

# Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER  
ORGAAN VOOR DE MEDEDEELINGEN VAN DE CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART  
UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

20<sup>e</sup> JAARGANG

WOENSDAG 13 FEBRUARI 1935

No. 998

## 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 Ruigeplaatweg.  
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

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

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

## INHOUD.

Blz.

DE ECONOMISCHE BETEEKENIS ONZER NATIONALE HAVENS  
door C. Vermey..... 152

De levensverzekering in hare jongste ontwikkeling door  
Prof. Dr. A. O. Holwerda ..... 153

Gedachtenmodel eener rationeele, constructieve verkeers-  
politiek door Ir. J. M. I. Reitsma..... 156

Wetsontwerp tot regeling betreffende het uitverkoopen  
en opruimen in het winkelbedrijf door Mr. Dr. E. Tekem-  
broek ..... 159

De boterpositie van Nederland in verband met de clearing  
met Duitschland door H. J. Frietema ..... 161

## BUITENLANDSCHE MEDEWERKING:

De nieuwe Roemeensche bankwet ..... 162

## AANTEKENINGEN:

Ontwikkeling van de margarine-industrie..... 163

Verschuivingen in den wereldhandel ..... 165

Koffie-statistiek over Januari 1935..... 166

Raming van de Europeesche bietsuikerproductie... 166

De zichtbare suikervoorraden in de wereld ..... 166

## MAANDCIJFERS:

Indexcijfers van Nederlandsche aandelen..... 165

STATISTIEKEN ..... 167—170

Geldkoersen. — Wisselkoersen. — Bankstaten.

12 FEBRUARI 1935.

De stemming op de geldmarkt is ongeanimeerd. De  
geldruimte neemt gestadig toe, waartegenover staat,  
dat het materieel afneemt. Waar er hoogstwaarschijn-  
lijk ook deze maand geen inschrijving van schatkist-  
papier zal komen, is eenige verbetering in de naaste  
toekomst niet te verwachten. De koersen zijn op zulk  
een laag peil aangeland, dat menigeen geen interesse  
meer heeft in belegging op dit niveau. Driemaands  
bankaccepten  $\frac{1}{2}$  à  $\frac{7}{16}$  pCt., schatkistpapier  $\frac{7}{16}$  à  $\frac{3}{8}$   
pCt. November papier is op  $\frac{5}{8}$  pCt. gedaan. Jaars  
 $\frac{11}{16}$  pCt., tweejaars  $1\frac{1}{16}$ , driejaars  $1\frac{1}{2}$  en vijfjaars  
 $2\frac{1}{16}$  à  $\frac{1}{8}$  pCt. Call zeer ruim op  $\frac{1}{4}$  pCt. Prolongatie  
als steeds 1 pCt.

\* \* \*

Op de wisselmarkt bleef het rustig; groote koers-  
fluctuaties kwamen niet voor. Door de contrôle werd  
de Dollar zoowel te Parijs als in Londen op peil ge-  
houden; eventueele afwijkingen werden spoedig ge-  
regulariseerd. Hier heeft de Dollar zich rond de  
1.48% bewogen; het Pond vertoonde de eerste dagen  
een kleine stijging, doch liep tenslotte weder iets  
terug: 7.25—7.27½—7.25. Marken lagen een weinig  
vaster in de markt: 59.35—59.41. Registermarken wa-  
ren gezocht; in de overige soorten ging weinig om.  
Er hebben deze week ook enkele overdrachten plaats  
gehad van Marken, gestort op het Sonderkonto van  
De Nederlandsche Bank; voor deze risico-overname  
werd een disagio betaald, varieerende van 10 tot 30  
pCt., al naar gelang de volgnummers luiden. Fran-  
sche Francs vaster: 9.75½—9.76½. Belga's onveran-  
derd ca. 34.52%. In het begin der week waren Lires  
zeer aangeboden; door steunaankopen werd de daling  
spoedig weder teniet gedaan: 12.60. Zwitsersche  
Francs vaster: 47.85—47.93. T.T. Batavia lager:  
1.00 $\frac{7}{16}$ . Argentijnsche Pesos bleven gevraagd: 38 $\frac{3}{16}$ .  
Ook Milreis beter: 9 $\frac{7}{8}$ . Canadeesche Dollars: 1.48½.

Op de termijnmarkt waren Ponden op een- en drie-  
maanden gezocht; zij deden tenslotte  $\frac{1}{2}$  en  $1\frac{1}{2}$  c.  
agio. De marge voor Dollars op latere levering wij-  
zigde zich niet. Termijnfrancs 1 resp.  $2\frac{1}{4}$  c. onder  
contant.

Op de goudmarkt vonden kleine omzetten plaats;  
er was geregeld vraag voor buitenlandsche rekening.  
Baren, levering Amsterdam, noteerden tenslotte  
f 1.656, levering Londen f 1.657. Ook gouden mun-  
ten waren hier door het buitenland gezocht. Sove-  
reigns — zeer moeilijk te krijgen — noteerden 12.19,  
Eagles 2.48%. Marken bankpapier blijven gezocht:  
56.95.

## DE ECONOMISCHE BETEKENIS ONZER NATIONALE HAVENS.

Wanneer men in aanraking komt met, dan wel zijn oor te luisteren legt in regeeringskringen, wordt men — mirabile dictu — maar al te vaak getroffen door de veelal uit onwetendheid voortvloeiende onverschilligheid, waarmede men in die kringen staat tegenover de problemen, voor welke oplossing de overheid onzer groote havensteden en zeker niet in de laatste plaats ook de daar gevestigde werkgevers en werknemers, zich vooral in crisistijd dagelijks geplaatst zien. Niet slechts is men — uitzonderingen daargelaten — onverschillig ten aanzien der problemen zelve maar, en dit is nog bedenkelijker, men is geneigd de economische betekenis onzer groote havens zóózeer te onderschatten, dat het allerminst tot de uitzonderingsgevallen behoort wanneer menschen met autoriteit in regeeringskringen zich min of meer geringschattend uitlaten over de rol die onze havens in het economisch bestel van Nederland vervullen. Opmerkingen als: „tegenwoordig worden de schepen binnen een dag of hoogstens binnen twee dagen gelost, alles geschiedt machinaal, handenarbeid is welhaast overbodig geworden en verdiend wordt er dus toch niet, waarom zouden wij ons dan zóó druk maken over de havens, waar men trouwens zelf alleen maar klaagliederen aanheft”, behooren waarlijk niet tot de uitzonderingen. Zij, die deze en volgende beschouwingen lezen en zelf direct of indirect bij de scheepvaart en het havenbedrijf betrokken zijn, zullen wellicht geneigd zijn te zeggen: maar is men in regeeringskringen dan zoo weinig op de hoogte, dat het wenschelijk is *dergelijke* misvattingen recht te zetten? Volgens onze meening is het niet alleen wenschelijk, maar zelfs noodzakelijk. Uit tweeërlei hoofde. Allereerst omdat een Regeering die geen juist inzicht heeft in de belangrijke rol die onze nationale havens vervullen, de levensbelangen dier havens achter zal stellen bij wat — naar haar oordeel — van grooter betekenis is wanneer het gaat om het sluiten van handelsovereenkomsten van korter of langer duur met het buitenland, maar óók omdat dezelfde Regeering in gebreke moet blijven deskundige leiding te geven aan een nationale havenpolitiek die vóór alles gericht is op versterking van de positie dier havens uit nationaal oogpunt. Zij zal, kort gezegd, bij internationale onderhandelingen belangen, die zij hooger aanslaat, doen prevaleeren en zal gemakkelijker zwichten voor buitenlandschen aandrang op haar uitgeoefend door Regeeringen — men denke bijvoorbeeld aan de Deutsche Rijksregeering — die tot elken prijs het verkeer over hare eigen havens willen stimuleeren, maar zij zal daarnaast ook maatregelen nemen — of achterwege laten — waardoor concurrentie tusschen de nationale havens wordt bevorderd en met name de toch reeds zoo moeilijke positie van Rotterdam nog verder wordt bedreigd.

De taak der Regeeringsinstanties is in dezen crisistijd uitermate zwaar en omvangrijk. De Regeering moet *alles* weten en men verwacht van haar, ten onrechte, dat zij vóór *iedere* crisiskwaal vrijwel onmiddellijk de juiste therapie kent. Lijkt het den ingewijden vaak onbegrijpelijk, dat er bij sommige der instanties zóó weinig begrip is van hetgeen onze groote havens voor *'s Lands* welvaart beteekenen, men dient er zich rekenschap van te geven, dat het havenbedrijf zóó veelomvattend is, dat hierbij zooveel belangen en belanghebbenden betrokken zijn, dat slechts de goed georiënteerde insider geacht kan worden volkomen op de hoogte te zijn van en een open oog te hebben voor het geheele belangencomplex, dat de wereldhaven omvat. Men kan het der Regeering, die slechts van „hooren zeggen” en hoogstens uit eenige oppervlakkige theoretische kennis, een globalen indruk heeft van alles wat met de exploitatie en economische invloedssfeer eener wereldhaven samenhangt, overladen als zij is met problemen wel-

ker oplossing van haar wordt verwacht, moeilijk euvelduiden, dat haar kennis van en belangstelling voor dezen tak van bedrijf gering zijn. Waar er echter een niet te onderschatten gevaar schuilt in een — mits niet weersproken — zoo gemakkelijk ingang vindende misvatting omtrent wezen en betekenis van onze Nederlandsche havens, het gevaar namelijk, dat de belangen dier havens steeds meer op den achtergrond raken om uiteindelijk wellicht goeddeels te worden verwaarloosd, wil ik in enkele beschouwingen trachten een beknopt overzicht te geven van de economische functie en betekenis onzer groote havens, waarbij ik allereerst denk aan Rotterdam, Nederland's eerste havenstad die, internationaal georiënteerd, juist zoo uiterst kwetsbaar is en meer dan eenige andere gemeente in ons land te lijden heeft onder de gevolgen der crisis. De beschouwingen maken geen aanspraak op volledigheid; de beschikbare plaatsruimte noopt vanzelf tot beknoptheid. Maar ik hoop, dat deze korte artikelenreeks ertoe zal bijdragen meerdere belangstelling te wekken voor en een beter inzicht te geven in de betekenis van Nederland's groote haven aan de Maas.

