallen der Nivas te willen beletten, terwijl de Regeering tevens een besluit moest nemen betreffende de verbandsuikerordonnantie, die eveneens op 1 April 1936 afloopt.

Het uitvloeisel daarvan is geweest eene uitvoerige mededeeling door den Directeur van het Departement van Economische Zaken, Mr. Hart, in de zitting van den Volksraad op 13 Februari gedaan, waarin de richtlijnen der Regeering voor hare suikerpolitiek uiteengezet werden. Met volle waardeering van de grondige studie, die de Regeering, naar uit deze beschouwingen blijkt, van het onderwerp gemaakt heeft en van het werk, dat daarmee gemoeid was, kan men ten opzichte van de uitkomst van opinie verschillen.

Kwam de Regeering tot de slotsom, dat eene Regeeringscontrole van de suikerindustrie, zoowel wat betreft den aanplant als ook den centralen verkoop van het product, in afzienbaren tijd nog niet gemist kan worden, op welk standpunt in het begin van dit jaar ook ongeveer de helft van de Java-suikerproducenten stond, zoo heeft, wat het producentenstandpunt betreft, gaandeweg eene wijziging plaats gehad. De meerderheid der producenten vraagt thans om vrijheid van aanplant en vrijheid van verkoop. Door de deels vrijwillige, deels gedwongen inkrimping van den aanplant in de laatste jaren is de toestand zoodanig verbeterd, dat tot April 1937 eerder te weinig dan te veel Javasuiker voor verkoop beschikbaar zal zijn. Bij handhaving der tegenwoordige lage suikerprijzen zal niemand dat behoeven te betreuren, maar zoodra er eenige verbetering in de markt komt en de prijs voor ruwsuiker in Engeland weer een niveau bereikt, waarop Java met Cuba en San Domingo in Europa kan concurreren, zoude het zeer ongelukkig zijn, wanneer Java niet in staat was naast de voorziening van het afzetgebied in het Oosten ook suiker naar Europa aan te bieden.

Op het tijdstip, dat de aanplant op Java in den grond gebracht moet worden, kan de Regeering evenmin als iemand anders berekenen hoeveel de vermoedelijke afzet van Javasuiker zal bedragen wanneer deze oogst over een jaar begint binnen te komen. Deze berekening van den afzet zoude zich immers moeten uitstrekken totdat over twee jaren wederom een nieuwe oogst begint. De afzet is echter afhankelijk van geheel onberekende factoren, zoals nieuwe protectionistische maatregelen of verzachting van bestaande in andere landen, valutaschommelingen, uitval van suikerroogsten elders en de marktwaarde in Engeland. Moet onder deze omstandigheden de Staat bepalen, hoeveel suiker op Java geplant mag worden of moet dit overgelaten worden aan het particulier initiatief en het inzicht van de individueele producenten?

Na de reeds plaats gehad hebbende zifting van zwakke en krachtige bedrijven en waar op grond der opgedane ervaringen de kans, dat op Java weer abnormale voorraden gevormd worden, zeer gering is, dient, zoolang er geen internationale restrictie-overeenkomst bestaat; de bepaling der hoegroetheid van den aanplant aan de producenten, die overigens vrij zijn onderling overleg te plegen en met ter zake deskundigen te beraadslagen, te worden overgelaten. Buitendien heeft men nu uit ervaring geleerd, dat het goedkoop is eene fabriek tijdelijk stop te zetten, dan suiker met verlies te produceeren.

Ook het besluit, of men zich nog langer bij een

centraal verkoopbureau wil aansluiten, moet aan de producenten worden overgelaten. De Regeering heeft 3 jaren geleden de oprichting van de Nivas doorgezet met het uitsluitend doel de groote onverkochte voorraden met zoo weinig mogelijk schokken voor de markt geleidelijk te realiseeren. Zoodra hieraan voldaan was, zouden de producenten hun vrijheid van verkoop weer terug krijgen, tenzij zij er zelf heil in zien om bij een centraal verkoopbureau aangesloten te blijven. Dat de Regeering thans bevreesd is hare hand van de Nivas terug te trekken en producenten vrij te laten mag oorzaak vinden in het feit, dat geen der tegenwoordige bewindsmannen den tijd vóór 1918 heeft meegemaakt, toen suikerfabrikanten vrij waren en ieder naar eigen goeddunken kon verkopen. In 1918 werd de Visp opgericht, hetgeen toen noodzakelijk was ten einde de bij gebrek aan scheepsruimte op Java opgestapelde voorraden evenredig over de beschikbare schepen te verdeelen. Maar het bestaan der Visp heeft veel te lang geduurd en de door dit lichaam gevolgde verkooppolitiek is ten slotte een ramp voor Java geworden. Vele fabrikanten waren het destijds niet eens met deze verkooppolitiek, maar door hun lidmaatschap waren zij niet vrij naar eigen inzicht hun product te verkoopen.

Op de Visp volgde de Nivas, waarbij ieder producent aangesloten moest zijn, met het hierboven omschreven doel n.l. likwidierung der groote voorraden. Waarom dan den gedwongen centralen verkoop na verdwijning der voorraden continueeren, indien de meerderheid der fabrikanten wederom de vrije beschikking over het eigen product wil hebben? Als voordeel van een centraal verkoopbureau wordt aangevoerd, dat het alleen daardoor mogelijk is voor de verschillende afzetgebieden verschillende prijzen te fixeeren. Dit voordeel moge in het begin hebben bestaan, in den laatsten tijd zijn deze prijsverschillen tot een minimum gereduceerd. Buitendien zijn aan dergelijke prijsfixeeringen ook nadeelen verbonden, doordat beroepsspeculanten zich niet gaarne voor Javasuiker zullen interesseeren wanneer zij aan afscheep naar bepaalde havens gebonden zijn. Alleen ten opzichte van den verkoop voor de consumptie in Nederlandsch-Indië bestaat onder de producenten nog eene sterke strooming voor behoud van een centraal verkoopbureau; ten minste zoolang de prijzen van exportsuiker nog zoo laag zijn als tegenwoordig. Zoodra hierin verbetering gekomen zal zijn, zal men ook niet meer naar een centralen verkoop voor het binnenlandsche verbruik verlangen, maar meer heil zien in eene geheel vrije suikermarkt op Java. Dan kan weer eene krachtige tweede hand ontstaan, die het marktrisico gedeeltelijk van de producenten overneemt.

Al zijn de economische omstandigheden in de wereld nog zoo zeer gewijzigd, zoo gelden voor den verkoop van Javasuiker nog dezelfde stelregels als vóór 1918. Bij een vrijen verkoop van Javasuiker zullen op Java zelf steeds de beste prijzen te bedingen zijn. Daarvoor zullen de tweede hand en de onderlinge concurrentie der koopers nu evenals vroeger zorgen. De individueele fabrikanten daarentegen kunnen zelf het moment bepalen of en wanneer zij bij opkomende vraag willen verkoopen. Fouten met verstrekkende nadelige gevolgen voor de geheele suikerindustrie kunnen dan niet meer gemaakt worden. Over het gebrek aan marktlichten voor alleenstaande producenten maakt men zich onnoodig ongerust, want iedere producent kan daarvoor aansluiting zoeken bij bevriende banken of exporteurs. Het tegenwoordige inlichtingen-apparaat van de Nivas verslindt noodeloos veel geld van noodlijdende producenten.

Op het oogeblik, onder den indruk van de malaise der laatste jaren, is het voor Regeeringskringen wellicht nog moeilijk zich om te stellen en te gelooven, dat de tijd nabij is, dat de Javasuikerindustrie het best gediend is, door haar algeheele vrijheid van handelen terug te geven. Maar de feiten zullen ten-

slotte voldoende duidelijke taal spreken om de Regeering te overtuigen, dat hier een gebied is, waar zij *tijdelijk* regelend heeft moeten optreden, maar dat thans weer aan den particulieren ondernemingsgeest moet worden overgelaten. A. V.

SLUITING VAN HET SUEZ KANAAL VOOR ITALIAANSCHE OORLOGS- EN (OF) TRANSPORTSCHEPEN?

De doorvaart door het kanaal van Suez is internationaal geregeld door het Verdrag, dat, na langdurige voorbereiding, op 29 October 1888 te Constantinopel werd gesloten tusschen Duitschland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië, Nederland, Oostenrijk-Hongarije, Rusland, Spanje en Turkije. Het heeft betrekking op de doorvaart zoowel in oorlogs- als in vreedstijd, zoowel voor handels- als voor oorlogsschepen. Artikel 1 stelt het beginsel van de vrije doorvaart ruim door te verklaren, dat het kanaal „ten allen tijde vrij en open zal zijn, zoowel in tijd van oorlog als in tijd van vrede, voor elk handels- of oorlogsschip, zonder onderscheid van vlag”. De verdragsluitende partijen komen krachtens ditzelfde artikel overeen, dat zij in tijden van oorlog zoowel als in tijden van vrede op geenerlei wijze inbreuk op het vrije gebruik van het kanaal zullen maken, en daarop nimmer het recht van blokkade zullen toepassen.

De geschiedenis bevestigt de praktische betekenis dezer bepaling. Immers, nadat de Firman van den Turkschen Sultan van 1866, krachtens welke de 99-jarige concessie aan de Suezkanaal-Maatschappij werd verleend, de vrijheid van doorvaart voor alle handelschepen had gewaarborgd, en de conclusies eener internationale commissie, door den Sultan in 1873 ingesteld, insgelijks hadden gedaan ten aanzien van alle oorlogsschepen, bleef de vraag, wat zou geschieden, indien Turkije, resp. Egypte zelf tot de oorlogvoerende partijen zou behooren. Dat geval deed zich met den Russisch-Turkschen oorlog in 1877 voor; Engeland heeft toen te kennen gegeven, dat het in een inbreuk op de vrije doorvaart door het kanaal een bedreiging van zijn Indische bezittingen zou moeten zien, die het zou dwingen zijn neutraliteit prijs te geven. In den Spaansch-Amerikaanschen oorlog van 1898, nadat inmiddels Engeland het Egyptisch gebied, waardoor het kanaal gaat, had bezet, vergewiste Amerika, dat niet tot de onderteekenaars van het Verdrag van Constantinopel behoort, zich bij Engeland in hoeverre de vrije doorvaart ook hem gold; beide partijen werden op gelijken voet behandeld, en zelfs werden Spaansche schepen gewaarschuwd, dat zij slechts den noodigen tijd voor herstellingen of aanvullingen van voorraden in het kanaal mochten verblijven. Niettegenstaande in 1904 Engeland bondgenoot was van Japan, legde het geen moeilijkheden in den weg aan de doorvaart van de Russische Oostzeevloot, die zich op weg had begeven om de Japanners te bestrijden. En toen in 1911 Italië den oorlog verklaarde aan Turkije, op dat oogenblik nog steeds de suzerain van Egypte, werd aan Italiaansche oorlogsschepen de doorvaart in het minst niet bemoeilijkt.

Zelfs in den grooten oorlog is — formeel althans — de figuur van de vrije doorvaart bewaard gebleven; dat slechts oorlogsschepen der Geallieerde van deze doorvaart gebruik konden maken, was gevolg van het feit, dat de Geallieerden de zeeën beheerschten en zodoende oorlogsschepen van de tegenpartij het kanaal niet konden bereiken, dus ook geen doorvaart van noodde hadden. Duitsche koopvaardischepen, in het kanaal gevlucht bij het uitbreken van den oorlog, werden daar niet lastig gevallen; wel echter werd hun, nadat Engeland het protectoraat over Egypte had afgekondigd, te verstaan gegeven, dat wel de vrije doorvaart door het kanaal is veroorloofd, doch dat dit geen blijvende schuilplaats kan bieden; zij werden dientengevolge gedwongen het kanaal te verlaten en, met inachtneming van de drie zeemijlen grens bij de beide uitgangen, door geallieerde oorlogsschepen buitgemaakt en opgebracht. Of intusschen niet hetzij

in de kanaalzône, hetzij binnen deze drie zeemijlen grens gedurende den oorlog door Engeland handelingen zijn verricht, op zichzelf reeds in strijd met het volkenrecht, doch die zeker niet binnen deze zône hadden mogen geschieden, is een andere vraag, die voor de vrije doorvaart weinig betekenis heeft.

Bij de onderhandelingen, die voerden tot het Verdrag van Constantinopel, was Turkije aanwezig als zijnde de formeele suzerain van Egypte, dat ter conferentie slechts een raadgevende stem had. In 1882 had Engeland, als gevolg van den uitgebroken opstand, Alexandrië gebombardeerd en Egypte bezet, en juist in verband met den feitelijken toestand, daardoor langs de oevers van het kanaal ontstaan, waren de besprekingen te Constantinopel uitgelokt. Ter voorafgaande conferentie te Parijs in 1885, die resultaatloos uiteenging, trachtte Engeland te voorkomen, dat een internationale overeenkomst zou leiden tot zoodanige neutraliseering van het kanaal, dat daarmede de vrije beweging zijner bezettingstroepen aan banden werd gelegd; ten opzichte van de overeenkomst van Constantinopel maakte Engeland een voorbehoud, dat weliswaar niet het beginsel der vrije doorvaart aantastte, doch de praktische toepassing ervan van Engeland's inzicht afhankelijk stelde.

Al voorzag de overeenkomst dan ook in een jaarlijks samenkomen van de diplomatieke agenten der onderteekenaars te Caïro, onder voorzitterschap van den deken, teneinde op gezette tijden over de belangen van het kanaal van gedachten te wisselen, en schreef zij zoodanige bijeenkomst voor, ingeval zich omstandigheden zouden voordoen, waarin Turkije resp. Egypte niet in staat zou blijken de vereischte maatregelen ter handhaving van de vrije doorvaart te nemen, deze hebben nimmer plaats gehad. Doordat in 1914, onmiddellijk nadat Turkije zich aan de zijde van Duitschland en Oostenrijk-Hongarije schaarde, Engeland het protectoraat over Egypte, dat het feitelijk reeds sedert 1882 bezat, ook formeel afkondigde, trad het, wat de verplichtingen van Egypte of Turkije krachtens de overeenkomst van Constantinopel betreft, in de plaats van deze. Dit is voor den thans bestaanden toestand van te meer belang, omdat krachtens de Vredesverdragen van 1919 dit protectoraat zoowel door de geallieerde als door de centrale onderteekenaars is erkend, als gevolg waarvan thans slechts Amerika en Rusland geacht zouden kunnen worden de feitelijke positie van Engeland niet te hebben erkend. Weliswaar is, krachtens overeenkomst met Egypte, dit protectoraat in 1922 opgeheven, doch de opheffing is afhankelijk gesteld van een aantal voorwaarden, waaronder die, dat Engeland toezicht blijft uitoefenen op den zeeweg naar Indië, c.q. het Suezkanaal, de eerste en voornaamste vormde. Aangezien tot dusver Egypte deze voorwaarden niet heeft aanvaard, is, afgescheiden nog van het feit, dat de regeling er eene is, die Groot-Brittannië en Egypte onderling betreft, de toestand, wat het Suezkanaal aangaat, onveranderd gebleven, in verband waarmede Henderson als Minister van Buitenlandsche Zaken in het tweede kabinet MacDonald in 1929 verklaarde, dat voor wijziging van de Suezkanaal-overeenkomst geen reden bestond.

Deze positie van Engeland is bij de beantwoording van de vraag of de mogelijkheid bestaat, dat het Suezkanaal, natuurlijk uitsluitend voor Italiaansche oorlogs- en transportschepen, en eventueel ook voor Italiaansche handelsschepen zal worden gesloten, van belang, omdat het Verdrag van Constantinopel op Turkije, resp. Egypte, rechten en verplichtingen legt, die dan op Engeland zijn overgegaan. Het Verdrag erkent uitdrukkelijk het recht van Egypte, c.q. Engeland om maatregelen te nemen, teneinde het kanaal te beschermen tegen eventueele aanvallen, doch zelfs in dat geval mag de vrije doorvaart niet langer worden gestremd dan in verband met deze afweermatregelen noodzakelijk is. Oorlogsdaden mogen vanzelfsprekend in het kanaal niet worden verricht; oorlogs-

schepen mogen in tijden van oorlog er slechts doorevaren en zijn aan de stricte toepassing van den 24-uren regel onderworpen; troepen mogen alleen in geval van uiterste noodzaak tijdelijk worden ontscheept of ingescheept, en dan nog alleen in afdeelingen, die niet meer dan 1000 man omvatten.