Is het bij een bepaalden tak van industrie al moeilijk tot in bijzonderheden na te gaan waar het belangencomplex uit economisch oogpunt bezien begint en waar dit eindigt, ten aanzien van het havenbedrijf moet men wel over een volledige en op jarenlange ervaring steunende kennis van zaken beschikken om zich een juist beeld te kunnen vormen van de rol, die het vervult, niet slechts uit een oogpunt van welvaartsbron in den ruimsten zin des woords en werkverschaffingsmiddel bij uitnemendheid, maar óók als onmisbare trait d'union tusschen inheemsche industrie en buitenlandsch afzetgebied en omgekeerd tusschen den buitenlandschen producent en inheemschen consument. Het is gemakkelijker een met cijfers gedocumenteerd betoog te leveren ten aanzien van de betekenis van een met name genoemde industrie en aan te toonen welke — al weder met cijfers gestaafde — gevolgen stopzetting van één of meer fabrieken die aan het productieproces in zoodanige industrie deelnemen, met zich brengt. Men kan dit illustreeren op een wijze, die onmiddellijk tot het publiek en tot de Regeering spreekt. Zóóveel menschen komen zonder werk, zóóveel meer steun moet worden opgebracht door de gemeenschap. Men kan dit desgewenscht dan nog aanvullen met cijfers, waaruit blijkt voor welke bedragen de betrokken fabriek of fabrieken materialen en grondstoffen van eveneens in het land zelve gevestigde bedrijven betrekken, kortom men kan met eenigen goeden wil op vrij overtuigende wijze aantoonen, welke belangen gemoeid zijn met voortzetting der zaken. Simplistischer nog is de toestand in landbouw en veeteelt, die bovendien, dit terloops, in ons eigen land het niet te onderschatten voordeel genieten op krachtigen steun en talrijke pleitbezorgers in politieke kringen, dus uiteindelijk op de Regeering zelve, te kunnen rekenen, terwijl scheepvaart en alles wat daarmede samenhangt, dus ook havenpolitiek, buiten het centrum der belangstelling liggen en dus goeddeels, zoo niet geheel op zichzelf zijn aangewezen en vaak tegenwerking veel eer dan medewerking ondervinden om van steun maar niet te spreken. Waar begint en waar eindigt de invloedssfeer der wereldhaven? Deze invloedssfeer omvat locale, regionale en zeker niet in de laatste plaats nationale belangen. Locale betekenis heeft zij voor *alle* groepen van neringdoenden, zoowel direct als indirect; gaat het in de haven naar wensch, dan is er welvaart en dus koopkracht. Zij brengt aanzienlijke baten op in den zin van gemeentelijke retributies, al wederom direct en indirect. Direct in den vorm van havengeld, rivier- en loodsgeld, huren van loodsen en terreinen, fiscale heffingen, als groot-afneemster van electriciteit e.d. en indirect daar zij *de* welvaartsbron vormt voor allen en als zoodanig de hoeksteen is

waarop het gemeentelijk budget rust. De wereldhaven trekt allerlei nevenbedrijven aan en leidt automatisch tot vestiging van markten en ondernemingen zonder welke de moderne haven in outillage tekort schiet. Een typisch staal hiervan levert Rotterdam, waar men de groote scheepsbouw- en reparatiewerven aantreft, die *normaal* aan tienduizenden metaalarbeiders werk verschaffen en die op haar beurt tal van schepen voor reparatiedoeleinden naar de haven trekken, waar de machinale bedrijven de massalading verwerken, waar nieuwe industrieën zich vestigen, waar de handel bloeit, kortom waar men alles aantreft van het kleinste binnenlichtertje tot de groote Oceaanreuzen. Nog eens, waar moet men beginnen en waar moet men eindigen? Men vindt er de cargadoors, die buitenlandse lijnen vertegenwoordigen, Rijnvaartreederijen, de binnenlandsche stoombootmaatschappijen, de transportondernemingen die vrachtautodiensten exploiteeren, internationale expeditiefirma's die zich beijveren om goederen ver uit het geografisch achterland voor *de* haven te secureeren, de talrijke assurantiefirma's, de groote veemen, den graanhandel, de wereldolieconcerns en „last not least” de groote banken. Wij doen hier nog maar een enkelen greep. Lokaal en regionaal belang? De scheidingslijn is vaak moeilijk te trekken. De haven is de groote magneet, zij is het centrale punt waar werkgever en werknemer elkander ontmoeten. Zij leidt vanzelf tot de oprichting van reederijen, die deels de wildevaart, deels de vracht- maar ook de passagiersvaart uitoefenen en als zoodanig in normale tijden nieuwe welvaarts- en werkverschaffingsbronnen vormen. Locale en streekbelangen worden gebaat; het is één voortdurende wisselwerking. In de moderne wereldhaven klopt de polsslag van het bedrijfsleven sneller dan waar ook. Die Welt ist mein Feld! Men doet zaken waar de haven zelfs niet eens direct bij is betrokken, maar die zonder die haven nimmer tot stand zouden komen. Het havenbedrijf noopt tot voortdurende waakzaamheid, tot een nauwlettend acht geven op *alle* mogelijkheden, die de zaken kunnen stimuleeren en uitbreiden. Het is niet alleen dat wat men ziet, maar evenzeer dat wat men niet ziet. En nationaal! Wat zou onze inheemsche nijverheid, wat zou onze geheele economische samenleving beginnen zonder de *haven*, die haar immers in staat stelt buitenlandse verbindingen aan te knopen, nieuwe afzetgebieden te vinden dank zij der scheepvaartlijnen, die naar en van alle werelddeelen in de haven haar knooppunt vinden. En beseft men wel in hoe sterke mate de diensten die de haven aan het buitenland bewijst onze betalingsbalans ten goede komen? Leveren scheepvaart en havenbedrijf tezamen normaliter niet een zéér belangrijk percentage van de z.g. „invisible profits”, waardoor ons land, dat nu eenmaal meer moet invoeren dan het kan uitvoeren, onder normale omstandigheden zijn betalingsbalans in evenwicht kan brengen en houden?

Waarlijk, *de* haven, en als wij in Nederland daarover spreken, bedoelen wij immers Rotterdam, heeft niet slechts, zooals velen ten onrechte meenen, goeddeels locale beteekenis. Zij is een welvaartsbron van niet te onderschatten beteekenis voor ons geheele land en door het verwaarloozen van de levensbelangen der haven, schaadt men onmiddellijk en in de toekomst het geheele nationale bedrijfsleven.

Deze stelling zou noch in Duitschland, noch in België nadere toelichting behoeven, getuige de sedert jaren van regeeringszijde aldars gevoerde politiek om verkeer over de eigen havens te leiden, zelfs ten koste van aanzienlijke inkomstenderving of groote uitgaven van staat of semi-staatsbedrijf. Gelet echter op de bovenvermelde uitingen in sommige Nederlandsche kringen acht ik in Nederland een nadere motiveering dezer stelling intusschen noodig. In een volgend artikel zal ik aan de hand van beschikbaar cijfermateriaal deze motiveering trachten te geven.

C. VERMEY.

## DE LEVENSVZERKERING IN HARE JONGSTE ONTWIKKELING.

Een nieuw verslag van de Verzekeringskamer ligt voor ons, een welhaast onuitputtelijke bron van gegevens over het levensverzekeringsbedrijf in ons land. Dit verslag behandelt het jaar 1933; op een enkel punt reeds de eerste 8 maanden van 1934. Zelfs in deze tijden van snelle verandering van het aspect der dingen is het dus in hooge mate up to date.

Het zij ons een welkome aanleiding, voor de ontwikkeling van het levensverzekeringsbedrijf hier andermaal eenige aandacht te vragen.

Het levensverzekeringsbedrijf behoort tot de zeer weinige bedrijven in ons land, waar men tot op heden over den gang van zaken tevreden kan zijn. Hoewel de tijden medebrengen, dat er veel oude posten geroyeerd worden, overtreft het bedrag der nieuwe zaken nog steeds het royement; einde 1933 was voor alle bedrijven te samen de 4 milliard aan verzekerd bedrag voor het eerst overschreden.

Ook het totale premie-inkomen blijft stijgen; van 114 millioen in 1930 is dit geleidelijk geklommen tot 127,6 millioen in 1933. Deze stijging zit vooral in de ontvangen koopsommen, die, 10,7 millioen in 1930, in 1933 het bijna dubbel zoo groote bedrag van 20,5 millioen uitmaakten. De termijnpremiën bleven op ongeveer hetzelfde niveau, iets boven de 100 millioen per jaar. De stijging van de koopsommen is ongetwijfeld mede een gevolg van de toeneming van het aantal lijfrenteposten, en deze toeneming is een typisch crisis-verschijnsel. Nederland is nooit een renteniersland geweest; in normale tijden is het altijd heel moeilijk geweest het publiek te bewegen zijn bezit voor het koopen van een lijfrente af te staan. Het zelf beheeren en het zelf couponnetjes knippen vormt duidelijk één van de aantrekkelikheden van het bezit. Naarmate echter het beleggen voor den particulier moeilijker wordt en zijn rente-inkomen door de vele verliezen en conversies, het niet dalen van vroegere lasten (erfpacht!) en het uitvinden van nieuwe (couponbelasting!), smelt als sneeuw voor de zon, is het vanzelfsprekend, dat veel meer dan voorheen het publiek het vertrouwen in eigen kundigheden inzake beleggen verliest en aanklopt bij het levensverzekeringsbedrijf. Het is vaak zielig te ervaren tot welk resultaat het op eigen houtje financieren velen gebracht heeft; het zijn vaak droeve restjes van eens aardige kapitaaltjes, die tenslotte bij den levensverzekeraar belanden.

Het koopen van lijfrenten is den laatsten tijd bovendien gestimuleerd, doordat het bedrijf nieuwe vormen naar voren bracht. Voorheen was het lijfrentebedrijf bijna zuiver kapitaal-vernietigend; het was een collectief consumeeren van de als zoodanig aangewende koopsommen. Dit is niet meer uitsluitend het geval, sedert in 1933 de „Nationale” te Rotterdam in ons land den vorm introduceerde, waarbij men een betrekkelijk matige rente, meest 5 pCt., van de koopsom trekt, doch daarnaast een min of meer belangrijk deel der eens gestorte koopsom bij overlijden van den rentenier aan de erven kan doen terugbetalen. Deze vorm, door de andere maatschappijen onmiddellijk met graagte gevolgd, voorziet zonder twijfel in een veel gevoelde behoefte van kapitaal-beheer. Het is tevens een typisch voorbeeld hoe dit bedrijf in staat is zich in zijn acquisitie bij de omstandigheden aan te passen.

Van deze aanpassing zijn trouwens meer voorbeelden te vinden. Om in de toenemende vraag naar goedkoopere verzekeringen tot dekking van het overlijdensrisico te voorzien, introduceerde eenige jaren geleden een andere Rotterdamsche onderneming, de „R.V.S.”, hier te lande de z.g. „opvoedingsrente”, een vaste rente betaalbaar vanaf het overlijden van den verzekerde gedurende, als regel, ten hoogste het 20ste jaar na aanvang der verzekering en gesloten meest als een aanvulling van een gewone

verzekering van kapitaal bij overlijden. Het principe van deze aanvullende renteverzekering was alreeds te vinden in wat wij hier te lande het „Ideaal-tarief” noemen, een naam, die is blijven hangen van een al vele jaren geleden opgezette en voor dien tijd groot-sche reclamecampagne der „Nationale”. In ons land bestaat de gewoonte, dat goed-gevonden namen en ideeën door de maatschappijen van elkaar overgenomen worden. Dit is een goede gewoonte, omdat aldus de gezamenlijke propaganda ieders individueele propaganda steunt; het is zeker te verkiezen boven wat men elders zoo vaak ziet, dat elke onderneming een eigen, meestal ingewikkelde combinatie heeft. Dit verwacht het publiek eer dan dat het voor de levensverzekeringsgedachte als zoodanig opvoedend werkt.

Voor de beoordeeling van het bedrijf is echter vóór alles van belang hoe de financieele toestand is. Dit is in één woord te zeggen: gezond. De techniek van de levensverzekering brengt mede, zooals dezer dagen van Engelsche zijde zoo kernachtig gezegd werd, dat verliezen onmiddellijk genomen worden, maar winsten eerst geleidelijk aan. Balans-technisch wil dat zeggen, dat de toekomstige verplichtingen, welke haar uitdrukking vinden in de z.g. premiereserve, conservatief geschat worden en dat daarnaast winsten niet te spoedig verdeeld worden. Zoo toont ultimo 1933 het bedrijf, op een totaal aan premiereserve van 858 miljoen, een bedrag aan vrije reserve van 68 miljoen. Verdere extra waarborgen voor de verzekerden zijn dan nog de geplaatste aandelen- of waarborgkapitalen van rond 30 miljoen. Inderdaad, er is slechter gefundeerd bezit dan de polis van levensverzekering!

In deze tijden, nu elk bezit zoovele gevaren en onzekerheden dreigen, mag men zich terecht afvragen: is bovenstaande conclusie, op zoo enkele generale cijfers getrokken, in alle opzichten verantwoord te achten. M.a.w., hoe is, bij alle sterkte van vandaag, de wapenrusting van dit bedrijf voor de toekomst tegenover de ongunst der tijden. Dit willen wij hieronder aan enkele van de meest sprekende cijfers en gegevens onderzoeken.

Wij zullen dit doen aan de hand van een tweetal staten, welke wij hierbij afdrucken, een staat van de beleggingen en de van die beleggingen gekweekte interest.

Overzicht van de beleggingen der Nederl. Levens- en Volksverzekeringmaatschappijen.  
(In duizendtallen.)

Rubriek	1931		1932		1933	
	f	%	f	%	f	%
Landerijenbezit.....	4.632	0,58	4.756	0,54	5.671	0,61
Gebouwenbezit.....	31.697	3,97	31.360	3,55	34.150	3,65
Landerijen-hypotheken..	79.925	10,02	79.643	9,02	77.150	8,24
Huizen-hypotheken.....	289.828	36,33	304.049	34,45	326.476	34,86
Aandelen.....	20.091	2,52	20.092	2,28	19.457	2,08
Binnel. obligaties.....	129.221	16,20	166.442	18,85	177.162	18,92
Buitenl. obligaties.....	67.255	8,43	60.147	6,81	48.446	5,17
Leeningen schuldbekeft.	82.698	10,37	108.471	12,29	131.202	14,01
Polisbeleeningen.....	63.540	7,96	70.134	7,94	71.653	7,65
Deposito's.....	1.105	0,14	820	0,09	758	0,08
bij herverz.....	2.186	0,27	5.892	0,67	5.973	0,64
Andere beleggingen.....	17.298	2,17	22.514	2,55	29.230	3,12
Loopende rente.....	8.327	1,04	8.472	0,96	9.089	0,97
Totaal.....	797.803	100,—	882.792	100,—	936.417	100,—

Overzicht van de gemiddeld gekweekte rente der Ned. Levens- en Volksverzekeringmaatschappijen.

Boekjaren	Hypo- theken	Effecten	Schuldbe- kentnissen	Vaste goederen	Alle be- leggingen
1925.....	5,71 0/0	5,30 0/0	5,96 0/0	5,13 0/0	5,42 0/0
1926.....	5,60 0/0	5,— 0/0	5,74 0/0	5,34 0/0	5,28 0/0
1927.....	5,38 0/0	4,89 0/0	5,20 0/0	5,38 0/0	5,16 0/0
1928.....	5,24 0/0	4,87 0/0	4,96 0/0	5,63 0/0	5,08 0/0
1929.....	5,18 0/0	4,89 0/0	4,85 0/0	5,60 0/0	5,05 0/0
1930.....	5,13 0/0	4,92 0/0	4,83 0/0	5,57 0/0	5,03 0/0
1931.....	5,06 0/0	4,98 0/0	4,76 0/0	5,59 0/0	5,00 0/0
1932.....	5,02 0/0	5,36 0/0	4,71 0/0	5,35 0/0	5,03 0/0
1933.....	4,98 0/0	4,66 0/0	4,69 0/0	5,19 0/0	4,84 0/0
Daling sedert 1925	0,73 0/0	0,64 0/0	1,27 0/0	—0,06 0/0	0,58 0/0

Deze overzichten geven ons aanleiding tot verschillende opmerkingen:

In de eerste plaats treft het, dat het rendement van de *vaste goederen* niet daalt maar stijgt! Waarom niet veel meer millioenen, dan thans geschied is, in deze fraaie belegging gestoken? Welnu, deze belegging is slechts schijnbaar zoo fraai, omdat het hooge rendement zuiver kunstmatig verkregen is door een politiek van voortdurend ruime afschrijving. In 1932 werd nog weer 4 miljoen afgeschreven, in 1933 2,5 miljoen. Hoe het rendement geweest zou zijn, als men was uitgegaan van de oorspronkelijke aanschaffingswaarden, is niet meer na te gaan, maar zeker is, dat, als men dit doen kon, het rendement van de vaste goederen niet het hoogste van het lijstje, maar vermoedelijk het laagste zou zijn.

Het bezit aan vaste goederen is echter te gering om er lang bij stil te staan. Bezien wij thans het *effectenbezit*. Hier treft allereerst het bescheiden bezit aan aandelen. Vooral als men bedenkt, dat hieronder groote posten bank-aandelen voorkomen, blijkt, dat onze levensverzekeringmaatschappijen nog altijd geen weg hebben kunnen vinden om meer dan tot dusverre het terrein van het industriele aandeel te betreden, zooals uit een oogpunt van risico-verdeeling bij de belegging op zichzelf zoo wenschelijk zou zijn.

Het bezit aan buitenlandse obligaties, deels in guldens luidende, maar toch wel overwegend in andere valuta, is tot circa 5 pCt. van het totale bezit ingeschrumpeld. Hierop hebben natuurlijk de groote afschrijvingen op Ponden- en Dollar-fondsen veel invloed uitgeoefend. Daar tegenover het resterende bezit aan vreemde valuta voor een groot deel verplichtingen wegens polissen in diezelfde valuta staan, kan men zeggen, dat, een heel enkele maatschappij wellicht nog uitgezonderd, het valuta-probleem de maatschappijen niet regardeert.

Ook op de binnenlandsche obligaties zal tot ultimo 1933 meer af- dan bijgeschreven zijn. Toch zou men, gezien het gestegen totaalvermogen, een grootere stijging van dezen post verwacht hebben. De binnenlandsche obligatie is, afgezien van nog altijd een belangrijk bedrag aan pandbrieven, in hoofdzaak: overheidscrediet. Welnu, ten opzichte van het overheidscrediet prefereeren de maatschappijen thans verre de *directe leening op schuldbekentenis*; men zie de ononderbroken stijging van dezen post.

Hiervoor zijn drie redenen, waarvan wel de voornaamste zijn: de onafhankelijkheid van de beurs en de in vergelijking met obligaties als regel iets betere rentabiliteit van de directe leeningen, waartoe thans ook de vrijstelling van couponbelasting bijdraagt. Omdat de groote kosten van de publieke emissie wegvalen, en ook de verdere administratie veel eenvoudiger is, leenen de overheidslichamen aldus niet duurder.

Deze als regel betere rentabiliteit van de directe leening komt in het rendementsstaatje niet steeds goed uit. Dit komt omdat het rendement van de effecten-portefeuille zoo sterk beïnvloed wordt door de voortdurende waardeveranderingen van dit bezit, dat men vrijwel zonder uitzondering op beurskoers waardeert. Had men, wat, hoewel niet gebruikelijk, toch op zichzelf zeker verdedigbaar was, alle afschrijvingen ten laste van de renterekening gebracht, dan zou de rentabiliteit van de effecten-portefeuille herhaaldelijk heel wat geringer geweest zijn dan thans uit de cijfers van het rendements-overzicht volgt.

Hier stuiten wij in het algemeen op een moeilijk punt bij de beoordeeling van de rentabiliteit der beleggingen. De levensverzekeraars hebben als regel hun rente-rekening eenigszins geflatteerd. Dit geldt óók, en niet in de laatste plaats, voor de rente van de *hypotheken*; op deze renterekening komen vermoedelijk heel wat posten voor aan afsluitprovisie, extra rente bij vervroegde aflossing, e.d., doch noch onkosten noch verliezen worden in mindering gebracht. Huldigde men in dit opzicht een andere politiek, dan zou zeker blijken dat de gemiddelde rente van de

hypotheken, nu voor 1933 op 4,98 pCt. gecalculleerd, niet onaanzienlijk lager zou zijn. In deze tijden, nu zooveel gepraat wordt over de noodzakelijkheid om tot verlaging van hypotheekrente te komen, mag hierop wel eens zeer nadrukkelijk de aandacht gevestigd worden. Bij de levensverzekeringmaatschappijen vindt een ononderbroken daling plaats, sedert 1925 in totaal 0,73 pCt., en deze daling zal in de eerstkomende jaren nog veel scherper doorzetten, zoodra er een periode van betrekkelijke rust aanbreekt, waarin de thans zoo frequente omzettingen en aflossingen met de daarmede gepaard gaande, doch slechts éénmaal ontvangen extra-baten, geringer worden. Onze levensverzekeringmaatschappijen hebben altijd op relatief billijke voorwaarden de hypotheekmarkt van kapitaal voorzien en zullen daarmede ook zeker doorgaan, daar het vooralsnog een der meest aantrekkelijke en dus meest gezochte beleggings-terreinen blijft.