Tijdens den grooten oorlog stond het kanaal van Suez bloot aan aanvallen, die door Duitsche en Turksche troepen daarop werden gericht; teneinde deze aanvallen te keeren, traden Engelsche troepen op en werden versterkingen aangelegd, maar zelfs in deze dagen is de scheepvaart van de weinige neutrale Mogendheden, die nog waren overgebleven, niet volledig stopgezet.

Gedurende de voorafgaande maanden heeft Engeland aan de Italiaansche oorlogs- en transportschepen, die het Suezkanaal behoeften om zich naar Oost-Afrika te begeven, geen enkele moeilijkheid in den weg gelegd; integendeel de hooge rechten geheven, die ook aan de Engelsche schatkist ten goede komen, wijl Engeland, korten tijd na de totstandkoming van het kanaal, den in geldelijken nood verkeerenden Egyptischen Onderkoning zijn ruim 176.000 aandelen afkocht, tengevolge waarvan het niet alleen de grootste aandeelhouder is geworden, doch de belangrijkste stemgerechtigde, wijl de overige aandelen in veel kleiner partijen zijn verdeeld.

* * *

Kan nu Engeland, ondanks de bepalingen van Constantinopel, tot sluiting van het kanaal voor de schepen van een bepaald land, overgaan? In z.g. normale omstandigheden, in geval bijv. van oorlog tusschen Engeland en Italië, zou dit niet kunnen, en mag op grond van de precedenten-zelfs aangenomen worden, dat het niet zou geschieden. Maar de mogelijkheden, waarvoor wij thans staan, zijn niet in allen deele gewoon; de sancties tegen den overtreders van de voorschriften van het Grondverdrag van den Volkenbond, gelijk art. 16 van dit verdrag ze kent, staan voor een eerste toepassing. Hoofdzaak is dus allereerst, dat de Raad van den Volkenbond met algemeene stemmen overtreding van deze voorschriften van zoodanigen aard constateert, dat toepassing der sancties niet kan uitblijven. Indien de Raad of Assemblée daartoe overgaat, voorloopig slechts op economisch gebied, dan schept de toelichting, die de tweede Assemblée in 1921 op de uitvoering van art. 16 heeft aangenomen, de mogelijkheid, dat wordt aanbevolen, dat de uitvoering van bijzondere maatregelen door bepaalde Staten zal geschieden, gelijk ook bepaalde Staten met het oog op de moeilijke omstandigheden, waarin zij verkeerden, van een grooter of kleiner deel van de toepassing der algemeene maatregelen kunnen worden ontheven.

Daartegen zou aan te voeren zijn, dat de sluiting van het Suezkanaal niet als een economische, veeleer als een militaire sanctie is aan te zien. Nog afgescheiden van de vraag of niet de betreffende bepaling van toepassing is, in elk geval kan zijn op militaire sancties, indien Raad of Assemblée het noodig acht daartoe een aanbeveling aan de leden van den Bond te doen, mag worden opgemerkt, dat het economisch karakter van zoodanigen maatregel niet geheel uitgesloten lijkt. Immers, als dwangmaatregel van economischen aard wordt vrijwel algemeen erkend het afsnijden van den toevoer van oorlogsbehoefden aan het land, dat in overtreding is, in dit geval Italië. Indien nu het verhinderen van dezen toevoer aan het oorlogvoerend land zelf een economische maatregel wordt geacht, waarom zou dan niet op economisch terrein liggen het verhinderen van dien toevoer naar de koloniën, die het oorlogsterrein vormen, en het verhinderen van het levend oorlogsmateriaal, in casu nieuwe troepen, die moeten dienen om de reeds aanwezige te versterken of te vervangen?

Uiteraard zou er voor gewaakt moeten worden, dat niet het verhinderen van den toevoer van levensmiddelen of het eventueel afsluiten van den terugweg

voor schepen met zieken en gewonden, aan zoodanige maatregelen een onnoodig hard en daardoor ook meer sprekend militair karakter zou geven, doch dit voorop gesteld, is te vragen of niet op goede gronden de stelling zou kunnen worden verdedigd, dat de sluiting van het Suezkanaal, niet slechts voor handels-, doch ook en in het bijzonder voor oorlogs- en transportschepen, een economische sanctie omvat. In hoeverre Italië een zoodanige opvatting als de juiste zou erkennen, is natuurlijk een andere vraag.

Het Grondverdrag van den Volkenbond bevat in art. 20 een bepaling, die den leden verbiedt om overeenkomsten of afspraken aan te gaan, die in strijd zijn met de beginselen van het Pact, en die hen verplicht, hebben zij zoodanige voor de totstandkoming van den Volkenbond gesloten, deze te verbreken. Dat alleen op grond van dit artikel Engeland zou zijn ontheven van de verplichtingen, die het krachtens de overeenkomst van 1888 heeft aanvaard, lijkt niet juist. De bedoeling van art. 20 is een meer principieel; het heeft betrekking op verdragen van politieke aard, die met het stelsel van internationale samenwerking en collectieve veiligheid, gelijk de Volkenbond het verstaat, in strijd zijn.

Bovendien, men dient niet te vergeten, dat de Vredesverdragen, van welke het Grondverdrag van den Volkenbond het eerste hoofdstuk uitmaakt, alle het artikel bevatten, krachtens welke een reeks internationale overeenkomsten, en daaronder het Verdrag van Constantinopel, tegenover Duitschland en zijn bondgenooten opnieuw in werking worden gesteld, zoodat reeds hieruit de gevolgtrekking zou zijn te maken, dat de Vredesverdragen zelf de bepalingen van 1888 niet met de verplichtingen, krachtens het Grondverdrag van den Volkenbond aangegaan, in strijd achten. En juist, wanneer men bedenkt, dat het artikel der Vredesverdragen, volgende op het bovenbedoelde, de internationale Post- en Telegraafovereenkomsten herstelt, gevoelt men, dat deze redeneering niet kan opgaan, want zou men haar analogisch toepassen, dan zouden dus ook de verplichtingen, die de onderteekenaars dezer verdragen jegens elkander op zich hebben genomen, niet mogen worden aangetaast, terwijl toch ongetwijfeld onder de economische sancties zal, eventueel kan vallen, een stopzetting van het normale verkeer langs postalen en telegrafischen weg met een Staat, op wien het wordt noodig geacht dwangmaatregelen toe te passen.

De grondslag, waarop aangenomen kan, maar tegelijk moet worden, dat verplichtingen, gelijk deze wat de vrije doorvaart van het kanaal van Suez betreft, op Engeland zijn gelegd, ophouden te bestaan, is daarin gelegen, dat het stelsel van den Volkenbond, en als uitwerking daarvan de toepassing van sancties, een geheel nieuwen toestand heeft geschapen. Deze brengt mede, dat economische betrekkingen met den Staat, die overtreders is, ophouden; dat bijv. handelsverdragen worden terzijde gesteld, hoewel deze toch op zichzelf zeker niet in strijd met de beginselen van het Pact kunnen worden gerekend. Een rol van ondergeschikte betekenis kan daarbij gespeeld worden door de overweging, dat de onderteekenaars van het Suezkanaal-verdrag op dit oogenblik, met uitzondering van Nederland, allen in den Raad van den Volkenbond zitting hebben. Weliswaar oefent Duitschland het recht van zijn Raadslidmaatschap niet uit; bestaat Oostenrijk-Hongarije niet meer in den vorm van 1888, doch misschien Nederland zou, zijnde mede-onderteekenaar van Constantinopel, tegen een besluit van den Raad, dat, met terzijdestelling van de bepalingen van 1888, Engeland een opdracht in dien zin zou verleen, bezwaar kunnen aantekenen. Maar of zoodanig bezwaar meer dan gedeeltelijke kracht zou hebben, aangezien de rechten op vrije doorvaart van Nederland door een dergelijk besluit niet worden verkort, althans niet rechtstreeks, is weer iets anders.

Op grond van de Vredesverdragen lijkt de for-

meele positie, die Engeland in Egypte en dus langs de beide oevers van het Suezkanaal inneemt, niet wel tegen te spreken; de door Engeland reeds gevoerde besprekingen met de Egyptische Regeering vullen deze formeele positie aan. Gesteld, de Raad acht sancties noodig; neemt vroeger of later de afsluiting van het Suezkanaal voor Italiaansche oorlogs- en handelsschepen in deze dwangmaatregelen op en verzoekt Engeland het noodige te doen ter uitvoering, dan is niet wel in te zien op welken formeelen grond daartegen verzet zou kunnen worden aangeteekend.

En gesteld, dat zoodanig verzet zou geschieden, in het bijzonder door Italië, dan mag aangenomen worden, dat het weinig zal baten. Het machtig wapen van de sluiting van het Suezkanaal berust, men kan het moeilijk tegenspreken, geheel in Engeland's handen. Het kanaal van Suez is over het grootste gedeelte uitermate smal, slechts bevaarbaar door schepen van eene richting, en bevat uitwijkplaatsen, die door de schepen worden benut om elkander voorbij te varen. Zoodanig kanaal is een uitermate delicaat instrument, dat maar al te gemakkelijk onbruikbaar kan worden gemaakt.

Men heeft zelfs reeds het vermoeden geuit, dat Engeland, gesteld het wilde niet formeel, doch wel feitelijk het kanaal sluiten, daartoe maar al te gemakkelijk in staat zou zijn, doordat een enkele „onvoorzichtigheid”, in een der smalle gedeelten van het kanaal begaan, de doorvaart voor geruimen tijd zal kunnen stopzetten. Het nadeel intusschen, dat in zoodanige „oplossing” van het vraagstuk zou zijn gelegen, is dit, dat daardoor aan de geheele scheepvaart, dus ook aan die van Engeland zelf een onoverkomelijke hinderpaal zou zijn in den weg gelegd.

Een andere vraag is deze of niet, wanneer Engeland formeel het kanaal voor Italiaansche schepen sluit, de vreedzame koopvaardijvaarders vanzelf gedwongen zullen worden om, althans in afwachting van de dingen die komen zullen, het kanaal te mijden. Zekerheid, dat het in de omgeving van de monding van het Suezkanaal in de Middellandsche Zee rustig zal blijven, is dan moeilijk te geven, en op dien grond zou wellicht voor eenigen tijd de route van verschillende koopvaardijsschepen worden verlegd. Waarbij intusschen te bedenken valt, dat Italië, zelfs al zou het een eventueele doorvaart met kracht van wapenen willen forceeren, een pogen onderneemt, dat niet tot een resultaat kan leiden. Ongetwijfeld zou het voor Italië, al dadelijk door de toepassing van het luchtwapen, mogelijk zijn voor korter of langer tijd het kanaal onbevaarbaar te maken, maar het afdwingen van de doorvaart zou alleen dan kunnen geschieden, indien Italië zich van Egypte meester maakte en de beide oevers van het kanaal, doch tegelijk Port Said en Suez bezette.

En wanneer men bedenkt, welke maritieme macht door Engeland te Alexandrië, dus in de onmiddellijke omgeving is bijeengebracht, is dit tevoren uitgesloten.

Wellicht zou de sluiting van het Suezkanaal het meest afdoende en het minst kostbare middel zijn om aan het Abessijsche conflict een definitief einde te maken. Maar juist, omdat het middel zoo afdoende is, omdat het de Italiaansche verbindingslijn doorknipt, moet deze dwangmaatregel, ook al wil men het economisch karakter ervan verdedigen, gerangschikt worden onder die, tot welke vermoedelijk de Volkenbond, gesteld de sancties worden stelselmatig aangevat en doorgezet, slechts zal komen na uitputting van alle andere mogelijkheden.

H. Ch. G. J. VAN DER MANDERE.

TRANSPORT-ECONOMIE EN -LASTEN.

Er was eens een groote zeescheepvaartmaatschappij. Haar vloot bestond deels uit oude schepen, deels uit nieuwe, gebouwd ter geleidelijke vervanging van

verouderde eenheden en ter aanvulling van de bestaande transportcapaciteit. De nieuwe schepen werden met 5 pCt. per jaar afgeschreven over een termijn van 20 jaren. Enkele oude schepen, hoewel ouder dan 20 jaar, en dus geheel afgeschreven, doch goed onderhouden en nog bruikbaar, waren nog niet uit de vloot afgevoerd. In de geregelde vaart tusschen de havens X en Y was het oude schip A vervangen door een nieuwe vrachtboot B van gelijke ladingcapaciteit. Op de reisrekeningen werden tegenover de vrachtonvangsten de exploitatiekosten geboekt: gages, brandstof en andere scheepsbehoefden, haven-geld enz. benevens de kapitaalslasten. Bij het nieuwe technisch moderne schip B vormde die post: rente en afschrijving over de boekwaarde, een zware last op de reisrekening. Door een der reederij-directeuren werd toen in ernst overwogen het nieuwe op zichzelf economische schip uit de vaart te nemen en op te leggen wegens de oogenschijnlijk ongunstige reis-exploitatie-uitkomsten van elke met de nieuwe boot gemaakte reis, en het oude schip A weer in de vaart te brengen, dat weliswaar duur was door hooge reparatie- en onderhoudskosten en kolenverbruik, doch waarvan de reisrekening dan toch maar telkenmale een bevredigende netto winst aantoonde. Op dat afgeschreven oude schip A immers drukten geen rente- en afschrijvingslasten meer.

Dit is een ware geschiedenis, die zich eenige jaren voor de crisis afspeelde.

Deze directeur vergat, dat zijn bedrijf een eenheid vormt en dat iedere vastlegging van kapitaal in nieuwe objecten natuurlijk nieuwe lasten van rente en afschrijving medebrengt, waarmede men van te voren rekening moet houden. Eenmaal in de reederijvloot opgenomen, vormt ook het nieuwe schip echter een onderdeel van de totale transportcapaciteit der reederij en drukken op elke reis, resp. op elke vervoerde ton lading, de gemiddelde kapitaalslasten van rente en afschrijving der geheele vloot. Verliest men dit uit het oog, dan krijgt men een verwrongen exploitatiebeeld en maakt men onjuiste conclusies omtrent de rentabiliteit van een bepaald vervoers-traject. Verkeerde maatregelen: het uit de vaart nemen van een op zichzelf economische transport-eenheid, zouden van die onjuiste conclusies het zonderling resultaat zijn.

Er was eens een Zuiderzee en men bouwde een afsluitdijk en over die afsluitdijk werd een verkeersweg gelegd, waarover zich alras een intensief vervoer met vrachtauto's en personenauto's ontwikkelde.

De dijk was kostbaar, maar wanneer men het verkeer zou willen belasten met de kosten van den bouw van dit kunstwerk, zou geen auto over den afsluitdijk rijden en een belangrijke nieuwe verkeersmogelijkheid verwaarloosd zijn gebleven.

Landaanwinning door inpoldering en andere groote belangen werden met deze IJsselmeer-afsluiting geënd.

Het openen van een nieuwe verkeersgelegenheid was een secundaire, zij het belangrijke nevenfunctie van den dijk.

Het nieuwe verkeer over den dijk kon zijn functie ten algemeenen nutte vervullen, omdat de dijkweg terecht onmiddellijk beschouwd werd als een onderdeel van het geheele nationale wegennet.

Er was eens een Twente-kanalen-plan: groot opgezet en kostbaar.

De streek wenschte de kanalen ter verbetering van de afwatering van gedeelten van den Gelderschen Achterhoek en het zuiden van Twente, voorts ter voorziening van de industrie van het benodigde water, dat een groot deel van Twente voorheen niet in voldoende mate kon leveren, en tenslotte als nieuwe verkeersweg in de hoop daarmede goedkoop vervoer, of juister gezegd lager vervoersarieven te verkrijgen.

De scheepvaart heeft om die Twente-kanalen niet gevraagd. Geen schip zou de gereedgemaakte kanalen

bevaren, wanneer men de scheepvaart zou willen belasten met de kosten van rente en afschrijving van de daarin vastgelegde millioenen of die van bediening en onderhoud der kunstwerken.

Een deel van dit kanalencomplex werd voltooid en opengesteld en maakt thans deel uit van het net van vaarwegen, spoorwegen en landwegen, dat als een eenheid dient te worden beschouwd.

Er werd eens besloten tot het bouwen van bruggen over de groote rivieren. Het algemeen belang eischte een afdoende oplossing van het vraagstuk der rivierovergangen.

Ter financiering van dien bruggenbouw werd overwogen het autoverkeer toegeld te laten betalen. Tijdig werd ingezien, dat men aldus een verkeerden koers zou opgaan en het betreffende wetsontwerp werd ingetrokken.

Er werd eens een nieuwe verkeersweg Rotterdam-Delft-Den Haag gebouwd.

In de nabijheid van Rotterdam bedroegen de bouwkosten f 1.000.000 per km. Op zichzelf zou dat stuk nooit kunnen rendereen. Als onderdeel van een groot wegenplan kon dit stuk echter niet gemist worden.

Niemand overwoog de auto's op dit stuk met een speciale heffing te belasten.

Er werd zelfs eens een nieuwe spoorweg Gouda-Boskoop-Alphen gebouwd, in een tijd, dat de verkeers-techniek revolutionaire veranderingen doormaakte, zoodat ieder deskundige, vooreerst de directie der Nederlandsche Spoorwegen zelve, protesteerde tegen de voorgenomen kapitaalsverspilling en voorspelde, dat zelfs afgezien van de enorme kapitaalslasten, op een dergelijk nieuw traject nimmer een rendabel spoorwegvervoer ontwikkeld zou kunnen worden, naast de bestaande verbindingen te water en over de landwegen.

De bouw werd toch doorgezet, en eenmaal gereed, moet men dit nieuwe kostbare spoorlijntje beschouwen als een onderdeel van het geheele net. De eenmaal gedane kapitaalsvastlegging kan niet meer ongedaan gemaakt worden. Wellicht verdient het aanbeveling de spoordienstexploitatie op dit onbeduidende traject te staken, wanneer de directe exploitatiekosten niet door de vervoersontvangsten worden gedekt, zulks als overtuigende illustratie van het ernstig streven der Regeering de Spoorweg-tekorten weg te werken door opheffing van onrendabele diensten.

Er was eens.....

Er was eens..... een Verkeersfonds, een Wet: in dit geval voorloopig nog slechts een ledige huls.

De basis was een gezond principe: het verkeer moet als een *eenheid* worden beschouwd.

Op de basis van dit principe zal een systeem van nieuwe wettelijke regelingen moeten worden gebouwd ter bevordering van een goede coördinatie der verschillende middelen van vervoer. Hier ligt de taak der Centrale Commissie van Advies en Bijstand voor het Verkeersfonds.

Daarbij zal gestreefd moeten worden naar een economisch juist gebruik van het nationale transport-apparaat in zijn verschillende vormen, zoodanig dat elk transportmiddel zooveel mogelijk dat gedeelte van het vervoer zal verzorgen, waarvoor het door zijn bijzondere eigenschappen het meest geëigend is, ruimte latend voor hetgeen de voortschrijdende ontwikkeling der techniek aan nieuwe mogelijkheden zal bieden.

Zooals geruimen tijd geleden door het Centraal Comité voor Economisch Vervoer namens vertegenwoordigers van verschillende takken van het vervoerswezen werd uitgesproken, zal de uit economisch oogpunt en in het algemeen belang gewenschte natuurlijke taakverdeling tusschen de verschillende takken van het zoo veelvormige vervoerswezen slechts bereikt kunnen worden, wanneer men zooveel mogelijk evenwicht schept tusschen de *lasten*, waaronder de verschillende transportmiddelen geëxploiteerd moeten worden.

Daarbij werd niet gedacht aan de lasten der rechtstreeksche exploitatiekosten, zooals loonen, onderhoud, brandstof, enz., rente, afschrijving en onderhoud van rijdend en varend transportmaterieel, doch aan de heffingen, welke opgebracht moeten worden, door de Spoorwegen bijv. in den vorm van huur van railbanen, door de auto als benzine- en wegenbelasting, door de binnenscheepvaart in den vorm van haven- en kadegelden, brug- en sluisgelden, kanaal-rechten, steigergelden, doorvaartrechten, enz.

Hoe echter kan dit beginsel van eenheid, van coördinatie en evenwicht in de *lasten*, toegepast worden?

Hoe kan men een deugdelijken grondslag vinden voor vergelijking van vorenbedoelde vaste spoorweglasten met door het autoverkeer geleverde bijdragen voor aanleg, verbetering en onderhoud van landwegen en bruggen, en met de door de binnenscheepvaart betaalde heffingen wegens het gebruik van de speciaal in ons land zoo talrijke natuurlijke en kunstmatige waterwegen, die menigmaal van overwegend belang zijn voor afwatering, internationale Zee- en Rijnvaart en andere doeleinden?

Een *eenvoudig en afdoend systeem* zou zijn: dat de bestaande verkeersbanen: de ijzeren wegen, de landwegen en de waterwegen, ter beschikking gesteld worden van de spoorwegen, autoverkeer en binnenscheepvaart, *zonder daarvoor eenige vergoeding te vorderen!*

De vervoerstarieven zouden belangrijk dalen, omdat de vrachtontvangsten dan uitsluitend zouden moeten strekken tot dekking van de directe exploitatiekosten van elk middel van vervoer.

Een bruikbare vergelijking van den kostprijs van elken vorm van vervoer en een natuurlijke verdeling van het vervoer over de verschillende transportmiddelen zouden aldus bevorderd worden.

Een ieder zou particulier, evenals iedere fabriek of handelszaak, het effect van die daling der vervoerstarieven ervaren, want een ieder zonder uitzondering heeft rechtstreeks en indirect dagelijks met transport en met de kosten van transport te maken. Evenwel zouden dan de aan instandhouding of uitbreiding van het net van spoor-, water- en landwegen verbonden kosten, zij het langs anderen weg, toch weer door de gemeenschap moeten worden gedragen. Want men late zich niet misleiden door den schijn! Ook nu zijn het uiteindelijk niet de transportbedrijven, maar is het thans evenzeer die gemeenschap, die per saldo al deze lasten en heffingen bekostigt, zij het ook thans indirect nl. in den vorm van hoogere vervoerstarieven.

Aannemende, dat men voorshands aan laatstbedoeld thans geldend systeem zou willen vasthouden, dan vordert de in het belang eener goede coördinatie noodzakelijke eenheid in het systeem der heffingen, dat de tegenwoordige ongelijke heffingsmethoden losgelaten worden, om vervangen te worden door een uniforme algemeene transportbelasting.

Thans betalen de Spoorwegen bijna 6 millioen gulden 's jaars aan uitkeeringen wegens huur en medegebruik van spoorwegen, stations, enz., voorts de lasten van rente en afschrijving over de in eigen spoorbanen en bijbehorende werken vastgelegde kapitaalen, zoomede de kosten van beveiliging en onderhoud der railbanen.

Thans betaalt het automobielverkeer in den vorm van benzine- en wegenbelasting voor aanleg, verbetering en onderhoud van landwegen en bruggen.

Thans betaalt de binnenscheepvaart tientallen heffingen van uiteenlopende aard voor het gebruik of medegebruik van waterwegen, die veelal evenzeer onderhouden zouden moeten worden, wanneer geen enkel binnenschip daarop zou verkeerren.

Wat de binnenscheepvaart betreft zijn die heffingen zoo talrijk, zoo stelselloos en in vele gevallen zoo hoog, dat het veel moeite kost om daarvan althans een eenigszins bruikbaar overzicht te verkrijgen, terwijl niemand er nog in geslaagd is een beter en rede-

lijk ander systeem van meer uniforme binnenscheepvaartheffingen te ontwerpen.

Een heffing per ton laadvermogen van elk binnenschip zou onaanvaardbare consequenties medebrengen, evenals een heffing per ton vervoerde lading, terwijl ook een ton/kilometer-systeem moet worden verworpen.

Internationale tractaten maken het onmogelijk een scheepvaartheffing voor de vaart op de Rijn, Schelde en bijbehorende stroomen in te stellen, en ook uit dien hoofde zou de zoozeer gewenschte uniformiteit voor een afzonderlijke binnenscheepvaartheffing niet bereikt kunnen worden.

Wil men de rail-, water- en land-wegen niet vrij voor het verkeer beschikbaar stellen, dan moet dus gezocht worden naar een transportbelastingstelsel, dat niet strijdig zou zijn met internationale overeenkomsten, voorts niet de bezwaren medebrengt van bestaande of te projecteeren binnenscheepvaartlasten, en bovenal naar een systeem, dat een bruikbaren en gelijken grondslag biedt voor alle takken van het vervoerswezen.

Nu is voor alle vormen van transport energie noodig en in den concurrentiestrijd tusschen de verschillende transportmiddelen onderling wordt de taakverdeling beheerscht, eensdeels door de meer of minder economische wijze waarop de gebezigde brandstof in transportenergie wordt omgezet, anderdeels door de transportsnelheid en neveneigenschappen, welke elk bepaald transportmiddel kenmerken.

Voor een rechtvaardige algemeene transportbelasting zou daarom een heffing op de verbruikte transportenergie resp. op de gebezigde brandstof, vermoedelijk de beste basis vormen.

Uitgaande van de gemiddelde calorische waarden van steenkolen, van dieselolie en van benzine, en van het nuttig effect, resp. het aantal P.K. dat men per kg. van elk dezer brandstofsoorten met een goede ketel- en stoommachine-installatie, benzine- of oliemotor kan verwekken, zal ongetwijfeld een bruikbare formule gevonden kunnen worden voor de verhouding, welke tusschen de heffingen op elk dezer brandstofsoorten zal moeten gelden.

Met een invoerrecht op kolen bereikt men de Spoorwegen en de Binnenscheepvaart voor zoover zij stoomwerktuigen bezigen, en eveneens de Rijnvaart, omdat men van de bij Lobith binnenkomende slepen den bunkervoorraad der sleepboten kan belasten.

Op de Limburgsche kolen kan een heffing gelegd worden, evenredig aan het invoerrecht op de Duitse en Engelsche importkolen.

Een benzinebelasting bestaat reeds, doch zou volgens de hierbovenbedoelde formule in evenwicht gebracht moeten worden met de kolen- en oliebelasting.

Een heffing op de geïmporteerde dieselolie zou niet alleen komen ten laste van het bedrijfsauto-wezen, van de binnenscheepvaart en in beperkter mate van de Spoorwegen, doch ook de gebruikers van stationnaire motoren treffen, evenzeer als een heffing op de steenkolen mede voelbaar zou zijn waar het industrie-kolen en huisbrand betreft.

Langs dezen weg zou de industrie en ieder particulier eventueel een uit den aard der zaak bescheiden bijdrage leveren in de algemeene transportbelasting. Gezien het feit, dat iedereen en elke zaak dagelijks met transport en transportkosten te maken heeft, zou deze consequentie niet bij voorbaat als onaanvaardbaar beschouwd behoeven te worden.

Mocht men evenwel strikt willen vasthouden aan een transportbelasting, welke uitsluitend door alle transportbedrijven rechtstreeks opgebracht zou moeten worden, dan zal het ongetwijfeld mogelijk blijken een scheiding door te voeren, eventueel door een restitutie over de door de industrie en voor huisbrand gebruikte kolen en over de voor stationnaire motoren gebruikte dieselolie.

Tegen elk systeem van heffingen kunnen bezwaren worden geopperd, doch hoofdzaak zal voor een ob-

jectieve beoordeeling dezer materie toch zijn of het systeem beantwoordt aan den eisch, dat een gelijke grondslag wordt gevonden voor een eenvoudige en billijke algemeene heffing, gericht op evenwicht in exploitatielasten: een evenwicht dat zal moeten verhinderen, dat verschuivingen plaatsvinden in strijd met de beginselen eener rationeele verdeling van het vervoer over de voor dit vervoer meest geëigende transportmiddelen.

Het binnenlandsche transportwezen is noodlijdend en ziek, en aan de noodzakelijke saneering zal een inventarisatie moeten voorafgaan, waarbij men zich rekenschap zal moeten geven van de kapitaalswaarden, die aanwezig zijn en behouden zullen worden in den vorm van spoorbanen, kanalen, landwegen, bruggen e.a. kunstwerken.

Evenmin als t.a.z. van de beide vrachtschepen der in den aanhef van dit opstel bedoelde zeescheepvaartmaatschappij, heeft het nut een onderscheid te maken tusschen oude en nieuwe onderdeelen, — al dan niet geheel of gedeeltelijk afgeschreven —, van het nationale verkeersapparaat.

Die vaste kapitaalswaarden zijn nu eenmaal aanwezig en het algemeen belang vordert, dat daarvan een zoo nuttig mogelijk gebruik wordt gemaakt.

Wanneer het Rijk, een provincie, gemeente, waterschap of ander lichaam nieuwe werken wil doen bouwen voor het verkeer, doch met de feitelijke bedoeling de plaatselijke ontwikkeling van het bedrijfsleven te bevorderen door nieuwe verkeersverbindingen mogelijk te maken, dan zal geval voor geval onderzocht moeten worden of de daartoe vereischte kapitaalsuitgaven gewettigd zijn in verband met het gestelde doel, en mede, of een bijdrage van het Rijk of van andere zijde voor de totstandkoming gevraagd mag worden, doch een dergelijk werk dient dan toch weer onmiddellijk na zijn voltooiing beschouwd te worden als opgenomen te zijn in het geheel, hetgeen dan ook moet uitsluiten, dat eenige nieuwe heffing voor de verdere instandhouding van het werk ten laste van eenigen verkeersdienst zal worden gevorderd.

Het bij een dergelijk werk betrokken lokaal of algemeen belang rechtvaardigt een financiering uit de gewone middelen voor zoover niet de baten van het Verkeersfonds, hoofdzakelijk verkregen uit een algemeene transportbelasting, voldoende mochten blijken, eensdeels voor aankoep van thans bestaande locale heffingen ten laste van het verkeer, zooals bijv. kanaalrechten, sluisgelden enz., anderdeels voor de financiering van de kosten van instandhouding of verbetering van bestaande en eventueelen bouw van nieuwe werken.

Bezwaren zullen inderdaad opgeworpen kunnen worden, ook tegen het hier aanbevolen systeem.

De nood van het transportwezen is echter groot.

Door de belastingbetalers wordt ca. f 100.000 per dag opgebracht ter dekking van de enorme spoorwegtekorten; de positie van de niet van Rijkswegen gesubsidieerde transportbedrijven wordt door de ongelijke concurrentie van de met Overheidssteun geëxploiteerde spoor- en tramwegen ernstig bedreigd. Van spoorwegzijde betoogt men, dat ook de binnenscheepvaart gesubsidieerd wordt, omdat geen heffingen gelden ten laste van de vaart op de rivieren en Rijkskanalen, en dat ook het autoverkeer gesubsidieerd wordt, omdat het niet volledig de kosten zou betalen, welke de voor rekening van de gemeenschap aangelegde verkeerswegen en bruggen medebrengen.

Laten de verkeerseconomen en vervoersrivalen toch niet langer die onvruchtbare gedachten met zich medeslepen, welke het objectieve vertoebelen en verkeerde regelingen doen voortbestaan of in het leven roepen.

De jarenlange pennestrijd, over dit onderwerp gevoerd, heeft geen klaarheid t.a.z. van dit vraagstuk kunnen brengen en het schijnt nutteloos verder veel tijd en arbeid er aan te blijven besteden. Niemand is immers in staat de thans op de verschillende takken

van het vervoerswezen drukkende lasten te vergelijken, omdat nog steeds ongelijke normen gelden, welke verhinderen, dat van de eenmaal in spoorwegen, waterwegen, landwegen en kunstwerken aanwezige kapitaalswaarde een zoo nuttig mogelijk gebruik gemaakt wordt door de verschillende vervoersvormen.

Het groote euvel der ongelijke behandeling, — betelsel voor een economische taakverdeling —, moet weggeruimd worden, wil men ooit tot betere toestanden geraken.

De materie dezer groep van vaste lasten zal onvermijdelijk geregeld moeten worden om een klaar beeld en een deugdelijke basis te verkrijgen voor de noodzakelijke en veelbesproken coördinatie en saneering van het vervoerswezen.