Tenzij... ingrijpen van overheidswege op deze markt de toestanden bederft. In dit opzicht is zeer leerzaam te zien hoe thans de landerijen-hypotheken afnemen. Veel maatschappijen onthielden zich de laatste jaren stelselmatig van landerijen-hypotheken. Reeds de vage mogelijkheid van een executie-verbod of executie-bepanking werkte hier remmend en maakte de markt stroever. Dit is de keerzijde van de medaille, zooals allen, die om bijzondere maatregelen op hypotheek gebied vragen, zich nog wel eens ter dege mogen realiseeren. Wie in deze verhoudingen ingrijpt om direct voordeel te erlangen, moet goed begrijpen, dat hij een belangrijke verstoring zal teweeg brengen, die het hypotheecair crediet moeilijker en duurder zal maken. En wie weet, aan welke zijde de balans zal doorslaan?

Aan de belegging in hypotheken wijdt het verslag van de Verzekeringskamer zeer in het bijzonder de aandacht. Tot en met de eerste acht maanden van 1934 zijn daarbij door haar nagegaan; men heeft hier dus niet alleen objectief en betrouwbaar, doch ook zeer recent materiaal. Eenige cijfers mogen hieronder genoemd worden; zij betreffen uitsluitend eerste hypotheken.

Overzicht van de executies, voorgekomen bij de Nederl. Levens- en Volksverzekeringmaatschappijen.

Jaar	Uitstaande hypotheken		Executies <sup>1</sup>		Executies in % van <sup>2</sup> uitstaande	
	Aantal	Bedrag	Aant.	Bedrag	Aantal	Bedrag
<b>a. Nederlandsche Landerijen-hypotheken.</b>						
		Mill.			%	%
1931.....	3406	79,9	19	727.000	0,56	0,91
1932.....	3503	79,5	59	1.965.200	1,68	2,47
1933.....	3461	76,7	84	2.330.700	2,43	3,04
'34 (t/m Aug.)	?	?	(35)	(1.307.000)	—	—
<b>b. Nederlandsche Huizen-hypotheken.</b>						
		Mill.			%	%
1931.....	15166	281,6	24	337.600	0,16	0,12
1932.....	15890	294,2	63	1.027.000	0,40	0,35
1933.....	17239	315,4	82	1.269.400	0,48	0,40
'34 (t/m Aug.)	?	?	(74)	(1.291.000)	—	—
<b>c. Alle hypotheken tezamen.</b>						
		Mill.			%	%
1931.....	18572	361,5	43	1.064.600	0,23	0,29
1932.....	19393	373,7	122	2.992.200	0,63	0,80
1933.....	20700	392,1	166	3.600.100	0,80	0,92
'34 (t/m Aug.)	?	?	(109)	(2.598.000)	—	—

Voor een goed begrip van deze cijfers dient men wel in het oog te houden, dat in aantal en bedrag der executies de z.g. *stille* executies (onderhandsche inkoop) mede inbegrepen zijn; deze maken bij landhypotheken momenteel circa 30 pCt. en bij huizenhypotheken circa 15 pCt. van de gewone executies uit.

Uit deze cijfers blijkt, dat in totaal de executies tot en met het jaar 1933 toenemende waren, maar in vertraagd tempo. Zoowel in aantal als in bedrag bleef het percentage der executies echter nog altijd beneden de 1 pCt.

De cijfers voor 1934 moet men met rond de helft vermeerderd denken om deze met die der vorige

jaren vergelijkbaar te maken. Er blijkt dan, dat in totaal de executies in 1934 vergeleken met 1933 niet noemenswaard toenamen. De huizen-hypotheken vertoonden een verslechtering, doch het aantal tot executie komende land-hypotheken neemt zeer duidelijk af. Dat het bedrag nog relatief groot is, is een gevolg van één in 1934 voorgekomen stille executie van een aan een stichting toebehoorend landgoed ter waarde van circa f 660.000.

De verliezen bij executies blijven uiterst beperkt; zij bedroegen in totaal in 1933 niet meer dan rond 1½ pCt. van het in totaal aan hypotheekrente ontvangen bedrag.

De op 31 December achterstallige rente, die voor verreweg het grootste gedeelte als regel spoedig daarna toch nog weer binnenkomt, maar die toch een maat is voor de „qualiteit” van de hypotheek-portefeuille, bedroeg in procenten van het in totaal aan hypotheekrente ontvangen bedrag per ult. 1933 slechts ca. 1½ pCt. (tegen in meer normale jaren ¼ tot ½ pCt.). „Moeilijk kan gezegd worden”, zoo concludeert de Verzekeringskamer, „dat deze cijfers verontrustend zijn.” De ervaring gedurende de eerste acht maanden van 1934 versterkt uiteraard deze conclusie.

Er wordt over hypotheken en het hypotheekbedrijf de laatste tijden veel gepraat. Veel van wat gezegd wordt berust op toevallig ondervonden of gehoorde individueele gevallen, die dan maar al te gemakkelijk gegeneraliseerd worden. Hier heeft men nu, wellicht voor de eerste maal, objectief materiaal van grooten omvang, samengesteld door een lichaam dat volkomen van deze materie op de hoogte is. En dan blijkt de toestand, en voor wie hypotheek gaf, en voor wie hypotheek nam, wel mee te vallen. Als deze crisis nergens grootere bezwaren deed ontmoeten, zou men over crisis welhaast niet behoeven te spreken!

Als men echter de positie van het levensverzekeringbedrijf voor de toekomst zal willen beoordeelen, moet men zich tenslotte nog de vraag voorleggen: is de rentabiliteit van het vermogen der maatschappijen nog altijd voldoende. De verplichtingen berekent men voor het grootste deel op een 4 pCt. basis. Met een gemiddeld rendement van 4,84 pCt. is men daar uiteraard nog ver boven. Berekeningen op hooger dan 4 pCt. komen momenteel niet meer voor en voor zoover men op lageren rentevoet dan 4 pCt. rekent, is de marge met het gemiddelde van 4,84 pCt. zelfs zeer ruim. Doch dit cijfer van 4,84 is, zooals gezegd, niet heelemaal een netto-rendement en bovendien: het daalt en zal nog verder dalen. Wat dan?

Ook hierop is het antwoord eenvoudig. Een vol procent minder rendement betekent bij den huidige stand van het bedrijf (bijna 1 milliard bezit), 10 miljoen minder ontvangsten. De winsten van het bedrijf waren echter de laatste jaren boven de 20 miljoen! Zeker; deze winsten zijn — het is hierboven al gezegd — zoo goed, omdat men in het verleden verliezen immer afschreef en de baten zooveel mogelijk in het bedrijf liet, het zijn dus als het ware de regelmatig terugvloeiende vroegere afschrijvingen. De wijze waarop de premie-reserve berekend is, de marges die daarin zitten, waarborgen echter een blijven-vloeiën van belangrijke winsten voor de thans gecreëerde portefeuille. Voor de toekomstige portefeuille zal men wellicht wat extra marges moeten aanleggen, zooals men algemeen met ingang van 1935 reeds deed door verhooging van de lijfrentetarieven. Deze gingen voor, omdat zij voor een wijziging in den rentestand het gevoeligst zijn.

Hoe men deze zaak dus ook beziet: het levensverzekeringbedrijf is ruim gewapend ten opzichte van eventueel toekomstige tegenvallers en op de eventueel noodige versterking van de bewapening blijft men bedacht. Het is dus terecht, dat de verslagen van de Verzekeringskamer, die het heele bedrijf overziet en veel meer weet en waarneemt dan wie anders ook, in een optimistischen toon geschreven kunnen worden.

Dr. A. O. HOLWERDA.

### GEDACHTENMODEL EENER RATIONEELE, CONSTRUCTIEVE VERKEERSPOLITIEK.

Indien men zich zet aan de een dissertatie loonende bestudeering der verkeerspolitiek in Nederland, bijv. sedert 1875, het geboortjaar der tegenwoordig vigeerende Spoorwegwet, dan wordt men op het eerste gezicht reeds sterk getroffen door het absoluut gemis aan eenheid, zoowel in het gehuldigde stelsel, als in de gevolgde lijn. De eene Minister stuurde zús, de andere zóó, deze Kamer maakte fouten op dit, gene op dat gebied, en men kan niet zeggen, dat er ooit een tijdperk is geweest, dat de Natie uit de beschikbare en de te verkrijgen verkeershulpmiddelen het grootst mogelijke voordeel — zelfs niet ten naasten bij — heeft weten te trekken, zulks uiteraard tot niet geringe schade van haar handel, voortbrenging en welvaart, die in totaliteit belangrijk ten achter zijn gebleven bij wat had kunnen zijn bereikt.

Dat de verkeerspolitiek altijd beheerscht werd door wanbegrip en grenzelooze oppervlakkigheid, door invallende gedachten, goed bedoelde partieele individuele of collectieve inzichten en leuzen van den dag — heden ten dage is het nog niet anders of beter, doch wel erger geworden — moet met zekerheid toegeschreven worden aan het ontbreken van een ken-theoretische verkeerswetenschap, moet althans gezocht worden in het ontbreken van de beoefening daarvan. Of men de verkeerswetenschap indeelt bij de juridisch-economische, dan wel bij de technisch-economische richting van wetenschappelijk denken, of wel bij beide, doet niets af aan de gerechtvaardigheid van den eisch, dat men haar moet beherschelen om tot de juiste gevolgtrekkingen te komen, wanneer men zijn bedoelingen ten aanzien van welvaart en verkeer wil omzetten in een rationeele en constructieve verkeerspolitiek, die de volkswelvaart maximaal zal activeeren. Dit klemt te meer, omdat de verkeerseconomie een zeer bijzondere tak der staathuishoudkunde is, waarvoor onder de onveranderlijke hoofdwetten der economie, toch zeer particuliere regelen gelden, hetgeen doorgaans niet bekend is of ter goeder trouw over het hoofd gezien wordt.

In onderstaande verhandeling zal een *gedachtenmodel* voor een rationeele en constructieve verkeerspolitiek ontwikkeld worden, welke ter wille van de actualiteit in het bijzonder ingesteld zal zijn op de hedendaagsche gangbare geestesrichtingen t.o.v. het verkeer en op de hier en daar in omloop gebrachte opvattingen omtrent de oplossing, die het verkeersprobleem voor de naaste toekomst behoort te krijgen. In de geestesgesteldheid t.o.v. het verkeer hebben nl. sedert 1890, sedert 1903, sedert 1914—1918, sedert 1923—1927 en sedert 1933—1934 steeds weer nieuwe, ingrijpende omwentelingen zich voltrokken, zonder dat men zeggen kan, dat de juiste geestesinstelling verkregen, noch de harmonische oplossing gevonden werd. Hier echter kan ons slechts het heden interesseeren.

Verkeerspolitiek moeten wij definieeren als welvaartspolitiek. Het is de Overheidshouding ten opzichte- en de Overheidshanteering van het verkeer ten bate van het Volk, waarover deze Overheid aangesteld is. Het verkeer is slechts *middel* in het welvaartstreven, *doel* ervan moge het nimmer worden.<sup>1)</sup>

Het verkeer dient het Land (en niet omgekeerd), — aan welks belangen het dus ondergeschikt zij, — door de verzorging van het primordiale gemeenschapsbelang: *goede en goedkope vervoersmogelijkheid voor iedereen en alles, en wel zoo goed, zoo goedkoop en zoo algemeen mogelijk.* Het verkeer dient ter verheffing van het economisch, zoowel als van het sociaal en cultureel peil van een volk, en is dus uit

<sup>1)</sup> Men doet beter te spreken van „vervoer” of „transportverkeer” in analogie met ruilverkeer, geld- en credietverkeer, berichten- en gedachtenverkeer. In het spraakgebruik heeft de gebezigde woordkeus burgerrecht verkregen en kan dus tot misverstand niet leiden.

den aard der zaak een bijzondere economische aanleggenheid van de allerhoogste orde.

Het lijkt overbodig deze gemeenplaatsen hier naar voren te brengen, doch wij moeten ons deze uitweiding veroorloven om het eenig ware en onveranderlijke uitgangspunt ten overvloede scherp vast te leggen voor de later te trekken deducties.

De kern van het probleem der te voeren verkeerspolitiek, kortweg „verkeersprobleem” geheeten, is — zooals de definitie reeds aangeeft en zooals haast alle economische onderwerpen met elkander gemeen hebben — de questie der prijsvorming, der *vrachtprijsvorming*. En uiteindelijk is ook deze vraag terug te voeren tot een andere, nl. tot het *zelfkostenprobleem*. Zelfs al ware deze laatste bewering een „stelling”, dan nog behoefde zij geen nader bewijs, zóó evident en zóó verankerd leeft de trilogie: „zelfkosten-prijsrentabiliteit” in de sfeer van den econoom. Het spreekt voorts wyl vanzelf, dat integraal naar de eigen-rentabiliteit van het verkeer gestreefd moet worden, aangezien men anders voor niet meer te overziene consequenties komt te staan, die de nagestreefde welvaartsverhooging uit anderen hoofde ten zeerste problematiek, zelfs illusoir doen worden.

Het vraagstuk, dat men dus met het begrip „verkeersvraagstuk” pleegt aan te duiden, zou zijn ingewikkeldheid verliezen, indien:

1o. de bevolking van een land gelijk dicht en gelijk welvarend over het geheele oppervlak verspreid zou zijn, c.q. indien de wooncentra gelijke bevolkingen, en naar aantal, en naar rijkdom, zouden bezitten en voortkwamen op de knooppunten van een net van louter gelijkzijdige driehoeken; de verplaatsingsbehoefte der bevolking<sup>1)</sup> en het verbruik van alle mogelijke goederen zouden dan gelijkmatig verdeeld zijn;

2o. handel en nijverheid overal gelijk dicht en gelijk belangrijk gezaaid zouden zijn, c.q. geheel evenredig over de gelijk groote bevolkingscentra vernoemd verdeeld waren; de voortbrenging van alle mogelijke goederen zou dan gelijkmatig verdeeld zijn en alle toevoerende grondstoffenstromen zouden van gelijke intensiteit en betekenis moeten zijn en van alle kanten moeten komen;

3o. alle goederen eenzelfde vracht(prijs) voor elk gelijk aantal ton. km transport zouden kunnen vervoeren; en

4o. de klimatologische omstandigheden het geheele jaar door constant waren.

Het probleem zóó stellen, betekent tevens het oplossen ervan. Nu bezit de oplossing in questie — die ons verder weinig kan interesseeren — deze ééne merkwaardige eigenschap, dat zij vrijwel identiek is met de oplossing, welke men thans voor het verkeerswezen nastreeft, respectievelijk van zekere zijden propageert. Het is dus duidelijk, dat — waar de werkelijkheid zoo radicaal afwijkt van den boven geschetsen ideaaltoestand — men moet omzien naar oplossingen, die in de realiteit wortelen en gesubordineerd zijn aan de economische hoofdwetten der prijsvorming.

In het ondervolgende zullen in enkele punten de uitkomsten van wetenschappelijk onderzoek en deductie in tijdschriftbestek summier uitgewerkt worden, waartoe bovengenoemde vier onderstellingen één gereeden aanloop mogen vormen, waarbij getracht zal worden secundaire en min of meer opportune begrippen als „chaos”, „hypertrophie”, „ordening”, „coördinatie” ed. — hoe interessant en brilant overigens ook — buiten geding te laten. Op het *primaire* alleen zal gewezen kunnen worden.

Ad 4. Dit punt vereischt slechts een korte bespreking, omdat men, wel eens willens en wetens over de onvoldoende bedrijfszekerheid van een overigens superieur verkeersmiddel zou kunnen heenstappen, indien dit nadeel ruimschoots zou worden opgewogen

<sup>1)</sup> Dus ook met behoefte aan slechts één zitplaatsklasse.

door vele voordeelen. Nochtans kan men moeilijk de waarde overschatten van een transportmiddel, dat zelfs in het ongunstigste jaargetijde niet verzaakt. Men dient of (zooveel mogelijk) te voorkomen, dat een bedrijfszeker transportmiddel periodiek; door het verzaken van anderen, aan bedrijfseconomisch schadelijke spitsbelastingen onderworpen wordt, *die in sterke mate de zelfkosten per transporteenheid omhoog jagen*, of — voor zoover dat niet voorkomen kan worden — rekening te houden met genoemden invloed op de zelfkosten per eenheid, door deze kosten te herleiden voor het geval zonder zoodanige spitsen (onevenredig veel minder kapitaals- en personeelskosten).

Ad 1 en 2. Realiter zijn de reizigers- en goederenstroom territoriaal beschouwd van ongelijke intensiteit. En zelfs is de verkeersintensiteit op eenzelfde traject niet constant gedurende de drie bekendste kringlopen van tijd: het jaar, de week, de dag. (Uit dien hoofde zijn zekere, relatief gematigde spitsbelastingen onvermijdelijk).

Het is een bekend feit, dat de zelfkosten per eenheid dalen, naarmate de om te zetten hoeveelheden groter worden, met als gevolg de tendentie tot voorkeur voor de meest „geconcentreerde” trajecten, en de gunstigste tijdstippen. Hierop en alsdan zal de mededinging het intensiefst en zullen de *tarieven het laagst* zijn, temeer waar vervoer een „artikel” is met een over het algemeen zeer elastische vraag. Een „Be-gleiterscheinung” in het verkeerswezen — evenals trouwens elders — is de langzame en geleidelijke concentratie en consolidatie der (gelijksortige) transportbedrijven; zoodra deze zich doet gelden is het met de lage tarieven gedaan — hoewel dan juist, ná afschrijving van het schadelijke verkeersmiddelen-surplus, de voorwaarde voor de absoluut laagste zelfkosten is geschapen — en zal de Overheid zich terstond in de tarievenpolitiek dier bedrijven hebben in te schakelen. Aangezien de Wetgever ter zake van de tarievenpolitiek altijd vaardig heeft kunnen ingrijpen, kan dit punt hier verder blijven rusten. Men noteere slechts, dat men, om uitwassen op het gebied der vrachttarieven te bestrijden, niet naar het wapen der geheel vrije mededinging behoeft te grijpen, de gesubsidieerde mededinging zelfs daargelaten.

Het is evenzeer een bekend feit, dat men de zelfkosten per eenheid kan drukken doór de keuze van exploitatie, doch hier zijn de benedenste grenzen — althans in het transportwezen bij eenzelfde verkeersmiddel — spoedig bereikt. Men kan dus precies die landstreken aanwijzen, waar de baten per transporteenheid beneden de dito zelfkosten zullen liggen. Deze streken zullen derhalve doór de transportondernemingen *exorbitant hoge;starieven* bediend en waarschijnlijker zelfs *geheel gemeden worden* — het eerst door degenen met de hoogste zelfkosten per eenheid bij eenzelfde omzet —, hetgeen strijdig is met het landsbelang en tot hoogst ongewenschte toestanden voert (ontvolking van het platteland en de ijbevolkte streken, tegenover samenklompings en pauperiseering dezer bevolking in de groote steden). In het algemeen dus: dichtbevolkt: lage tarieven en overvloedige verkeersgelegenheid — dunbevolkt: hoge tarieven en weinig of geen gelegenheid.