Elk uitstel bestendigt den noodtoestand, ten nadeele van 's Rijks Schatkist, ten nadeele van de betrokken vervoersbedrijven, en ten nadeele van het algemeen belang.

De principiele beteekenis der in dit opstel aanbevolen nieuwe beschouwingswijze kan dan ook gevoelig erkend worden.

De critiek, welke tegen het systeem kan worden aangevoerd, zal wellicht leiden tot verbetering van het aanbevolen stelsel met handhaving der grondgedachte.

Reeds de geleidelijke afkoop van bestaande heffingen kan moeilijkheden van zakelijken aard opleveren, terwijl een blijvende opheffing van het recht van provincies, gemeenten en waterschappen, tot het instellen van heffingen ten laste van verkeersondernemingen, bezwaren van staatsrechtelijken aard zal medebrengen.

Deze tijd vergt echter, met het oog op het algemeen belang, dat van Regeeringswege het mes gezet wordt in bestaande rechten en in onhoudbare wettelijke en andere regelingen.

Wanneer men zou terugdeinzen voor een radicale koersverandering en voor ingrijpen, waar dat onvermijdelijk wordt, zal in dit veelzijdige en gecompliceerde vervoerswezen de zoozeer gewenschte coördinatie en saneering niet bereikt kunnen worden.

Het schijnt dan ook wel zeer gewenscht het vraagstuk der heffingen ten laste van de verschillende takken van het vervoerswezen en de mogelijkheid, hetzij deze geheel op te heffen, hetzij daarvoor een uniforme basis te vinden, van Regeeringswege spoedig aan een ernstig onderzoek te onderwerpen.

De schriften dergenen, die zich met de kwestie der bestaande en toekomstige vaste lasten en heffingen bezighouden, en die beurtelings de onredelijkheid der spoorweg-concurrentie aantoonen, dan weer bevoegen dat juist de andere vervoersvormen door de Overheid begunstigd worden, dreigen de gedachten op een doodlopend spoor te voeren.

Doel van deze aantekeningen is het juiste spoor terug te vinden door het lanceeren van enkele nieuwe denkbeelden:

Het vaste verkeersapparaat der spoor-, land- en waterwegen is gemeenschapsbezit, beschikbaar en bestemd voor een intensief en nuttig gebruik door het veelzijdig openbaar-nuts-bedrijf der verkeersdiensten in hun verschillende vormen.

De gebruikswijze mag niet beïnvloed worden door ongelijkheid in heffingen.

De gemeenschap wordt niet geschaad door een vrij en onbezwaard gebruik, dat immers tot verlaging der vervoerstarieven zal leiden.

Wil men echter voor het gebruik der rail-, water- en landwegen het transportwezen tóch belasten, dus de gemeenschap die verkeerswerken doen blijven financieren middels hogere vervoerstarieven, dan kieze men een systeem van heffingen, dat voor alle vormen van vervoer gefundeerd is op gelijke basis.

W. B. K. VERSTER.

VERPLICHTE VERZEKERING VAN WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID.

Naar de Regeering heeft medegedeeld, is zij voornemens, om binnenkort een wetsvoorstel tot verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid van automobilisten in te dienen.

De wettelijke aansprakelijkheid, waarom het hier gaat, is die van den eigenaar of gebruiker van een motorrijtuig jegens derden voor aan die derden toegebracht lichamelijk letsel, al dan niet den dood tengevolge hebbende, welk letsel voortvloeit uit of veroorzaakt wordt door het gebruik van het motorrijtuig op den openbaren weg. Indien de aansprakelijkheid van den automobilist (zooals ik den eigenaar of gebruiker van het motorrijtuig hier kortheidshalve zal noemen) vast staat, heeft de derde recht op een door den rechter te bepalen schadevergoeding. Het ligt echter voor de hand, dat de derde aan dit recht op schadevergoeding weinig heeft, indien de veroordeelde automobilist geen middelen heeft, om de schadevergoeding te betalen en hij ook niet een verzekering heeft loopen, die hem daartoe in staat stelt. Om te voorkomen, dat de derde aldus gedupeerd wordt, is in de laatste jaren in tal van landen op middelen gezonden, om hem zekerheid te verschaffen nopens de ontvangst van de hem toekomende schadevergoeding.

Daar kennismaking van de practische ervaring, die men in die landen met de regelingen te dezer zake heeft opgedaan, ons niet anders dan van nut kan zijn bij het overwegen van het voor- en nadeel, verbonden aan de invoering van die maatregelen hier te lande, zal ik die buitenlandsche regelingen hier in het kort bespreken.

Onderscheiden naar hun principiele grondslagen vindt men drie typen.

1. Het Massachusetts-stelsel.

Het eerste stelsel, dat in 1928 in den Amerikanschen Staat Massachusetts en sindsdien ook in Nieuw-Zeeland is ingevoerd, is wel het radicaalste. Het verplicht den automobilist tot het aangaan van een verzekering (zonder de verleening van het rijbewijs van de vervulling van dien plicht nochtans afhankelijk te stellen), terwijl de assuradeur van zijn kant gehouden is elke hem aangeboden verzekering te accepteren. Dit systeem heeft in de practijk bewezen velerlei nadeelen te hebben en heeft dan ook bijna overal ter wereld onverdeelde afkeuring ontmoet. In de eerste plaats is het uiteraad moeilijk te controleren, of wel elke automobilist aan zijn plicht tot verzekeren heeft voldaan. Een uitgebreide overheidscontrole, die uitermate hinderlijk voor het automobielverkeer is, is daarvoor onvermijdelijk. Het is bovendien niet voldoende, dat de automobilist desgevraagd zijn polis toont; de verzekering kan immers opgezegd of, wegens wanbetaling van premie geëindigd zijn of wel de assuradeur is misschien van zijn verplichtingen ontslagen, omdat de verzekerde zekere poliscondities niet is nagekomen. Evenmin kan men steeds nagaan, of de verzekerde som niet is verminderd en of de assuradeur wel solvabel is. Het dreigen met strenge straffen bij niet-voldoening aan den wettelijken verzekeringsplicht heeft verder slechts tot gevolg, dat het vervalschen van polissen wordt bevorderd. Onoplosbare moeilijkheden levert het systeem voorts op bij buitenlandsche automobilisten, die het land bezoeken en strikt genomen, willen de binnenlandsche weggebruikers althans behoorlijk beveiligd worden, ook onder de wettelijke regeling begrepen dienen te worden, hetgeen weinig bevorderlijk is voor het vreemdelingenverkeer.

De onmogelijkheid van een afdoende controle maakt, dat tal van automobilisten onverzekerd blijven rondrijden, waardoor het stelsel zijn doel, nl. het verschaffen van zekerheid aan den derde, dat deze zijn schadevergoedingsvordering steeds ten volle zal kunnen innen, niet bereikt, waarmede het systeem reeds veroordeeld is. Het stelsel is bovendien niet alleen

nutteloos, maar ook gevaarlijk, omdat de te beschermen weggebruikers er zich onwillekeurig op verlaten (en bijv. hun verkeersongevallenverzekering beëindigen), een vertrouwen, dat te kwader ure misplaatst blijkt te zijn.

De gedwongen opnemings in de verzekering van personen, die bij een vrij contractverkeer daartoe niet zouden worden toegelaten, leidt noodzakelijk tot een daling van het peil van de verzekerden als groep en tot een afstomping van het verantwoordelijkheidsbesef van weinig scrupuleuze automobilisten. Het is dan ook geen wonder, dat zoowel het aantal ongevallen als het bedrag der gevorderde schadevergoedingen in Massachusetts sinds 1928 hooger is dan in eenigen anderen Noord-Amerikaanschen Staat. Het systeem leidt tot het fingeeren van schaden, het instellen van te hooge vorderingen, tot vermeerdering van het aantal processen en tot te royale toewijzing van schadevergoedingsvorderingen door den rechter.

Het is duidelijk, dat deze factoren in het bijzonder tot schade voor de assurantiemaatschappijen voeren. Het zijn deze instellingen immers, die de zoowel in aantal als in grootte vermeerderde schade-uitkeeringen moeten verrichten. Daar zij alle posten zonder uitzondering moeten accepteren, krijgen zij geen gelegenheid meer tot het schiften, steunende op ervaring en kennis, van de aangeboden risico's. Teneinde den derde te beschermen, ontzegt de wet den assuradeur voorts het beroep op onderscheidene ernstige contractschendingen, gepleegd door den verzekerde, wat niet alleen de immoraliteit van de verzekerden bevordert, maar tevens de fundamenteele grondslagen van het contractrecht aantast, met name het beginsel, dat alle overeenkomsten te goeder trouw moeten worden uitgevoerd, een principe, dat zoo mogelijk nog sterker geldt voor de schadeverzekering dan voor andere contracten.

De verzwaaarde lasten, die op het assurantiebedrijf komen te drukken, leiden tenslotte tot aanmerkelijke premieverhogingen, die niet alleen door de mala fide, maar ook door de bona fide automobilisten opgebracht moeten worden. Deze premieverhogingen werden in Massachusetts reeds na verloop van twee jaren noodzakelijk en bedroegen in sommige gevallen niet minder dan 100 pCt.!

De hierboven geformuleerde bezwaren vinden hun bevestiging o.m. in het rapport, uitgebracht door een Californische parlementaire commissie, een onderzoek in 1930 ingesteld door de Christian Science Monitor te Boston en onderscheidene publicaties van het Comité Général des Assurances te Parijs.

2. Het Ontario'sche stelsel.

Dit stelsel werd voor de eerste maal in Ontario toegepast en geldt thans in 18 staten van de Vereenigde Staten en Canada. Het verschilt in zoover in een gunstig opzicht van het Massachusetts-stelsel, dat het wél verband legt tusschen het verleenen van de rijvergunning en het aangaan van de verzekering en voorts, dat het geen rechtstreekschen verzekeringsdwang kent, noch ten opzichte van den assuradeur noch ten opzichte van den automobilist. Indien deze laatste bij rechterlijk vonnis aan een aanrijding schuldig wordt bevonden, wordt zijn rijvergunning opgeschort totdat hij aan het vonnis heeft voldaan en voldoende waarborg heeft gegeven, dat hij bij toekomstige ongevallen zijn geldelijke verplichtingen zal nakomen. Deze waarborg bestaat, hetzij uit het storten van een garantiesom, hetzij uit het nemen van een voldoende verzekering. Dit stelsel beperkt den inbreuk op de persoonlijke vrijheid van partijen tot een minimum en schijnt op het eerste gezicht tot een vermindering van het aantal ongevallen te moeten leiden; de automobilist, die zich rekenschap geeft van het nadeel en het ongerief, die opschorting van de rijvergunning voor hem beteekenen, en van de moeite, die het hem vermoedelijk zal kosten, om een verzekering af te sluiten indien hij eenmaal veroordeeld is, zal immers onwillekeurig voorzichtiger wor-

den. Dat dit voordeel echter niet veel meer dan schijn is, blijkt uit een rapport, dat door de Standing Committee on Bills te Ontario in 1934 is uitgebracht met betrekking tot een wetsontwerp, strekkende tot het ontnemen van het recht op schadevergoeding aan passagiers. Het rapport constateert, dat het aantal gevallen, waarin niet-betalende passagiers de eigenaars of bestuurders van motorrijtuigen om schadevergoeding aanspreken, in Canada verbazingwekkende afmetingen heeft aangenomen. Terwijl het risico van aansprakelijkheid jegens passagiers tot voor enkele jaren zonder extra-premie en later voor slechts \$ 0.50 werd ingesloten (het risico wordt door het standaardpolisformulier uitgesloten en moet dus bijverzekerd worden), moest deze extra-premie reeds in 1934 tot \$ 2.— verhoogd worden, terwijl het zich bij het uitbrengen van het rapport liet aanzien, dat een verhoging tot \$ 6.— noodzakelijk was! De Commissie overwoog vele remediën, maar zag geen kans tot een bevredigende en afdoende oplossing te geraken.

3. Het Britsche stelsel.

In Engeland is het verkrijgen van een rijvergunning afhankelijk van het gesloten hebben van een verzekering, zonder dat de verzekeringsmaatschappijen gedwongen worden elken aangeboden post te accepteren. Dit stelsel is een tusschenvorm tusschen de twee andere systemen. Het gaat in zooverre verder dan het Canadeesche stelsel, dat de verplichting tot het aangaan van een verzekering niet eerst bestaat, wanneer er een ongeluk heeft plaats gevonden, terwijl het belangrijke verschil met het Massachusetts-systeem is, dat in het gecompliceerde schadeverzekeringsbedrijf niet met ruwe hand wordt ingegrepen. Niettemin zijn ook de Britsche resultaten met de verplichte verzekering niet bemoedigend. In weerwil van den verzekeringsplicht, in weerwil van het respect voor de wet, dat den Brit is aangeboren, in weerwil van het feit, dat niet-voldoening aan den wettelijke verzekeringsplicht gestraft wordt met boete, hechtenis en intrekking van de rijvergunning, waren er volgens de *Moniteur des Assurances* in 1933 meer dan 18.000 gevallen, waarin geconstateerd is, dat aan den wettelijke plicht niet voldaan was. Volgens hetzelfde blad bedroeg dit aantal overtredingen in 1934 meer dan 20.000 en werd het gevaar voor de slachtoffers, dat zij verhaal moeten zoeken op een niet-verzekerden automobilist, zoo dreigend, dat een belangrijke groep van Britsche verzekeraars in 1934 een nieuwe soort van verzekering lanceerde, uitsluitend tot dekking van dit risico! Doch ook in de gevallen, waarin de automobilist wél verzekerd was, bleken de rechten van den derde in de praktijk vaak nog niet voldoende beveiligd te zijn, zoodat in 1934 een nieuwe Road Traffic Act noodig was, waarbij den verzekeraar het beroep op onderscheidene excepties, die hij tegenover den verzekerde geldend zou kunnen maken, jegens den derde ontzegt werd. Aldus ging een belangrijk voordeel van het Engelsche systeem, n.l. minimale ingrijping in de contractsvrijheid, onder den drang der noodzakelijkheid weder teloor.

* * *

Wie kennis heeft genomen van de ervaringen, die met de hierboven besproken stelsels zijn opgedaan, zal zich er niet over verbazen, dat de Duitsche Minister van Verkeerswezen, naar de *Deutsche Versicherungs-Zeitung* mededeelt, voor de verplichte verzekering weinig gevoelt en dat in Frankrijk, waar een wetsontwerp tot regeling van de verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid reeds enkele jaren in de maak is, zoowel het Comité Général des Assurances en l'Association des Sociétés d'assurances contre les Accidents als la Fédération des Automobile Clubs de France zich met klem tegen de invoering van verplichte verzekering verzetten. Evenmin zal de lezer zich ér over verwonderen, dat wij het aangekondigde wetsontwerp met bezorgdheid tegemoet zien.

Dr. P. D. PESTMAN.

FOUTIEVE MAATSTAVEN VOOR DE BEOORDEELING VAN DE CONJUNCTUUR.

De Heer E. Stargardt schrijft ons:

De tactiek, om de crisis door een psychologische beïnvloeding van de massa te bestrijden, wordt in de Vereenigde Staten zoowel door de overheid als ook door toonaangevende kringen van het bedrijfsleven in sterke mate gevolgd. In hoeverre hierbij de betrokken instanties samenwerken, is natuurlijk moeilijk te beoordeelen. Men kan alleen steeds constateeren, dat, ondanks het heersohende antagonisme, dat zich in ander opzicht nog geregeld voordoet, de Regeering eenerzijds en banken, industrie, landbouw en handel anderzijds gelijktijdig voor het gemeenschappelijk doel werkzaam zijn: namelijk om met alle mogelijke middelen een opleving van de geheele nationale en voorts ook van de wereldhuishouding te verkrijgen, teneinde op deze wijze de bestaande moeilijkheden te overwinnen.