Aan een alomvertakten verkeersdienst moeten transporttechnischen eenvoud (dien alle vervoersorganen wel zouden willen nastreven) en bedrijfs-efficiency tot op zekere hoogte opgeofferd worden, met als natuurlijk gevolg *verhoogde gemiddelde zelfkosten*. De hier bedoelde efficiency maakt echter plaats voor een ideeële van hooger orde, welke onder-tusschen nadeelig is voor den algemeenen ervan.<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Dit leidt tot uniforme reizigers- en goederentarieven voor eenzelfde aantal persoon-km of ton-km; voor de dichtbevolkte streken wellicht iets te hoog, voor de dunbevolkte iets te laag. Dit uniforme tarief kan het laagst geactualiseerd worden, indien het verkeer het meest „in een hand” geconcentreerd is, zulks dus tot voordeel van het

Ad 3. Realiter zijn er goederen, die slechts een vracht kunnen verdragen, welke gelegen is beneden de zelfkosten van het beschouwde transportmiddel. In een liberaal staatkundig systeem zullen dergelijke goederen, indien reeds net verliesgevend voor het goedkoopste vervoermiddel op het „drukste” traject en het gunstigste tijdstip (en dus zich uitbreidend tot *veel meer* soorten goederen op de „slappe” trajecten en de ongunstige tijdruimten in de armere en dunner bevolkte streken), zullen dus de goederen met geringe „vervoerswaarde” geen vrachtenmarkt vinden; zij zouden geen vrachtaanbod krijgen en m.a.w. *onverplaatsbaar zijn*, hoe nuttig overigens ook. Onder of nabij de „grens- of kritische vervoerswaarde” liggen de granen, steenkolen, steenkolencokes, het turf, turfstrooisel, houtskool, alle belangrijke industrieërs, talloze mineralen, de meeste en voornaamste woning- en wegebouwmaterialen, grof hout, mijnhout, veevoerders, beetwortelen, dierlijke- en kunstmeststoffen, uitgezonderd kali en gereinigde chili-salpeter, verschillende belangrijke chemicaliën van en voor basis-industrieën, verschillende grondstoffen en ingrediënten voor- en afgewerkte en afbraak- of afvalproducten van textiel-, hoogoven-, metaal-, zuivel-, turfstrooisel, cement-, papier-, strookarton-, cellulose-, baksteen-, aardewerk-, ceramiek- en chemische industrieën (als voedingsmiddelen, verfstoffen, lijmen, kunstzijden, zeepen, enz.) en van mijnbedrijven en gasfabrieken, alsook enkele gewichtige eind- en bijproducten van genoemde industrieën. Kortom alle volumineuze en bulkgoederen en andere goederen met geringe vervoerswaarde, doch waaromheen vrijwel het geheele moderne industrie-apparaat gegroepeerd is. Bovendien zal er een marktstrijd ontbranden om het vervoer van die goederen, welke de meeste vracht kunnen verdragen, hoe „steriel” overigens ook (doorgaans weelde-artikelen en luxevoedingsmiddelen). In het algemeen dus: de goedkoopste goederen zouden de duurste, de duurste goederen de goedkoopste vrachten ontmoeten, resp. de minste en de meeste transportgelegenheid vinden, met verslechterende verhoudingen in de arme, dunbevolkte streken en op ongunstige tijden. Dit alles is in de hoogste mate strijdig met het landsbelang.

Offert men echter aan het landsbelang vervoers- en tariefsvrijheid op, *dan zullen de gemiddelde zelfkosten wederom stijgen*. Niettemin kan ook hier de keuze niet twijfelachtig zijn.<sup>1)</sup>

*Men kan zich ternauwernood voorstellen welk een lagen stand van ontwikkeling handel, voortbrenging en techniek zouden hebben bereikt, indien nooit anders dan liberale beginselen van Staatsorde de vrachtprijsvorming en dus de verkeerspolitiek hadden beheerscht.*

De wetten der economie leeren, dat de doctrine der vrije prijsvorming inzake de vrachtprijsvorming *niet opgaat*, indien men, met het verkeer als instrument, rationeele, constructieve welvaarts-politiek wil voeren, *met behoud der eigen-rentabiliteit der transportondernemingen*. (Nog zij vermeld, dat deductie en inductie, theorie en practijk, elkander volkomen dekken).

Het is deze uitzonderingspositie van het verkeerswezen, die men zich vooral goed moet realiseeren.

Met de leuze der vrije vrachtprijsvorming in zijn vaan strijdt men dus voor *negatieve* welvaarts-politiek. Het „laissez faire, laissez aller” inzake de vrachtprijsvorming, tot nog voor kort een reeds glad overwonnen standpunt, zet dus de wijzers van den Tijd terug. Het was echter een noodzakelijk gevolg der reeds noodlottig geworden Staatsonthouding op

geheele land, dicht-, zoowel als dunbevolkt gebied tezamen genomen. Het spreekt vanzelf, dat alleen *openbaar vervoer* bedoeld wordt, waartoe trouwens dit geheele artikel beperkt blijft.

<sup>1)</sup> Dit leidt tot algemeene vervoersplicht en tot de z.g. gevarieerde, of classificeerende, of differentieele goederentarieven.

het stuk van *positieve* verkeerspolitiek. Deze onthouding drijft stap voor stap naar een afrond; het hellend vlak erheen heeft men reeds betreden.

\* \* \*

Het is uit het voorafgaande duidelijk, dat het transportmiddel met de laagste zelfkosten per eenheid van transport, bij een gegeven vrachtomzet, het meeste beantwoordt aan de eischen van het landsbelang en van het bedrijfsleven.

De zelfkosten kan men samengesteld denken uit „innerlijke of vrije” en uit „uiterlijke of vatbare” bestanddeelen. De eerste worden niet, de tweede wél beïnvloed door verkeerspolitieke overheidsmaatregelen. De gemaakte onderscheiding vloeit logisch voort uit het voorafgaande betoog. Zij zou echter overbodig zijn, indien alle verkeersmiddelen aan hetzelfde verkeerspolitieke regime gehoorzaamden.

Sommige verkeersmiddelen nu zijn ten onrechte aan het eenig juiste regime ontsnapt, andere daarentegen verkeerden ten rechte onder den tucht van het algemeen welzijn. De eerste kennen dus verschillende kostenelementen niet, die de laatstgenoemde wél kennen. Dit maakt de vergelijking der zelfkosten onzuiver.

Den doorslag bij de zelfkostenbeoordeling behoren de „innerlijke of vrije” kostencomponenten te geven, omdat deze alléén de intrinsieke verkeers-economische waarde van het betrokken verkeersmiddel voor de samenleving bepalen, doch deze „interne” zelfkostencomponenten worden bij sommige verkeersmiddelen niet, bij andere weer wél door „externe” zelfkostenbestanddeelen gesuperponeerd.

Deze ongelijkheid in externe zelfkostencomponenten is dus om twee redenen ongewenscht: *ten eerste* impliceert zij, dat zekere verkeersmiddelen aan het voor 's Lands welzijn eenig juiste verkeerspolitieke regime ontsnapt zijn; en *ten tweede* doorkruist zij het zelfkostenprobleem en maakt zij de zelfkostenvergelijking onzuiver, zoodat niet meer met zekerheid uit te maken is, welk(e) verkeersmiddel(en) het goedkoopst werkt (arbeiden) en men dus ook niet weet van welk(e) men zich zal moeten bedienen. Om deze zelfkosten (zoo) objectief en exact (mogelijk) te kunnen waardeeren, moet men de transportmiddelen brengen op een *basis van externe pariteit*. Dit wil zeggen, dat niet het eene middel weinig of niets, het andere zeer veel of alles aan weg, veiligheid en sociale rechtvaardigheid ten koste behoort te leggen. Evenmin kent een consequent doorgevoerde E. P. ongelijkheid in plicht, resp. vrijheid t.a.v. exploitatie en frequentie of vervoeraanbod en tariëven, om slechts de meest prominente der zelfkosten rakende essentialia uit het vorig betoog te noemen. E. P. derogeert niet aan de interne bedrijfsstructuur der onderscheiden transportvormen en laat met name de kapitaalintensieve bedrijven kapitaal-, en de arbeidsintensieve arbeidsintensief<sup>4)</sup>. De vrije bedrijven blijven „unsheltered” en de beschutte bedrijven „sheltered”. De mededinging wordt niet afgeschaft, hoogstens getemperd, en de ondernemersvrijheid blijft verzekerd, voor zoover vereenigbaar met de ten doel gestelde functie van het verkeer. E. P. is dus *niet* coördinatie.

<sup>4)</sup> Gewezen wordt op de belangrijke tendentie om van Overheidswege een zeer groot ongedekt kapitaal te willen investeren in de *kapitaal-extensieve* vervoerbedrijven, waardoor zij, met fatale miskenning hunner wezensstructuur, onder een enormen „looden last” verward en bedolven dreigen te worden. Het kluister dezer overkapitalisatie zal zijn invloed op de *zelfkosten* van genoemde vervoerbedrijven niet missen. Bedoeld wordt het f 330 miljoen te dure Rijkswegenplan 1932, waardoor het motorwegverkeer op den duur gevangen dreigt te worden in de „dodelijke omklemming” van een hopelooze kapitaalschuld, waarvan prohibitieve belastingen het onafwendbaar gevolg zullen zijn en tenslotte de afschrijving van het geheele in de Nederlandsche wegen te steken miljardenkapitaal, tot schade van het Nederlandsche volksvermogen en van het motorwegverkeer.

Er is wel eens voorgesteld om het verschil in interne bedrijfsstructuur door een op te leggen geldelijke vergoeding te compenseeren. Dit is een ondeugdelijk en immoreel middel, dat ten overvloede volkomen overbodig is om het verkeerswezen in goede banen te leiden in den zin eener constructieve welvaartspolitiek. Integendeel, de interne structuur kan een verkeersvorm essentieele, natuurlijke voordeelen boven andere vormen van transport verschaffen; hiervan mag de gemeenschap noch zichzelf, noch het betrokken verkeersmiddel berooven. Beter is het derhalve om naar externe pariteit te streven, die de interne structuur intact laat en respecteert.

\* \* \*

Ter illustratie diene nog het volgende:

Indien de Nederlandsche Staat bijv. naast de bestaande nationale gloeilampenindustrie een concurrerende binnenlandsche nijverheid zóódanig zou subsidieeren, dat deze haar producten beneden den kostprijs der eerstgenoemde blijvend zou kunnen verkoopen, hoewel haar eigen kostprijs hooger dan die der eerste zou zijn, dan zou — het lijdt geen twijfel — het eerstgenoemde bedrijf schielijk zijn debiet kunstmatig zien verschrompelen, zelf spoedig in hooge mate noodlijdend en deficitair worden *en weldra op externe pariteit aandringen*.

Indien de Staat dan nog door overeenkomsten gehouden was om voor deze tekorten op te komen, dan zou hij het kunststuk volbracht hebben om voor goed geld onéreuze uitgaven te verwerven, gevolg van de oneconomische en onrendabele expansie der gloeilampenindustrie. Dat men er geld voor over heeft om nog meerder geld uit te moeten geven, is nog zoo fantastisch niet, want dat ziet men thans op verkeersgebied zich afspeelen, waar echter reeds de economische en financieele onmogelijkheid gebleken is, om blijvend meer verkeersmiddelen te mobiliseeren dan overeenkomt met het maximum verkeersvolumen. Het wonderlijkste evenwel is, dat men bovengeschetste absurditeit terstond aanvoelt, als het een industrie betreft, die bijv. gloeilampen produceert, maar niet inziet als een anomalie, indien die industrie „transport” produceert. Overigens is dit slechts een bijkomstigheid, die het grootere, algemeenere verkeersprobleem doorkruist, maar niettemin om „saneering” vraagt.

Men merke op, dat wij de *qualiteit* van het goed geen vermelding gaven. *Prijs is primair*.

\* \* \*

De grootste schaduwzijde van deze door vele Regeeringen gevolgdé verkeerspolitiek is niet de jaarlijks wederkeerende kostbaarheid ervan, en zelfs nog niet het dreigend verlies van een klein milliard aan reeds geïnvesteerd volkskapitaal, doch de veel gevaarlijker dreiging der ineenstorting van het bestaande transportapparaat, dat tot dusver steeds, zoo goed als onder de opgelegde omstandigheden mogelijk was, in dienst gestaan heeft der volkshuisvesting en der nationale voortbrenging, zonder dat de zich als remplaçanten aandienende, gesubsidieerde verkeersvormen bij lange na in staat zullen zijn deze dienstbaarheid selfsupporting even goedkoop en even efficiënt over te nemen.<sup>4)</sup>

Over dit laatste evenwel kan men van inzicht verschillen, echter niet over de economische wenschelijkheid, om tenslotte het transport (de transporten) met de *laagste zelfkosten per eenheid* met de vervoerstaak te belasten, in den zin van het grootst mogelijke gemeene nut, onder aanbod van behoorlijke

<sup>4)</sup> Van defensie-belangen worde slechts terloops gewaagd. Er dient op te worden gewezen, dat er *geen* analogie bestaat met de trekschuiten en diligences van vroeger. Tenslotte wil de schr. zich bij voorbaat vrijpleiten van vooringenomenheid t.o.v. welken verkeersvorm dan ook. Alleen wordt ingezien, dat het bestaande transportapparaat groote mogelijkheden tot rationalisatie biedt, die de nieuwe vormen niet, althans in onvergelykbaar veel mindere mate bezitten.



snelheid, redelijk comfort, stiptheid, bedrijfszekerheid, service, coulance, souplesse en zorgzaamheid voor de ten vervoer toevertrouwde zaken.

Zal men dus zeer zeker factoren als snelheid, comfort, ed. (de kwaliteit) binnen den kring zijner beschouwingen moeten trekken, in het brandpunt der overwegingen behoort te staan: *het zelfkostenprobleem*, op de juiste wijze geïnterpreteerd (1. klimaat-spitsbelastingen t.g.v. de bedrijfsonzekerheid van andere vervoermiddelen; 2. aan het landsbelang gedeeltelijk opgeofferde transporttechniek en bedrijfs-efficiency; 3. aan het landsbelang geheel opgeofferde vervoers- en tariefsvrijheid).

De sleutel tot dit probleem en deszelfs interpretatie is — zooals wij aangetoond, althans aannemelijk gemaakt mogen hebben — de *externe pariteit*, d.w.z. algeheele gelijkmaking der externe zelfkostencomponenten, en dus: der exploitatie-, veiligheids- en arbeidsvoorwaarden der verschillende transportvormen, waarmede dan vóór alles een aanvāng dient te worden gemaakt, zooals thans ook zonder meer verder duidelijk moge zijn.

*Conclusie:* De *externe pariteit* is de eenige oplossing voor de moeilijkheid, hoe over het zelfkostenprobleem het volle licht is te werpen. Voor het projecteeren der te voeren rationeele, constructieve verkeerspolitiek en de daarbij aan het verkeer te stellen eischen in het algemeen belang, beoogen bovenstaande zoo beknopt mogelijk gehouden uiteenzettingen de noodige directieven en indicatieven te hebben gegeven in den vorm van een algemeen gedachten-schema.

Aanbevolen moet worden om te breken met de traditioneele versnipperingspolitiek in het verkeerswezen en met het „systeem” van hinken op meer dan een désintegreerende gedachte. Den lezer zij het trekken der verdere conclusies overgelaten. Er is echter alle reden om de verkeerszaak van hooger plan en in grooter verband te zien dan tot dusver in 's Lands Vergaderzalen, op lezingen en in brochures geschiedde.

Ook de verkeerspolitiek lijdt dus, door innerlijke gebreken, aan een ernstige „structuurcrisis”, waarover ten onzent de eenig juiste beslissingen nog genomen kunnen worden, opdat Nederland, vooral indien het zich moet gaan industrialiseeren (werkloosheidsbestrijding en welvaartsherverovering), beschikke over de laagst mogelijke transportkosten voor het bedrijfsleven en over de best en meest algemeen mogelijke vervoersmogelijkheid voor alles en iedereen. Te laat is het *nog niet*, doch wel is er periculum in mora.

Van het gezond verstand en het wijs beleid onzer regeerders zal het afhangen of de in te luiden, nieuwe verkeerspolitiek „poor” of „pure” zal zijn, en of de volkswelvaart en ons concurrentievermogen op de wereldmarkt (verder) geschaad, dan wel bevorderd zullen worden.

Ir. J. M. I. REITSMA.

#### WETSONTWERP TOT REGELING BETREFFENDE HET UITVERKOOPEN EN OPRUIJEN IN HET WINKELBEDRIJF.

Met de Kon. Boodschap d.d. 12 Januari jl. is bovenstaand wetsontwerp bij de Staten-Generaal ingediend. De klāchten, die in Middenstandskringen gedurig geuit worden tegen het ontijdig of onder valsche voorwendselen aankondigen van uitverkoopen en opruiming, hebben blijkens de M. v. T. den Minister ertoe gebracht dit wetsontwerp in te dienen, nadat hem uit een advies van den Middenstandsraad gebleken was, dat in de kringen van belanghebbers over deze materie een zekere eenstemmigheid was verkregen.

De zakelijke inhoud van de voorgestelde regeling komt hierop neer: voor het aankondigen van een verkoop als uitverkoop of als opruiming is een vergunning van de Kamer van Koophandel noodig.

Art. 2, lid 2, stelt met de aankondiging van een ver-

koop als uitverkoop of als opruiming gelijk „elke zoodanige aankondiging of andere handeling, die redelijker wijze den indruk kan wekken, dat aankondiging van een uitverkoop of van een opruiming plaats vindt.”

In art. 6 wordt aangegeven in welke gevallen de K.'s v. K. een dergelijke vergunning geven en in welke gevallen de vergunning geweigerd wordt.

Geen vergunning is noodig voor de verkoopen, die in verband met jaars- of seizoenwisseling als opruiming worden aangekondigd, doch deze opruimingen mogen slechts worden gehouden in de perioden van 1 Januari tot 1 Februari en van 15 Juli tot 15 Augustus.

De dessous van dit ontwerp kan men vinden in de Jaarverslagen van den Middenstandsraad, die gedurende een reeks van jaren reeds in zijn vergaderingen de noodige aandacht aan „het euvel der uitverkoopen”, zooals het in die verslagen genoemd wordt, besteed heeft. Door de confessioneele Middenstandsvereeningen werd reeds lang aangedrongen op het nemen van wettelijke maatregelen. De neutrale middenstandsbond heeft echter tot 1930 toe op het standpunt gestaan, dat van „een euvel der uitverkoopen” niet gesproken kon worden; wel werd het bestaan van excessen op dit punt niet ontkend, maar men hoopte in die kringen, dat dit 328bis W. v. S. i/z. de oneerlijke concurrentie bij een goede toepassing voldoende waarborgen daartoe zou bieden.

Op de congressen in 1930 resp. te Groningen en Amsterdam gehouden heeft de Kon. Ned. Middenstandsbond „zijn draai genomen”. Hiermede was de eenstemmigheid in kringen van belanghebbenden, waarvan de M. v. T. gewaagt, verkregen en heeft de minister niet gearzeld „de onderhavige regeling, welke in hoofdzaak rust op de door den genoemden raad<sup>1)</sup> aangegeven grondslagen, aanhangig te maken”.

Tot welke excessen leidt nu het uitverkoopwezen. Blijkens de stukken zijn deze van tweeërlei aard: 1o: er worden uitverkoopen en opruimingen aangekondigd, die in feite geen uitverkoopen en opruimingen zijn.

2o. Opruimingen worden ontijdig georganiseerd, bijv. midden in het seizoen gaan bepaalde zaken tot het aankondigen van opruimingen over en open zoodoende alle vakgenooten daartoe mede over te gaan, zoodat voorraden beneden de prijzen, die men zou kunnen bedingen, moeten worden verkocht.

Het komt ons voor, dat een scherpe grens tusschen deze beide excessen niet te trekken is, daar het sub 2 genoemde exces veelal als een bijzondere vorm van het sub 1 genoemde exces te beschouwen is.

Een indruk omtrent den omvang van het „euvel der uitverkoopen” verkrijgt men door kennis te nemen van het één dezer dagen gepubliceerde verslag van het Economisch Instituut voor den Middenstand omtrent het door genoemd Instituut op verzoek van den Minister van Economische Zaken ingesteld onderzoek naar de uitverkoopen. In dit verslag lezen wij: „Als algemeene indruk drong zich tijdens het onderzoek meer en meer op, dat het aankondigen van uitverkoopen en opruimingen in de eerste plaats geschiedt ter vergrooting van den omzet en dat het opheffen of verplaatsen van de winkelnering, alsmede het opruimen van incurante of beschadigde goederen, een ondergeschikte rol speelt. Zoo verklaarden b.v. 55.7 pCt. der winkeliers<sup>2)</sup>, dat zij het uitverkoop uitsluitend toepasten als een reclamemiddel of als afweer en navolging van concurrenten; de invloed van grootbedrijf en „vliegende winkel” bleek in laatstbedoeld opzicht sterk te zijn.”

Als men de vraag wil beantwoorden of het uitverkoopwezen nu inderdaad tot dergelijke excessen aan-

<sup>1)</sup> Bedoeld wordt: de Middenstandsraad.