Als het beste middel geldt thans aan de overzijde van den Oceaan voor alles het overwinnen van de vertrouwenscrisis. De wederzijdsche pessimistische beïnvloeding van de economen, alsmede vooral ook van de breede lagen der bevolking, bestrijdt men het beste, indien, volkomen doelbewust en systematisch, optimistische berichten, in staat om vertrouwen te wekken, mededeelingen over reeds verkregen resultaten en teekenen van verbetering, voortdurend in het publiek worden gepompt. Deze methode herkent men reeds, wanneer men de dagelijksche radioberichten van de Europeesche dagbladen uit de Vereenigde Staten aandachtig volgt: hun keuze en samenstelling geschieden met een buitengewone handigheid en met een enorme kennis van zaken bijna uitsluitend met het oogmerk, om bij den lezer den indruk te wekken, dat de verbetering van den toestand dagelijks voortgang vindt en dat een algeheele ommekeer van den economischen toestand in de Vereenigde Staten zich thans reeds voltrekt. Indien het streven om in andere werelddeelen invloed uit te oefenen reeds zoo duidelijk is, dan kan men zich gemakkelijk voorstellen, hoe intensief de openbare meening in het eigen land in dezelfde richting wordt bewerkt.

Dit geheele stelsel sluit natuurlijk nauw aan bij de gewoonten en usances, welke in normale tijdsomstandigheden gebruikelijk waren. In de eerste plaats worden van de basisindustrieën, de kolenmijnbouw en de ijzerwinning, de productiecijfers gepubliceerd, en wanneer een vergelijking met de cijfers van de vorige maand of van het vorige jaar een toename te zien geeft, kan men hiervan gemakkelijk in den aangegeven zin gebruik maken. Ook de toegenomen productie van bepaalde halfabrikaten en eindproducten leent zich in bepaalde omstandigheden tot gevolgtrekkingen t.a.v. een opwaartsche conjunctuurbeweging. Zoo is men er reeds sedert langeren tijd aan gewend, uit Amerika cijfers omtrent den omvang van de fabricatie van katoenen goederen, de productie van automobielen, enz. enz. te krijgen.

Ongetwijfeld hebben dergelijke cijfers dan ook dikwijls een overtuigende bewijskracht, hetgeen reeds daaruit blijkt, dat ook andere industrielanden volgens dezelfde methode werken. Het behoeft dus geen verwondering te wekken, dat men dergelijke publicaties tracht uit te breiden en in den laasten tijd omtrent steeds meer producten dergelijke beschouwingen publiceert. De eerste voorwaarde hierbij is natuurlijk, dat een stijgend productiecijfer ook in den gewenschten zin propagandistisch werk verricht. De lezer moet er dan echter scherp op letten, of de betreffende artikelen ook werkelijk dezelfde of toch ten minste een overeenkomstige bewijskracht bezitten, als bij steenkolen, staafijzer, katoenen weefsels of ook automobielen het geval is. Een dergelijke critische beoordeeling van de ons thans uit Amerika toegezonden cijfers schijnt des te noodzakelijker, nu men zich daar, misschien volgens den ouden regel:

het doel heiligt de middelen — in den laatsten tijd bij de keuze geen al te groote beperkingen meer pleegt op te leggen.

Zoo verscheen kort geleden van den Amerikaanschen persdienst voor Nederlandsche dagbladen o.a. de volgende mededeeling:

„De binnenlandsche afzet aan den handel van waschmachines voor huishoudelijk gebruik gaf in Augustus weder een nieuw maandrecord te zien. Hij bedroeg 144.283 stuks tegen 109.475 in Juli en 111.698 in Augustus van het vorige jaar. De cijfers voor de eerste acht maanden bedragen 950.070 tegen 886.253.

De binnenlandsche afzet van elektrische ijsmachines bedroeg in de eerste acht maanden van dit jaar 1.246.000 tegen 1.264.000 in het *geheele* voorafgaande jaar. Dit beteekent een nieuw record.”

Welke beteekenis hebben deze stijgende afzetcijfers nu voor de practijk van het economisch leven? In de eerste plaats zal zonder meer moeten worden toegegeven, dat zoowel wasch- als ijsmachines niet tot de noodzakelijke levensbehoeften behooren. Hoewel de mechanisatie in de huishoudingen juist in de Ver. Staten snel toeneemt, en belangrijke takken van de industrie van kleine machines zich daar juist op deze behoefte hebben gespecialiseerd, is het toch anderzijds wel duidelijk, dat bij een dalende welvaart en een verminderende koopkracht een toenemende afzet van dergelijke reeds nauw aan luxe grenzende artikelen nauwelijks denkbaar is. Onder deze omstandigheden is het geoorloofd slechts in zekere mate uit de gepubliceerde cijfers gevolgtrekkingen te maken.

Bij dergelijke beschouwingen mag men echter een factor niet over het hoofd zien: wasch- en ijsmachines behooren tot de categorie artikelen, welke in normale omstandigheden slechts een geringe afzetmogelijkheid hebben. Deze neemt echter toe, naarmate de belanghebbenden, dus de fabrikanten, propaganda, in de eerste plaats voor nieuwe constructies, gaan maken. Hoe beter en voor alles hoe intensiever deze reclame wordt gevoerd, des te sneller pleegt ook de omzet te stijgen. Men kan zelfs zeggen, dat voor den afzet van dergelijke voorwerpen niet zozeer de behoefte, als veeleer de intensiteit van den verkoop en voor alles ook de aan de koopers toegestane betalingsvoorwaarden beslissend zijn. Men denke slechts aan overeenkomstige gebeurtenissen op ons vasteland, en men zal niet willen betwisten, dat bijv. de stofzuiger, zonder de mogelijkheid van termijnbetaling, nauwelijks zijn huidige populariteit zou hebben verkregen.

Bij dergelijke overwegingen zal men dus tot de slotsom komen, dat een toename van den afzet van ongeveer 40.000 ijs- of waschmachines per maand in een land met circa 100 miljoen inwoners op zichzelf niet al te veel zegt. Indien de afzet door advertentiën, verspreiding van prospectussen, bezoek van agenten of zelfs door speciale gunstige tijdelijke aanbiedingen wat prijzen en betalingsvoorwaarden betreft wordt geforceerd, dan zou men zelfs van een resultaat kunnen spreken, dat niet bepaald imponeert. De vraag zelfs, of de gestegen afzet slechts aan een grotere propaganda te danken is, of dat hij, om zoo te zeggen, den gelukkigen fabrikanten automatisch in den schoot is geworpen, is hieruit natuurlijk niet met volkomen zekerheid op te maken, alhoewel de plotseling ontstane voorliefde van 40.000 Amerikaansche huisvrouwen voor wasch- resp. ijsmachines, zonder overeenkomstige activiteit van den verkoop, moeilijk is te verklaren.

In ieder geval staat vast, dat de afzet van dergelijke apparaten een zeer onbetrouwbare maatstaf voor de beoordeeling van de conjunctuur is. Des te opvallender schijnt de groote beteekenis, welke men in de Vereenigde Staten aan de toegenomen verkoopen toekent, en welke reeds hieruit blijkt, dat men de verkregen cijfers niet schriftelijk, doch zelfs langs den kostbaren draadlozen weg naar Europa doorgaf. Dit

bewijst wel, hoezeer men aan de overzijde geneigd is de critische beschouwingen van de Amerikaansche economische gebeurtenissen door Europa te onderschatten. Tegelijkertijd zal echter dit al te opzettelijk ten toon gespreide optimisme van de Amerikanen ons werelddeel het inzicht moeten geven, — met alle waardeering voor de in Amerika aangewende pogingen, de crisis eindelijk te overwinnen — dat aan details en bijkomstige verschijnselen in het bedrijfsleven van de Vereenigde Staten geen overdreven betekenis moet worden toegekend.

AANTEKENINGEN.

Oorzaken van de gunstige conjunctuur in Zweden

In het Economisch-Statistisch Kwartaalbericht van 17 Juli jl. (blz. 640/643) is een uitvoerige analyse gegeven van de factoren, die tot het markante herstel van de conjunctuur in Zweden hebben geleid. Daarbij is er op gewezen, dat een samenvallen van verschillende factoren tot den gunstigen economischen toestand hebben bijgedragen. Er is geen sprake van, dat de sterke opleving in Zweden uitsluitend te danken zou zijn aan de groote wapenleveranties aan het buitenland. Deze „fabel” wordt door de feiten volkomen weerlegd. In dit verband is het van belang kennis te nemen van twee recente publicaties over dit onderwerp.

Het Institut für Konjunkturforschung te Berlijn vestigt er in zijn weekbericht van 25 Sept. jl. de aandacht op, dat Zweden het eerste groote industrieland van Europa is, dat geen werkloosheid meer kent.

Terwijl in Januari 1933 het aantal werklozen nog 189.000 bedroeg, was dit aantal op 31 Juli 1935 geslonken tot 43.000 (tegen 86.000 in Juli 1934), waarvan er echter ongeveer 30.000 tewerkgesteld waren bij de werkverschaffing. Een eigenlijk werklozenprobleem bestaat er dan ook vrijwel niet in Zweden.

De opleving is zelfs zoo groot geweest, dat de stand van de conjunctuur hooger is dan in 1929/30. De industriele bezetting in het tweede kwartaal van 1935 was niet alleen 61 pCt. grooter dan in het laagste punt der depressie (eerste kwartaal 1933), doch ook 8 pCt. grooter dan het jaargemiddelde van 1929.

Bijna alle bedrijfstakken hebben gelijkmatig van de opleving geprofiteerd. De industrieën, die werken voor uitvoer en voor het binnenland, zoowel als de industrieën van productiemiddelen en verbruiksgoederen, toonen hetzelfde beeld van opleving. De investering van kapitaal is, te oordeelen naar het binnenlandsch ijzer- en staalverbruik, zoowel als de bouwbedrijvigheid, grooter dan gedurende de laatste hoogconjunctuur. Opvallend is ook de productievergroting van consumptie-artikelen.

Weliswaar bleef het nominale uurloon even hoog, doch doordat er meer en langer gewerkt wordt, is het totale inkomen van de arbeiders sterk gestegen. Daar de kosten van levensonderhoud niet zijn gestegen, is een sterke verbetering van den levensstandaard der bevolking ingetreden.

Dank zij den overheidssteun is ook de landbouw erin geslaagd, een groot deel der crisisverliezen in te halen, zoodat de totale waarde van den oogst slechts weinig beneden die van 1929 bleef. De kleinhandelsomzetten, gemeten naar de omzetten der verbruikscoöperaties, waren grooter dan ooit, terwijl de staatsinkomsten aanzienlijk boven de raming bleven.

Voor deze sterke opleving worden allerlei redenen aangevoerd. Zoo wordt o.a. veelvuldig op de vergroting van den export als voornaamste oorzaak gewezen. Volgens „De Nederlandsche Conjunctuur” is dit niet geheel juist. Want uit een onderzoek van het bestaande cijfermateriaal voor de jaren 1925 tot 1933 blijkt, dat met een stijging van 5 punten in den uitvoer, een stijging van ongeveer 2 punten van de productie voor de binnenlandsche markt overeenkomt. Gaat men nu na, welke stijging sinds 1933 in de produc-

tie voor de binnenlandsche markt heeft plaats gevonden, dan blijkt, dat deze verre uitgaat boven de met den export overeenkomende getallen. „De Nederlandsche Conjunctuur” concludeert dan ook, dat er andere oorzaken voor deze opleving moeten zijn naast de vergroting van den uitvoer. Enkele van deze oorzaken zijn de werkverruimingspolitiek der Zweedsche Regeering, de landbouwsteun der overheid, en verhoogde investering vooral van landbouwzijde.

Ook het Berlijnsche Instituut vestigt hier de aandacht op, doch legt meer den nadruk op den uitvoer als stimulans der opleving. Deze is sterk uitgebreid tengevolge van de muntdepreciatie, de expansieve credietpolitiek, en de groote investeringen in de voornaamste afzetgebieden van Zweden (Engeland en Duitschland). Door de snellere toeneming der productie voor het binnenland, is de invoer sterker gestegen dan de uitvoer, waardoor het passiefsaldo der handelsbalans van 28 mill. Kr. tot 109 mill. Kr. steeg.

De politiek der Zweedsche Regeering is erop gericht om de eenzijdige oriëntering van den export op Europa, hetgeen men gevaarlijk acht, te verbreken (handelsverdragen met de Vereenigde Staten en Australië), terwijl de productie voor het binnenland verder gesteund zal worden door een expansieve credietpolitiek. A.

De Italiaansche oorlogsfinanciering.

De financieele en economische ontwikkeling van Italië ondergaat op het oogenblik in sterke mate den invloed van het conflict met Abessinië. In verband hiermede is het van belang bij de financieele politiek van Italië nader stil te staan.

Ofschoon Italië in feite reeds lang den gouden standaard verlaten had, geschiedde dit officieel in April van dit jaar. Ondanks de officieele verzekering, dat men zal trachten weer spoedig een gouddekking van 40 pCt. te bereiken, schijnt twijfel dienaangaande maar al te zeer gerechtvaardigd. Er zijn wat betreft Italië factoren, die een dergelijke poging al zeer onwaarschijnlijk maken. Op 20 September jl. bedroeg de gouddekking 29.46 pCt.

De financieele positie van het land is zeer zwak. In het voorjaar van 1935 gaven de Staatsuitgaven een enorme stijging te zien in verband met de militaire uitgaven. De totale uitgaven voor de landsverdediging bedroegen in Augustus 1935 ten minste 10 pCt. van het volksinkomen. De takken van industrie, die groote opdrachten van de Regeering kregen, hebben sterk geprofiteerd van deze staatsuitgaven. Vrijwel de geheele industrie staat op het oogenblik in dienst van den Staat.

Ondanks alle en speciaal in den laatsten tijd zeer verscherpte pogingen om den invoer te beperken, vertoont de handelsbalans een steeds grooter wordend passief. Men is er niet in geslaagd het invoersaldo in belangrijke mate te verminderen. De eerste 6 maanden van dit jaar toonen n.l. een invoer van Lire 3.8 milliard en een uitvoer van Lire 2.4 milliard, zoodat een nadeelig saldo resteert van Lire 1380 millioen. Het gevolg van de steeds toenemende behoefte aan buitenlandsche grondstoffen deed een groot tekort aan deviezen ontstaan. Men heeft getracht bronnen te vinden om dit tekort te dekken. Bij een decreet van 21 Mei werd bepaald, dat alle buitenlandsche effecten en in het buitenland aangehouden Italiaansche obligaties binnen 20 dagen aan de circulatiebank moesten worden aangeboden. Tengevolge hiervan is de deviezenvoorraad der Nationale Bank van begin Juni tot 20 Juli toegenomen van Lire 54 millioen tot Lire 361 millioen.

Hierop volgde de opheffing der dekkingsverplichting en klaarblijkelijk is reeds een deel der metaalreserve aangewend tot betaling van buitenlandsche schulden.

Alle pogingen om nieuwe credieten op te nemen in het buitenland zijn tot dusverre mislukt en de financiering der Staatsbehoeften wordt dan ook hoe langer hoe moeilijker.

Tengevolge van de officieele opheffing van den gouden standaard onderging de koers van de Lire een sterke daling. De hierdoor ontstane kapitaalvlucht deed den financieelen toestand van Italië nog verergeren.

De biljetten-circulatie werd sterk boven de normale ultimobehoeften uitgebreid, teneinde de noodige middelen te verkrijgen om den eventueelen strijd in Abessinië te kunnen financieren. De Bank kon aan de credietbehoeften voldoen, maar uit de verhooging van het disconto blijkt, dat de credietvraag grootere omvang aannam dan men verwacht had.

Door de steeds stijgende biljettenuitgifte steeg het prijsniveau, waardoor weer de import gestimuleerd werd.

De Italiaansche financieele en valuta-omstandigheden werden in Londen met groeiende bezorgdheid gadeslagen. Men was in de City ten aanzien van de af te lossen Italiaansche schulden vrij sceptisch gestemd, zoodat men er van officieele zijde bij de Engelsche exporteurs op heeft aangedrongen slechts op contante betalingsbasis naar Italië te leveren. In verband hiermede hebben enkele kolonexporteurs reeds geweigerd verdere transacties met Italië af te sluiten.

Ook wat betreft het verleen van credieten aan Italië volgden de Engelsche Banken, hoewel individueel, dezelfde richtlijnen. De meeste banken hebben nl. haar Italiaansche correspondenten instructie gegeven geen verdere accepten aan te nemen en de loopende zaken af te wikkelen. Men heeft er de aandacht op gevestigd, dat het hier niet een gemeenschappelijke actie van de City betreft. Het gevolg van deze houding zal zijn, dat de credieten in den loop van de eerstvolgende 3 maanden geleidelijk aan zullen worden verminderd en aan het einde van die periode vrijwel zullen zijn afgelopen.

In Augustus werden een 4-tal wetsontwerpen ingediend, van verstrekkenden financieelen aard.

Deze wetsontwerpen behelzen de volgende bepalingen:

1. Gedwongen overdracht van de buitenlandsche effecten en de obligaties van Italië's buitenlandsche leeningen aan de schatkist. De schatkist geeft daarvoor schatkistbiljetten uit met negen-jarigen looptijd, die 5 pCt. rente zullen dragen. De President van de Nationale Bank van Italië noemde in zijn rapport van 30 Maart jl. een totaal bedrag van Lire 6000 miljoen (ongeveer £ 100.000.000) aan beleggingen in het buitenland tusschen 1928 en Mei 1934.

2. Tijdelijke verlaging der dividenden van de handelsondernemingen.

3. Een belasting van 10 pCt. op dividenden, renten en inkomsten uit toonderpapier.

4. Verplicht verbruik van ersatzbrandstoffen voor alle motorvoertuigen in openbare diensten en particuliere bedrijven.

Verder wordt wettelijk vastgesteld, dat de dividenden der maatschappijen verlaagd moeten worden. Voor den duur van drie jaar mag geen onderneming van industrieelen of commercieelen aard een dividend van meer dan 6 pCt. uitkeeren. Het bedrag van de niet uitgekeerde winsten moet in Staatsfondsen worden belegd en vormt een aan de maatschappij behoorend speciaal reservefonds, waarover de maatschappij echter binnen de eerstkomende jaren niet mag beschikken. De door den Ministerraad genomen scherpe economische maatregelen hebben op de beurs te Milaan tot een groote daling van de koersen van aandelen geleid, terwijl de Staatsleeningen zich sterk herstelden.

Door de gedwongen overdracht van alle buitenlandsche credieten aan de schatkist, zal de Staat bin-

nenkort een groot bedrag aan buitenlandsche deviezen tot zijn beschikking krijgen, die de betaling in het buitenland voor langen tijd vergemakkelijken.

In September zijn weer een aantal maatregelen getroffen om den Abessijnschen veldtocht te financieren. De belangrijkste is wel de uitgifte van een 5 pCt. leening. Deze nieuwe Staatsleening is in verschillende opzichten afwijkend van normale leeningoperaties van een Staat. Allereerst is het uit te geven bedrag onbeperkt en ten tweede is inschrijving op afbetaling mogelijk. Wel zeer belangwekkend is, dat bij deze leening een conversie in opwaartschen zin zal kunnen plaats vinden. De Regeering biedt hierbij aan de bezitters van de oude 5 pCt. geconsolideerde leening, die het vorige jaar in een 3½ pCt. leening werd geconverteerd, inwisseling aan in stukken van de nieuwe leening tegen 80 pCt., hetgeen ongeveer 12 pCt. boven den huidige beurskoers is, mits zij het verschil tusschen de 80 pCt. en 95 pCt., den koers van uitgifte van de nieuwe leening, in contanten storten.

De Italiaansche Regeering spant alle krachten in om zich contanten — en wel op zoo kort mogelijken termijn — te verschaffen. In dit licht zal men ook het bericht hebben te bezien, dat de Italiaansche Regeering aan het Fransche Gouvernement heeft medegedeeld, dat zij voornemens is de in haar bezit zijnde Fransche staatsfondsen van de hand te doen en tegen goud in te wisselen. Al deze maatregelen toonen duidelijk het precaire van den financieelen toestand van Italië aan.

C. R.

Raming van de Europeesche bietsuikerproductie.

F. O. Licht publiceerde op 30 September zijn eerste raming van de bietsuikeroogsten in Europa, welke hieronder volgt:

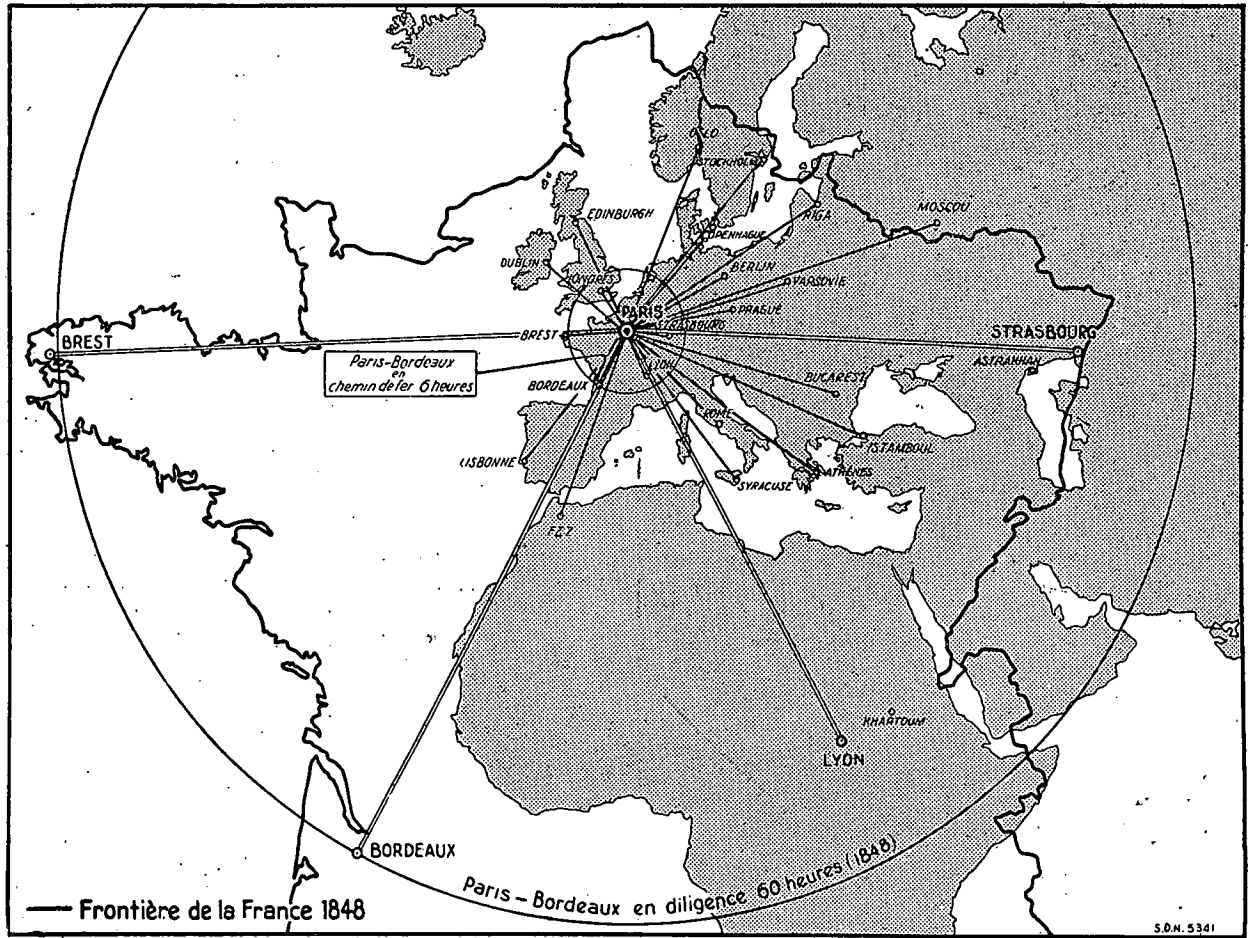
	1935/'36	1934/'35	1933/'34
1e Raming	Opbrengst	Opbrengst	Opbrengst
	tons	tons	tons
Duitschland	1.725.000	1.703.524	1.446.485
Tsjecho-Slowakije	575.000	628.951	511.927
Oostenrijk	190.000	223.159	170.458
Hongarije	110.000	119.677	135.567
Frankrijk	950.000	1.217.073	937.587
België	245.000	269.877	247.017
Nederland	235.000	246.117	293.698
Denemarken	225.000	90.340	254.000
Zweden	285.000	271.744	304.793
Polen	430.000	452.762	347.199
Italië	335.000	349.557	303.369
Spanje	250.000	379.818	259.362
Groot-Brittannië en Ierland	700.000	728.700	536.593
Overige landen	352.500	392.373	430.954
Europa zonder Rusland ...	6.607.500	7.073.672	6.179.009
Rusland	1.750.000	1.500.000	1.100.000
Europa incl. Rusland ...	8.357.500	8.573.672	7.279.009

Tijdsduur van reizen in 1848 en 1935.

De Volkenbond publiceert in „Remarques sur l'Etat actuel des relations économiques internationales" van September 1935 eenige voorbeelden, waaruit blijkt, hoe gedurende de laatste eeuw de snelheid van het verkeer in zeer sterke mate is toegenomen (waarbij men zich beperkt heeft tot weg- en railverkeer, dus het luchtverkeer buiten beschouwing heeft gelaten).

Terwijl in 1848 een diligence vanuit Parijs vertrok en het 60 uur duurde voor het voertuig Bordeaux bereikte, legt thans de Pullmann Express hetzelfde traject af in minder dan 6 uur.

Wanneer nu op basis van de twee volgende gegevens, nl.: 1848 Parijs—Bordeaux in 60 uur, 1935 Parijs—Bordeaux in 6 uur, twee geografische kaarten op elkaar gelegd worden (zie navolgende grafiek), blijkt, dat men thans in evenveel tijd Europa doorreist als destijds Frankrijk. Natuurlijk zijn er streken waar de communicatiemiddelen nog onvoldoende zijn, maar bijna alle hoofdsteden van Europa



kunnen per sneltrein binnen 60 uur worden bereikt. Ook voor goederen is de duur van vervoer aanmerkelijk verminderd.

Het vervoer van goederen van Parijs naar Bordeaux duurde in 1848 van 9 tot 16 dagen. Per trein neemt het tegenwoordig in het algemeen niet meer tijd in beslag dan 5 dagen als vrachtgoed en 3 dagen als ijsgoed (halen en afleveren inbegrepen). In speciale gevallen kan het binnen de 24 uur, terwijl bagage in circa 7 uur kan zijn overgebracht.

Een vrachtauto doet over den afstand Parijs—Bordeaux niet meer dan 12 uur.

Tenslotte volgen hier de aantallen uren, waarin

tegenwoordig de volgende plaatsen vanuit Parijs per sneltrein kunnen worden bereikt.

Brussel	in 3.— uur	Boedapest	in 25.25 uur
Londen	6.45 "	Lissabon	30.20 "
Amsterdam	7.35 "	Stockholm	35.15 "
Bern	8.30 "	Belgrado	37.— "
Kopenhagen	13.— "	Oslo	38.45 "
Berlijn	13.20 "	Boekarest	41.20 "
Praag	20.05 "	Sofia	44.40 "
Weenen	20.15 "	Moskou	45.50 "
Madrid	20.30 "	Stamboel	59.50 "
Rome	21.05 "	Helsingfors	62.40 "
Warschau	22.20 "	Athene	63.25 "

Uitbreiding van den wereldhandel in oorlogsmateriaal.

Nu het Italiaansch—Abessijsch conflict in het middelpunt der belangstelling staat, is het zeker interessant om eens na te gaan welken invloed een dergelijk conflict op den wereldhandel in oorlogsmateriaal heeft.

Het jongste weekbericht van het „Institut für Konjunkturforschung" te Berlijn, heeft aan dit onderzoek eenige beschouwingen gewijd.

Wereldhandel in oorlogsmateriaal in mill. R.M. waarvan:

Jaar	Totaal	Wapens en munitie	Oorlogsschepen	Vliegtuigen
1928	398	211	111	76
1929	440	236	78	126
1930	354	210	27	118
1931	229	137	1	91
1932	228	125	25	78
1933	214	133	10	71
1934	239	146	8	86
1935 ¹⁾	304	155	23	126

¹⁾ Schatting op grond van de cijfers der eerste zeven maanden van dit jaar.

Duidelijker nog komt de groote bedrijvigheid in den wapenhandel aan den dag, als men in plaats van met de uitvoerwaarde, met de uitgevoerde hoeveelheden rekent.

Volumen van den wereldhandel in oorlogsmateriaal. (1929 = 100)

Jaar	Index van de hoeveelheid uitgevoerd oorlogsmateriaal	Jaar	Index
1928	80	1932	57
1929	100	1933	62
1930	93	1934	83
1931	68	1935	107

Hierin is niet begrepen de Engelsche uitvoer, omdat dit land de uitvoer van oorlogsmateriaal sedert 1935 niet afzonderlijk meer opgeeft. De wapenhandel is dus binnen een jaar met ongeveer 29 pCt. gestegen.

Opmerkelijk is, dat de prijzen voor oorlogsbenodigdheden sedert 1934 iets gedaald zijn, temeer daar nog in 1933 het prijsniveau van 1929 gehandhaafd bleef. De daling van het prijsniveau voor oorlogsmateriaal bedroeg 14 pCt., terwijl het algemeene prijsniveau 57 pCt. gedaald is.

De voornaamste veranderingen van 1934 op 1935 waren de volgende:

1. De uitvoer van wapens en munitie daalde voor Frankrijk, de Vereenigde Staten en Japan. Deze daling werd echter overtroffen door de stijging van den uitvoer van Engeland, Tsjecho-Slowakije en België.
2. De bouw van oorlogsschepen voor vreemde rekening door Engeland verdrievoudigde.

3. De uitvoer van vliegtuigen nam in alle groote exportstaten toe. Frankrijk bijv. verdubbelde zijn afzet van vliegtuigen.

Opmerkelijk is de toenemende beteekenis van het vliegtuig voor oorlogsdoeleinden. Dit blijkt duidelijk uit het volgende staatje:

Uitvoer van oorlogsmateriaal door de voornaamste landen.
(In millioenen R.M.).

	Engeland			Vereenigde Staten	
	Wapens en munitie	Oorlogschepen	Vliegtuigen	Wapens en munitie	Vliegtuigen
1933	48.6	9.5	20.5	8.5	31.2
1934	40.3	7.6	24.3	8.1	42.1
1935	46.6	22.9	38.4	6.9	55.4

	Frankrijk		Tsjecho-Slowakije	
	Wapens en munitie	Vliegtuigen	Wapens en munitie	Vliegtuigen
1933	35.2	11.9	13.4	0.6
1934	28.8	14.6	36.8	0.6
1935	21.4	28.2	44.2	0.2

	België		Italië	
	Wapens en munitie	Vliegtuigen	Wapens en munitie	Vliegtuigen
1933	9.0		6.1	7.3
1934	11.1		6.6	4.2
1935	21.6		6.3	3.8

Terwijl in 1929 vliegtuigen en vliegtuigonderdeelen ongeveer 20 pCt. van de totale oorlogsuitrusting uitmaakten, is dit nu reeds tot 43 pCt. gestegen.

Van de groote exportstaten heeft alleen Italië in 1935 minder oorlogsmateriaal uitgevoerd dan in 1934.

Terwijl in het eerste halfjaar van 1935 vooral de oorlog in de Gran-Chaco een aanzienlijke vraag naar oorlogsmateriaal deed ontstaan, is het nu vooral het Italiaansch-Abessijnsch conflict dat den wapenhandel sterk doet toenemen. Dit blijkt duidelijk uit den invoer van oorlogsmateriaal door Italië.

Invoer van wapens, munitie en vliegtuigen door Italië.

(In mill. Lire.)

	1933	1934	1935
Wapens en munitie	2.90	6.13	14.79
Vliegtuigen en vliegtuigonderdeelen	5.48	4.97	10.64
Totaal	8.38	11.10	25.43

Italië heeft dus den invoer van vliegtuigen en vliegtuigonderdeelen verdubbeld, terwijl de invoer van wapens en munitie 2½ maal zoo groot is geworden.

De boterprijzen in invoer- en uitvoerlanden.

De „Revue de la Situation Economique Mondiale 1934—1935”, geeft ook dit jaar o.a. weer enkele belangrijke beschouwingen over de pogingen van aanpassing in den landbouw en de resultaten daarvan, waaraan wij hier het volgende ontleenen:

In de eerste jaren van de crisis hadden de prijsdalingen en de toeneming der voorraden van agrarische producten groote moeilijkheden veroorzaakt in de uitvoerlanden dier producten. Een overvloedige graanoogst in 1928 werkte dit nog in de hand, waardoor men zich, waar dit eenigszins mogelijk was, ten koste van den graanbouw, in meerdere mate ging toeleggen op de productie van vleesch- en zuivelproducten, waarvan de prijzen tot in 1931 vrij goed bleven. In 1931 trof echter deze producten hetzelfde lot als bij granen e.d. reeds eerder was geschied. In vele landen werd het nu noodzakelijk maatregelen te treffen op agrarisch gebied om aanpassing te verkrijgen, ook het loslaten van den gouden standaard in 1931 door vele exportlanden van agrarische producten werkte in die richting.

In de vrije invoerlanden stimuleerden de lage prijzen eenigermate het verbruik, waardoor voor de toegenomen productie afzet kon worden gevonden.

Om hun inkomsten en uitgaven met elkander in evenwicht te brengen hebben de boeren in de eerste crisis-jaren de zuivelproductie geregeld uitgebreid, waardoor de wereldproductie snel steeg en de landen

die den invoer vrij lieten en de grootere productie moesten opvangen, het gevaar liepen met buitenlandsche producten te worden overstroemd. Het gevolg was, dat ook de eertijds vrije invoerlanden den invoer gingen beperken, terwille van hun binnenlandsche producenten. Zoo raakte de geheele markt gedestrukt en nam de regeeringsinmenging steeds grootere vormen aan. Op de kleine vrije markt ontwikkelde zich een geweldige concurrentie, doordat men, om toch maar afzet te kunnen vinden, een geforceerden export in het leven riep, door goedkoper in het buitenland te leveren dan in het binnenland.

Deze methode wordt ook in ons land gevolgd, met het resultaat, dat de kleinhandelsprijs van boter in ons land veel hooger is dan van dezelfde Nederlandsche boter in Engeland. Uit het onderstaande staatje blijkt, dat de Nederlandsche boterprijzen tot de hoogste van de uitvoerlanden behooren.

Detail-prijzen van boter in October 1934.

(In Zwitsersche Francs per kg).

Invoerlanden.	Uitvoerlanden.		
Canada	1,70	Estland	1,03
Ver. Koninkrijk	1,72	Nieuw-Zeeland	1,40
Ver. Staten	2,24	Finland	1,77
Tsjecho-Slowakije	2,27	Denemarken	1,79
België	2,75	Polen	1,80
Italië	3,03	Yoego-Slavië	1,87
Frankrijk	3,55	Australië	1,90
Duitschland	3,79	Letland	1,93
Spanje	3,79	Zweden	2,05
Zwitserland	4,75	Hongarije	2,10
		Noorwegen	2,20
		Ierland	2,34
		Oostenrijk	2,36
		Nederland	3,47

En wat geschiedt t.a.z. van boter geldt evenzeer, vooral in vele andere landen, behalve Nederland, voor den uitvoer van suiker, spek, vleesch, eieren, kaas, enz.

Wat een dergelijke vrijgevigheid voor de binnenlandsche consumenten beteekent, is duidelijk, want deze zijn het die tenslotte in een of anderen vorm de premies moeten betalen.

Het belang van een dergelijken geforceerden uitvoer is niet voor elk land even groot. In die landen waar de uitvoer het grootste deel van de productie vormt, zijn de producenten er niet veel bij gebaat, wanneer zij vrijwel hun geheele productie voor afbraakprijzen naar het buitenland verkoopen. Men ziet dan ook, dat bijv. noch Nieuw-Zeeland, noch Denemarken dit stelsel volgen.

INGEZONDEN STUKKEN.

HET CREDIET DER PUBLIEKE LICHAMEN EN DER HYPOTHEEKBANKEN.

De heer L. J. van den Steenhoven schrijft ons:

In het nummer van 11 Sept. jl. verscheen een artikel van de hand van den Heer J. J. Korndorffer over het crediet der hypotheekbanken. Mr. F. del Campo heeft hierop een waardig wederwoord laten hooren in het nummer verschenen 18 September.

De Heer Korndorffer schrijft in het begin van zijn artikel „nog niet lang geleden waren er menschen, die de pretentie hadden pandbrieven gelijk te stellen aan staatsschuld”. Men mag uit het betoog van den Heer Korndorffer afleiden, dat de Heer Korndorffer pretendeert, dat staatsschuld veel hooger beleggingsgehalte heeft dan pandbrieven.

Deze pretentie wenschen wij aan een onderzoek te onderwerpen.

Voorop zij gesteld, dat het niet aangaat alleen van staatsschuld te spreken. Men kan het crediet van den Staat niet losmaken van dat der gemeenten, provincies en andere publieke organen. Men kan ons staatsbestel niet in zoovele stukjes snijden als er organen zijn en dan de credietwaardigheid van elk orgaan gaan beoordeelen. Alle deze organen vormen tezamen het gemeenebest en alleen als alle organen in cre-

dietwaardige conditie verkeerden, kan men zeggen, dat het gemeenebest credietwaardig is. Het gaat hiermee als met den mensch. Iemand met sterke beenen, maar met een hartkwaal zendt men niet naar een Marathonloop. Een Staat met een vernietigd gemeentelijk of provinciaal crediet is zelve als orgaan niet meer credietwaardig.

Wil men een inzicht krijgen in de credietwaardigheid van het Nederlandsche Gemeenebest, dan zal men alle organen van dat Gemeenebest in zijn beschouwingen moeten betrekken. Grofweg: Staat, Gemeenten, Provincies.

Laten wij hieronder eenig cijfermateriaal volgen: (cijfers ontleend „jaarcijfers 1909 en 1934”, groepeerings Dr. Verviers Nieuw-Nederland No. 1).

Schulden van Rijk, Gemeenten en Provincies $\times f$ 1000.					
(1.)	Rijk. gecons.	Vlottend	Gem.	Prov.	Totaal
1929 ..	2.585.756	251.837	2.122.317	197.449	5.157.359
1930 ..	2.461.752	265.332	2.179.262	229.944	5.136.290
1931 ..	2.387.798	294.931	2.319.456	240.419	5.242.604
1932 ..	2.338.471	528.553	2.392.452	259.717	5.519.193
1933 ..	2.475.282	616.850	2.495.617	285.850	5.873.599
1934 ..	2.722.844	648.604	2.509.950	280.143	6.161.541
1907 ..	1.139.680		370.648	30.000	1.540.328

N.B. Het totaal bedrag der Provinciale schulden in 1907 komt niet voor in de jaarcijfers 1909. Het bedrag van 30.000 is gevonden uit het op blz. 307 gegeven bedrag f 1.778.102 voor rente en aflossing. Hiervoor is tezamen 6 pCt. gerekend.

(2) Fiscaal volksvermogen $\times f$ 1.000 (3) Fiscaal volksinkomen $\times f$ 1.000

1929}	15.841.654	4.284.893
1930}		
1930}	15.779.538	4.367.241
1931}		
1931}	14.883.340	4.434.616
1932}		
1932}	14.000.000 schatting	3.918.977
1933}		
1933}	13.500.000 schatting	3.463.940
1934}		
1907	6.500.000	1.854.000

(4) Totaal van alle gewone uitgaven van Rijk, Gem. en Prov. $\times f$ 1000.

	Rijk	Prov.	Gem.	Totaal
1929	598.252	143.984	645.872	1.388.108
1930	608.387	177.249	620.183	1.405.819
1931	603.157	158.266	697.169	1.458.592
1932	591.217	146.916	734.252	1.472.385
1933	574.104	161.118	716.631	1.451.853
1934	731.051	159.125	734.047	1.624.223
1907	177.976	9.068	168.480	355.524

N.B. Fiscaal volksinkomen is in jaarcijfers 1909 niet gegeven, het gegeven bedrag is gevonden door voor 1907 een zelfde verhouding aan te nemen tusschen volksvermogen en volksinkomen als er bestond over de jaren 1929—1930, 1930—1931, 1931—1932.

(5) Totale opbrengst van alle Rijks-, Gemeente- en Provinciebelastingen $\times f$ 1000.

1929	869.280	1932	744.411
1930	859.095	1933	740.256
1931	801.977	1934	802.295

Samenvattingen:

1. De publieke schuld steeg van 1929—1934 met rond 1 milliard.
2. Het Nationale vermogen daalde over 1930—1934 met rond 2 milliard.
3. De totale gewone publieke uitgaven stegen met rond $2\frac{1}{2}$ honderd millioen over 1929—1934.
4. Het Nationale inkomen daalde over 1930—1933 met rond 800 millioen.
5. De opbrengst van alle Rijks-, Gemeente- en Provinciebelastingen daalde met rond 65 millioen over 1929—1934.
6. Het Nationale inkomen daalde 1932/33—1933/34

met rond 450 millioen. Er werd over dat tijdvak 62 millioen meer belasting geheven.

7. Het gemeenebest had in 1907 nog geen $\frac{1}{5}$, in 1929 nog geen $\frac{1}{3}$ van het volksinkomen voor haar huishoudelijke uitgaven noodig; in 1934 de helft. (Men bedenke, dat de ambtenarenkosten der crisisinstellingen niet in tabel 4 zijn begrepen).

8. De opbrengst van de belastingen dekt slechts voor de helft de gewone uitgaven van het gemeenebest.

De andere helft moet worden gevonden door baten uit domeinen, bedrijven etc.

Dat de tarieven van de overheidsbedrijven krampachtig op pijn gehouden worden weet ieder. Overigens blijkt, dat van aanpassing niet zoo heel veel terecht komt. Deze aanpassing kan alleen plaats vinden in de helft van het volksinkomen, die vadertje Staat aan zijn burgers laat.

Bovenstaande cijfers doen het vermoeden rijzen, dat misschien wel de aanpassing (versobering) in de privé helft door een uitbreiding in de overheids helft van het nationale inkomen teniet wordt gedaan.

Conclusies trekken is zeer gevaarlijk. Wij wenschen ons daaraan dan ook niet te buiten te gaan. Welk waardepapier intrinsiek van beter gehalte is, de pandbrief of de publieke obligatie, de historie der komende jaren zal dit leeren. Slechts één vraag willen wij stellen: hoe kan een bedrijfsleven floreeren, hoe kunnen hypotheekbanken vertrouwen genieten, hoe kan welke debiteur ook het vertrouwen van een crediteur verkrijgen en behouden in een Staat, waar de Overheid, mir nichts, dir nichts, de helft van het nationale inkomen van zijn burgers vraagt voor zijn huishoudelijke uitgaven en daarbij, o bittere ironie, den Vaderlander als gulden woorden de spreuk in den dagelijkschen strijd mee geeft: „Gij zult u aanpassen”.

N a s c h r i f t. Aan het bovenstaande, voor zoover bedoeld den ongunstigen toestand der overheidsfinanciën in het licht te stellen, zou nog veel zijn toe te voegen ter versterking van de opvatting in deze van den Schrijver, maar daar gaat het niet om, dat zou uilen dragen naar Athene zijn. Het gaat niet om den ongunstigen toestand der Overheidsfinanciën op zichzelf, maar om het vergelijken van staatsschuld met pandbrieven.

De heer Van den Steenhoven stelt terecht in het licht de onderlinge afhankelijkheid van de financiën van den Staat en die van de gemeenten en de provincieën, maar had verder kunnen gaan en vermelden, dat uiteindelijk ook de financiën van de Overheid en die van particuliere lichamen en personen onderling afhankelijk zijn, al zijn bij een algemeene débâcle de consequenties niet dezelfde voor de verschillende soorten crediteuren. Ondenikbaar is, dat insolventie van de Overheid op den duur zou gepaard gaan met een solvabel bedrijfsleven, dus met een bevredigenden financieelen toestand van de hypotheekbanken, — het omgekeerde is uiteraard wél het geval. De omstandigheden, die de solvabiliteit van den Staat aantasten, tasten op den duur ook die der particuliere lichamen aan, zullen die veelal reeds tevoren hebben aangetast, maar particuliere instellingen zijn bovendien onderhevig aan tal van andere ongunstige invloeden.

Bij het beoordeelen van het onderwerp stelle men op den voorgrond het permanent zijn, de continuïteit van overheidslichamen, hun macht en hun plicht tot belastingheffen, de onafgebroken contrôle van de vertegenwoordigende organen en van de openbare meening, zoomede alle andere omstandigheden, die verzekeren, dat in de tegenwoordige maatschappij de Overheid haar functies naar behooren blijft vervullen. Het Rijk beschikt verder over de grootst mogelijke verscheidenheid van bronnen van inkomsten, legt beslag op de inkomsten van alle 8 millioen inwoners van het Land, is dus het meest gedifferen-

tieerd in zijn inkomsten, geniet daardoor een zeer groote risicoverdeeling en bovendien beschikt het Rijk over de uitgebreidste bevoegdheden tot het putten uit eens anders beurs en, wanneer die bevoegdheid op een gegeven oogenblik niet voldoende mocht zijn, bezit het de macht zijn bevoegdheden uit te breiden. En bescheiden is de Staat op dit gebied niet, gelijk ook de cijfers van den heer Van den Steenhoven in het licht stellen. Verder zijn geen lichamen gemakkelijker te controleren dan de overheidslichamen, als gevolg van de openbaarheid van alles wat de Overheid betreft.

Elke particuliere instelling heeft te maken met hare speciale bedrijfsrisico's, is afhankelijk van kwaamheid, ijver, eerlijkheid van hare bestuurders, bovendien van de handelings van derden en van tal van andere omstandigheden buiten haar macht. Verder staan particuliere instellingen bij de Overheid achter in de mogelijkheid van controle, in de verscheidenheid van risico en van bronnen van inkomsten, maar bovenal in de mogelijkheid over eens anders portemonnaie te beschikken.

Toch is denkbaar, dat beleggingen ten laste van particuliere instellingen, zelfs van die, welke groote en onvoorzien risico's loopen, voordeelen zouden bezitten boven staatsschuld, n.l. wanneer een bepaald gevaar op den voorgrond zou treden, en dan denkt men in den tegenwoordigen tijd onmiddellijk aan het valutarisico. Niet ondenkbaar is, dat men door belegging in onroerend goed, aandeelen, edel metaal of vreemde valuta zich tegen valutarisico dekt, of denkt te dekken en daarom gaarne in den koop neemt andere en veel grotere risico's, die zich niet voordoen bij belegging in overheidsschuld. Maar ook een dergelijk voordeel mist het beleggen in pandbrieven, deze zijn evenzeer aan het tegenwoordige (mode)gevaar onderworpen als overheidsschuld.

De groote macht van den Staat veroorlooft dezen te beschikken over de hulpmiddelen, de inkomstenbronnen en zoo noodig zelfs over de kapitalen van alle solvabel gebleven particuliere instellingen en over diezelfde middelen van alle 8 millioen inwoners van ons Land. De Staat heeft daardoor een voorsprong op alle particuliere instellingen bij het voldoen aan zijn verplichtingen en hij zal van zijn macht gebruik maken, zolang het morele peil van Regeering en vertegenwoordigende lichamen nog niet gedaald zal zijn tot dat, hetwelk men in verscheidene andere landen aantreft.

Met het bovenstaande is niet gezegd, dat de pandbrief van een goede hypotheekbank niet een eerste klasse belegging zou zijn. Maar wel is het steller dezès nog steeds een raadsel, dat men staatsschuld in ernst op één lijn zou willen stellen met pandbrieven.

J. J. KORNDORFFER.

ONTVANGEN BOEKEN.

Kan ordening der voortbrenging bijdragen tot instandhouding en vermeerdering der werkgelegenheid? door Prof. Mr. P. Lieftinck. (De Accountant No. 9 van 1935).

In deze inleiding voor den Accountantsdag behandelt de schrijver allereerst de moeilijkheden, die het aanpassingsproces ondervindt in de moderne maatschappij. Deze

moeilijkheden zijn van dien aard, dat zelfs bij vrije prijsvorming het liquidatieproces en het resorptieproces niet zoo verlopen als de voorstanders van het *laissez faire* meenen. Daarbij voegen zich dan nog de particuliere concurrentiebeperking en het interventionisme van de overheid, die de verstarlingen nog vergrooten. De ordening, die de schrijver voorstaat, is van geheel anderen aard dan staats-interventie.

De schrijver pleit vervolgens voor een actieve conjunctuurpolitiek, in de eerste plaats om de oorzaken van de discontinuïteit in het investeringsproces te beperken, verder om de overinvesteering in de hausse te verminderen en tenslotte om de noodzakelijke aanpassing in de depressie te bevorderen.

Gedenkboek van het Nederlandsch Instituut van Accountants 1895—1935.

Dit boek, uitgegeven ter gelegenheid van het veertigjarig bestaan van dit Instituut, bevat een geschiedkundig overzicht van Dr. Mr. A. Sternheim en verder bijdragen van verschillende autoriteiten.

Gedenkboek, uitgegeven ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de Vereeniging van Inspecteurs der Directe Belastingen, Invoerrechten en Accijnzen. (Amsterdam 1935. N. V. H. van der Marck's Uitg. Mij.).

Het werk bevat verschillende bijdragen van historischen aard, terwijl in een reeks artikelen zowel onderwerpen van algemeenen, als van bijzonderen aard worden behandeld. Aan het doel, een beeld te geven van de betekenis van het ambt en de taak van den inspecteur in heden en verleden, beantwoordt dit jubileumwerk volkomen.

Electrisch boekhouden met het Hollerith systeem. (Amsterdam/Brussel, M. C. Boas; New-York, The International Business Machines Corporation).

Brochure, waarin o.m. verwerkt verschillende, in de praktijk in toepassing zijnde, systemen, waardoor de overzichtelijkheid veel wordt vergroot.

Voorloopige handleiding voor het Credietbedrijf der Algemeene Volkscredietbank door Mr. Th. A. Fruin. (Batavia 1935; Uitgave van de Alg. Volkscredietbank).

Deze handleiding is geschreven bij het afscheid van den Directeur van het Volkscredietwezen om de verworven ervaring en inzichten vast te leggen, een streven, dat zeer is toe te juichen. Tevens is dit boek een eerste poging om het geheele credietbedrijf te overzien en systematisch, critisch te behandelen.

Der Unternehmer als Verwalter von Volksvermögen door Prof. Dr. Heinrich Sommerfeld, ord. Professor der Betriebswirtschaftslehre, Universität Heidelberg. (Hamburg z.j.; Hanseatische Verlagsanstalt).

Werkverschaffing (vervolg op de rijkssteunregeling voor werklozen) door S. C. de Haas van Dorsser, directeur van Maatschappelijk Hulpbetoon van Haarlem en A. Jongbloed, commies-chef bij denzelfden dienst. (Arnhem z.j.; G. W. van der Wiel en Co. Prijs geb. f 3.40).

Jaarboek voor scheepvaart en scheepsbouw 1935, samengesteld met medewerking van de Nederlandsche Reeders-Vereeniging en de Hoofdinspectie voor de Scheepvaart. ('s-Gravenhage 1935; Moorman's periódieke pers N.V.).

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	29 Sept. 15 Oct. 1935	Sedert 1 Jan. 1935	Overeenk. tijdvak 1934	29 Sept. 15 Oct. 1935	Sedert 1 Jan. 1935	Overeenk. tijdvak 1934	1935	1934
Tarwe	31.906	716.452	1.042.231	534	14.876	29.205	731.328	1.071.436
Rogge	8.210	169.168	331.555	—	701	15.257	169.869	346.812
Boekweit	440	15.759	17.699	—	—	—	15.759	17.699
Maïs	12.732	611.407	701.023	3.308	94.476	179.276	705.883	880.299
Gerst	2.257	234.589	290.688	—	23.523	41.980	258.112	332.668
Haver	5.417	115.478	98.901	—	1.660	3.195	117.138	102.096
Lijnzaad	1.172	140.472	166.244	804	276.087	189.242	416.559	355.486
Lijnkoek	1.150	37.280	56.161	—	—	25	37.280	56.186
Tarwemeel	227	14.577	15.642	20	4.424	2.411	19.001	18.053
Andere meelsoorten	1.306	23.414	45.260	125	2.473	5.655	25.887	50.915

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTO'S.

Table of bank discount rates for various cities including Lissabon, London, Madrid, N.-York, Oslo, Parijs, Praag, Pretoria, Rome, Stockholm, Tokio, Weenen, and Warschau.

OPEN MARKT.

Table of open market data for Amsterdam, London, Berlijn, and New York, showing various financial metrics over time.

1) Koers van 4 Oct. en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

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

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

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

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

KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).

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

KOERSEN TE LONDEN.

Table of exchange rates in London for various cities including Alexandrië, Athene, Bangkok, Budapest, BuenosAires, Calcutte, Constantin, Hongkong, Kobe, Lissabon, Mexico, Montevideo, Montreal, Riod.Janeiro, Shanghai, Singapore, Valparaiso, and Warschau.

1) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke imp. hebben te bet., 11 Sept. 17.03; 27 Sept. 17.02; 30 Sept. 17.03; 1 Oct. 17.02. 2) Offic. not. 20 Sept. 39⁹/₁₆; 23 Sept. 39⁹/₁₆; 25 Sept. 39⁹/₁₆; 26 Sept. 39⁹/₁₆; 30 Sept. 39⁹/₁₆; 1 Oct. 39⁹/₁₆; 3 Oct. 39⁹/₁₆; 5 Oct. 39⁹/₁₆. 3) Id. 11 Mrt. 4) 90 dg. Vanaf 28 Aug. laatste 'export' notering.

ZILVERPRIJS

Table of silver prices in London and New York for various dates from 1935 to 1934.

GOUDPRIJS

Table of gold prices in London for various dates from 1935 to 1934.

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

STAND VAN 's RIJKS KAS.

Table showing the status of the national treasury, including vorderingen and verplichtingen for 23 Sept. 1935 and 30 Sept. 1935.

Table showing the status of the national treasury, including vorderingen and verplichtingen for 28 Sept. 1935 and 5 Oct. 1935.

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Table showing the status of the Dutch-Indies floating debt, including vorderingen and verplichtingen for 28 Sept. 1935 and 5 Oct. 1935.

SURINAAMSCHE BANK.

Table showing the status of the Surinamese Bank, including voornaamste posten in duizenden guldens for various dates from 1935 to 1914.

1) Sluftp. der activa.

STATISTISCH OVERZICHT

Table with columns for GRANEN EN ZADEN, TUINBOUWARTIKELEN, and VLEESCH. Rows list months from 1925 to 1934/1935 with various agricultural data points.

Men zie voor de toelichting op dezen staat de nos. van 8, 15 Aug. 1928, 25 Febr. 1931 en 15 Febr. 1933. Tot Jan. 1931 Hard Winter No. 2. van Jan. 1931 tot 16 Dec. 1929 tot 26 Mei 1930 7 1/5 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. 4) Tot Canada. Van 19 Sept. '32 tot 24 Juli '33 62/63 K.G. Z.-Russ. 5) De jaren 1928 en 1929 Broek op Langendijk. 6) 27 Sept. 7) 5 Oct. 8) 26 Sept. 9) 3 Oct. 10) 4 Oct.

Vervolg STATISTISCH OVERZICHT

Table with columns for MINERALEN, TEXTIELGOEDEREN, and DIVERSEN. Rows list months from 1925 to 1934/1935 with data on minerals, textiles, and other goods.

1) Jaar- en maandgem. afger. op 1/3 pence. 2) 28 Sept. 3) 5 Oct. 4) 25 Sept. 5) 2 Oct. 6) 26 Sept. 7) 3 Oct. 8) 17 Sept. 9) 24 Sept. 10) 1 Oct. 11) 19 Sept.

VAN GROOTHANDELSPRIJZEN¹⁾

Table with columns for ZUIVEL EN EIENEN and METALEN, listing various commodities like Boter, Kaas, Eieren, Koper, Lood, Tin, IJzer, Gieterij-IJzer, Zink, Goud, and Zilver with their respective prices and percentages.

26 Sept. 1932 79 K.G. La Plata; van 26 Sept. 1932 tot 5 Febr. 1934 Manitoba No. 2 3) 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 64/5 K.G. Zuid-Russische. Van 23 Mei-19 Sept. 1932 No. 3

VAN GROOTHANDELSPRIJZEN.

Table with columns for BOUWMATERIALEN and KOLONIALE PRODUCTEN, listing commodities like Vurenhout, Steenen, Cacao, Copra, Koffie, Rubber, Suiker, Thee, and Indexcijfer with their respective prices and percentages.

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

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 7 October 1935.

		Activa.		
Binnenl. Wis-	Hfdbk. f	48.943.699,68		
sels, Prom.,	Bijbnk. "	2.971.181,24		
enz. in disc.	Ag.sch. "	4.477.295,03	f	56.392.175,95
Papier o. h. Buitenl. in disconto				"
Idem eigen portef.	f	1.074.500,—		"
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel.				" 1.074.500,—
Beleeningen				
incl. vrach.	Hfdbk. f	116.800.625,89 ¹⁾		
in rek.-crt.	Bijbnk. "	9.625.473,18		
op onderp.	Ag.sch. "	44.144.555,93		
	f	170.570.655,—		
Op Effecten	f	165.775.344,61 ¹⁾		
Op Goederen en Spec.		4.795.310,39		" 170.570.655,— ¹⁾
Voorschotten a. h. Rijk				" 15.000.000,—
Munt, Goud	f	132.096.935,—		
Muntmat., Goud		423.639.977,89		
	f	555.736.912,89		
Munt, Zilver, enz.		20.327.506,15		
Muntmat., Zilver				" 576.064.419,04 ²⁾
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfond				" 39.591.084,58
Gebouwen en Meub. der Bank				" 4.600.000,—
Diverse rekeningen				" 4.097.900,37
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S.No. 221)				" 15.486.148,55
	f	882.876.883,49		
		Passiva.		
Kapitaal	f	20.000.000,—		
Reservefond		4.049.884,01		
Bijzondere reserve		5.675.000,—		
Pensioenfond		9.896.949,98		
Bankbiljetten in omloop		805.778.090,—		
Bankassignatiën in omloop		60.732,94		
Rek.-Cour. { Het Rijk f				
saldo's: { Anderen "		34.028.965,99		" 34.028.965,99
Diverse rekeningen				" 3.387.260,57
	f	882.876.883,49		

Beschikbaar metaalsaldo f 241.225.986,83
 Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is " 603.064.967,—
 Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht " 10.000.000,—

¹⁾ Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) f 71.153.775,—
²⁾ Waarvan in het buitenland " 51.392.701,69

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikk. Metaal-saldo	Dek-kings perc.
	Munt	Muntmat.				
7 Oct. '35	132097	423.640	805.778	34.090	241.226	69
30 Sept. '35	132097	403.984	819.317	42.294	213.636	65
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 rekeningen ¹⁾
7 Oct. 1935	56.392	10.000	170.571	1.074	4.098
30 Sept. 1935	65.411	10.000	212.591	1.074	2.593
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

¹⁾ Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikk. metaal-saldo
5 Oct. '35 ²⁾	103.700		165.990	18.860	29.760
28 Sep. '35 ²⁾	103.480		163.220	19.840	30.256
7 Sep. 1935	85.017	23.840	169.257	21.342	32.617
31 Aug. 1935	85.017	23.752	165.281	23.523	33.247
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels. buiten N.-Ind. betaalb.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen ¹⁾	Dek-kings-percentage
5 Oct. '35 ²⁾	2.500	80.110		10.290	56
28 Sep. '35 ²⁾	2.700	78.140		10.300	57
7 Sep. 1935	2.041	11.085	60.324	10.734	57
31 Aug. 1935	2.295	11.285	58.186	10.622	58
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

¹⁾ Sluitpost activa. ²⁾ Cijfers telegrafisch ontvangen.

BANK VAN ENGELAND.

Data	Metaal	Bankbilj. in circulatie	Bankbilj. in Banking Departm.	Other Securities Disc. and Advances	Securities
2 Oct. 1935	194.434	402.033	51.609	17.252	11.597
25 Sept. 1935	194.360	398.164	55.408	12.411	12.191
22 Juli 1914	40.164		29.317		33.633

Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits		Reserve	Dek-kings-perc. 1)
			Bankers	Other Accounts		
2 Oct. '35	82.520	25.453	80.875	39.135	52.401	36,0
25 Sept. '35	83.165	19.491	87.241	38.956	56.196	38,5
22 Juli '14	11.005	14.736		42.185	29.297	52

¹⁾ Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

BANK VAN FRAANKRIJK.

Data	Goud	Zilver	Te goed in het buitenl.	Wis-sels	Waarv. op het buitenl.	Beleeningen	Renteloos voorschot v. d. Staat
27 Sept. '35	71.952	706	8	9.285	1.225	4.499	3.200
20 " '35	71.879	715	8	8.412	1.229	4.509	3.200
23 Juli '14	4.104	640	—	1.541	8	769	—

Data	Bons v. d. zelfst. amort. k.	Diver-sen ¹⁾	Circulatie	Rekg. Courant		
				Staat	Zelfst. amort.k.	Particulieren
27 Sept. '35	5.800	2.412	82.399	79	2.972	10.848
20 " '35	5.800	2.508	81.308	82	2.979	11.006
23 Juli '14	—	—	5.912	401	—	943

¹⁾ Sluitpost activa.

DUITSCHER RIJKBANK.

Data	Goud	Daarvan bij buitenl. circ. banken ¹⁾	Deviezen als goud-dekking geldende	Andere wissels en cheques	Beleeningen
30 Sept. 1935	94,8	29,4	5,5	4.143,6	73,1
23 " 1935	94,7	29,4	5,5	3.643,1	33,7
30 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effec-ten	Diverse Activa ²⁾	Circu-latie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva
30 Sept. 1935	345,9	644,6	4.143,4	773,9	258,2
23 " 1935	344,2	697,7	3.754,8	754,6	244,5
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	944,—	40,0

¹⁾ Onbelast. ²⁾ W.o. Rentenbankscheine 30, 23 Sept., resp. 11, 27 mill.

NATIONALE BANK VAN BELGIË (in Belga's).

Data 1935	Goud		Munt en diversen	Binnen- en buitenlandse wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfondsen	Voorschot aan den Staat	Overheids-fondsen	Circulatie	Rekg. Crt.	
	Munt en metaal								Schatkist	Partic.
3 Oct.	3.434	56	1.349	122	162	40	4.196	17	942	
26 Sept.	3.419	58	1.350	114	162	40	4.140	37	957	

FEDERAL RESERVE BANKS.

Data	Goudvoorraad			Wissels	
	Totaal bedrag	Goud-certifi-caten ¹⁾	„Other cash” ²⁾	In her-disc. v. d. member banks	In de open markt gekocht
18 Sept. '35	6.571,6	6.551,1	218,0	9,6	4,7
11 " '35	6.557,2	6.536,0	218,0	11,2	4,7

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circu-latie	Totaal Depo-sito's	Gestort Kapitaal	Goud-Dek-kings-perc. ³⁾	Algem. Dek-kings-perc. ⁴⁾
18 Sept. '35	2.430,3	3.426,8	5.605,0	131,6	75,2	—
11 " '35	2.430,2	3.422,8	5.601,8	134,0	75,1	—

¹⁾ Deze certificaten werden door de Schatkist aan de Reserve Banken gegeven voor de overname van het goud, toen de § op 31 Jan. '34 van 100 op 59.06 cents werd gedevalueerd.
²⁾ „Other Cash” does not include Federal Reserve Notes or a Bank's own Federal Reserve bank notes.
³⁾ Verhouding totalen goudvoorraad tegenover opschbare schulden: F. R. Notes en netto deposito. ⁴⁾ Verhouding totalen voorraad muntmateriaal en wettig betaalmiddel tegenover idem.

PARTICULIERE BANKEN AANGESLOTEN BIJ HET FED. RES. STELSEL.

Data	Aantal leening.	Dis-conto's en beleen.	Beleg-gingen	Reserve bij de F. R. banks	Totaal depo-sito's	Waarvan time deposits.
11 Sept. '35	—	7.460	11.215	4.163	20.987	4.386
4 " '35	1	7.391	11.226	4.013	20.785	4.380

De posten van De Ned. Bank, de Javasche Bank en de Bank of Eng-land zijn in duizenden, alle overige posten in miljoenen van de be-treffende valuta.