<sup>2)</sup> In totaal werd bij ruim 2000 zaken een onderzoek ingesteld.

leiding geeft, dat het algemeen belang een ingrijpen van de overheid noodzakelijk maakt, dient men o.i. het karakter van den detailhandel nader te bekijken. De detailhandel, die in mooie bewoording gezegd, de markt (in abstracte zin) van de verbruiksgoederen is, wordt o.i. gekenmerkt door het feit, dat hier tegenover elkaar staan deskundige verkopers (de detaillisten) en niet-deskundige koopers (de consumenten), die in sterke mate bevattelijk zijn voor beïnvloeding. Door de moderne reclame-techniek wordt deze vatbaarheid van de consumenten dan ook ten volle uitgebuit. Op geen enkel gebied van het economisch leven wordt dan ook zooveel moeite en kosten besteed aan de „sales-promotion”, die dan voor alles beoogt het beïnvloeden van de vraag.

Hierdoor ontstaan drie gevaren:

1. Het gevaar, dat men in dien concurrentiestrijd om den consument middelen gaat bezigen, die uit een oogpunt van moraliteit niet toelaatbaar te achten zijn.
2. Het gevaar van overprikkeling der concurrentiemiddelen. Dit kan er toe leiden, dat de kostprijs van de verbruiksartikelen verhoogd wordt, dan wel dat er verspilling plaats heeft. Het is echter uitermate lastig vast te stellen of zulks het geval is.
3. Het gevaar, dat door al de mogelijke en onmogelijke, psychologisch fijn afgestemde en geraffineerde methoden van „sales-promotion”, waarvan men zich voor den afzet van verbruiksgoederen bedient, de consumenten het juiste inzicht in hun markt verliezen en het publiek dus misleid wordt.

Het komt ons voor, dat het in het bijzonder de sub 1 en 3 genoemde gevaren zijn, die ten grondslag liggen aan de indiening van het onderhavige wetsontwerp.

Als zoodanig is dus de indiening van dit wetsontwerp op gelijke lijn te stellen met de indiening indertijd van het artikel in ons Wetboek van Strafrecht tegen de oneerlijke concurrentie. Hierboven wezen wij er reeds op, dat men in bepaalde kringen van den detailhandel gehoopt heeft, dat door dit artikel het nemen van wettelijke maatregelen tegen het ten onrechte of ontijdig aankondigen van uitverkoop en opruiming overbodig zou zijn. De praktijk heeft echter anders geleerd. Weliswaar valt bij de toepassing van art. 328bis W. v. S. in den loop van de jaren een steeds ruimer worden van de interpretatie ervan te constateeren<sup>4)</sup>, voor de bestrijding van de excessen, waartoe het uitverkoopwezen aanleiding geeft, heeft het niet dat gebracht wat men er van verwachtte.

Kijkt men naar het buitenland, dan blijkt, dat in verschillende landen op het gebied van de beteugeling van de concurrentiemiddelen reeds tal van wettelijke maatregelen genomen zijn. In de M. v. T. wordt dit terloops ook vermeld. Leerzaam is het in dit verband kennis te nemen van de code door Roosevelt op grond van de N.R.A. voor den detailhandel afgekondigd; deze code is voor een goed deel juist toegespitst op het verbieden van het gebruik van reclamemiddelen, die het publiek bedriegen of misleiden.

Men zou uit de ontwikkeling in het buitenland op dit punt kunnen concludeeren, dat wij met het onderhavige wetsontwerp te doen hebben met een onafwendbare rechtsontwikkeling. Voor degenen, die deze rechtsontwikkeling, die tenslotte een zekere beperking van de vrijheid tot gevolg heeft, met angst en vreeze zich zien voltrekken, kan als schrale troost

<sup>4)</sup> Typeerend is in dit verband, dat onlangs met behulp van dit artikel een einde gemaakt is kunnen worden aan het organiseren van veilingen in particuliere huizen, waarbij ten onrechte bij het publiek de indruk gewekt wordt, dat men te doen heeft met den verkoop van een inboedel aan een bekend ingezetene toebehoorende, terwijl men in feite te doen heeft met „ondergestoken” goed van twijfelachtige kwaliteit. Het publiek komt daarbij dan dikwijls bekocht uit en heeft, waar op een veiling gekocht werd, geen verhaal.

overblijven, dat het onderhavige ontwerp slechts een schuchtere stap in die richting is.

Men zou in het onderhavige wetsontwerp een „ordenings”-maatregel kunnen zien, maar dan is dit toch een ordeningsmaatregel, waarmede o.i. de overheid haar van nature aangewezen gebied niet overschrijdt. De bedoeling daarvan is immers geen andere dan te pogen de concurrentiestrijd binnen normale paden te houden, en excessen, waartoe een ongebreidelde vrijheid aanleiding geeft, welke excessen bovendien van algemeen economisch standpunt beschouwd tot verkwisting aanleiding kunnen geven, tegen te gaan. Slaagt de maatregel, dan kan het resultaat ervan geen ander zijn, dan dat aan de factoren: prijs en kwaliteit van de aangeboden goederen in den concurrentiestrijd om den consument, weer de plaats toegekend wordt, die voor een gezond economisch leven noodig is. Thans gaan die twee factoren in den detailhandel dikwijls geheel schuil achter een dikke nevel van „aanlokkelijkheden”, waarmede door middel van een geraffineerde reclame-techniek de goederen den volke worden aangeboden.

Het valt o.i. niet te ontkennen, dat het onderhavige ontwerp „middenstand-vriendlich” is. Uit de M. v. T. blijkt dan ook, dat de Minister met dit ontwerp in het bijzonder de belangen van den middenstand op het oog heeft. Uit die memorie blijkt niet, maar bekend is wel, dat men in de kringen van het grootwinkelbedrijf minder enthousiast over dit ontwerp is.

Het ligt voor de hand, dat in de kringen van het grootbedrijf de vrees gekoesterd wordt, dat indien hen het gebruik van hun meest werkzame middelen om wat op het publiek te krijgen onmogelijk of althans moeilijker gemaakt wordt, hun positie tegenover het klein-bedrijf verzwakt wordt, al kunnen wij ons ook voorstellen, dat menig leider van een grootwinkelbedrijf de dag zal prijzen, waarop het hem mogelijk zal zijn zijn reclame-budget wat te verminderen, zonder bij zijn concurrenten achter te blijven.

Van dit standpunt beschouwd zit aan het onderhavige ontwerp een sociale kant, en kan men er in zien een maatregel ten behoeve van den middenstand. Het zal geen uitvoerig betoog behoeven, dat bij de huidige politieke constellatie deze omstandigheid ertoe zal kunnen bijdragen het ontwerp in het Staatsblad te krijgen.

De wetgever betreedt hier intusschen een terrein, dat uitermate lastig is te regelen, omdat de verschijningsvormen op het gebied van den detailhandel zoo veelvoudig zijn, en die vormen zonder markante grenzen in elkaar vervloeien. Voor een bondige, begripsmatig fijn afgestemde formulering in een wet, waarbij ter wille van de rechtszekerheid men uit de wet zelve kan lezen waaraan men toe is, leent deze materie zich geenszins. Dit zal dan ook wel de oorzaak zijn dat wij in de M. v. T. kunnen lezen:

„Zooals uit het ontwerp blijkt, is het de bedoeling, in de wet zelve niet anders dan de hoofdlijnen der beoogde regeling vast te leggen. De praktische uitvoering wordt overgelaten aan de Kamers van Koophandel en Fabrieken, welke als wettelijke vertegenwoordiging van handel en nijverheid daarvoor als vanzelf aangewezen zijn.”

„Hare medewerking is op zichzelf reeds voldoende waarborg, dat in de praktijk de noodige soepelheid zal worden betracht.”

Voorwaar een staaltje van moderne wetgevings-techniek en rechtschepping, met, men zou haast zeggen, een corporatief tintje.

Door het zeer ruim geredigeerde 2de lid van art. 2 (zie hierboven) wordt aan de Kamers van Koophandel (in theorie; althans) een belangrijke rechtschepende of zoo men wil rechtsprekende functie toegedacht. Dit brengt twee gevaren met zich: 1o. Het gevaar, dat het belangenelement bij het vaststellen van wat al of niet onder aankondiging als uitverkoop of opruiming verstaan moet worden, een woordje mede

gaat spreken. 2o. Het gevaar, dat in de verschillende districten, die de relatieve competentie der Kamers bepalen, de wet niet op dezelfde wijze zal worden geïnterpreteerd. Dit zou er bijv. toe kunnen leiden, dat in de ééne stad door middel van dit wetje het bestaan van de z.g. „vliegende winkels” onmogelijk wordt gemaakt of het organiseren van tijdelijke verkoopen met cadeaux verboden wordt, terwijl in de andere stad een en ander toegestaan wordt.

Het komt ons voor, dat in art. 22 van de Wet op de Kamers van Koophandel een zekere waarborg tegen die gevaren gelegen is. Genoemd artikel schrijft voor:

„De besluiten der Kamers kunnen voor zoover zij met de wetten of het algemeen belang strijden door ons worden geschorst of vernietigd bij een met redenen omkleed in het Staatsblad te plaatsen besluit, dat in geval van schorsing den duur daarvan bepaalt.”

De uitvoerende macht wordt hier dus als hoogste rechter ingeschakeld. In feite kan dit beteekenen, dat de ambtenaar in kamer numero zooveel van het departement de functie van hoogste rechter toebedeeld krijgt, zooda niet politici middels den Minister hun invloed op de interpretatie van de wet zullen kunnen laten gelden. Het zal overbodig zijn te verklaren, dat wij met deze voorstelling van zaken geenszins bedoelen blijk te geven van eenig wantrouwen jegens de departementsambtenaren, doch er slechts mede beoogen te wijzen op de weinig aantrekkelijke staatsrechtelijke figuur waartoe een dergelijken opzet leidt.

Het schijnt een zeker gebruik te worden, dat men voor de uitvoerende macht, in het bijzonder bij wetten, die op het bedrijfsleven betrekking hebben (w.o. verschillende nieuwe belastingwetten en z.g. crisiswetten), een zekeren invloed op de interpretatie en toepassing der wetten wil reserveeren, nadat men ook beroepsgenooten, op grond van hun deskundigheid, daarbij als lagere instantie of adviescollege ingeschakeld heeft. De verwachting, dat ons hier te lande in de naaste toekomst nog verschillende wetten met een dergelijken opzet te wachten staan, lijkt alleszins gegrond. Het is o.i. van belang, dat men zich nog eens ernstig beraadt of een dergelijke organisatie van de rechtspleging aanbeveling verdient.

Het gedurig ingewikkelder worden van de maatschappelijke verhoudingen leidt er reeds toe, dat de wetgevende macht zich steeds meer moet beperken tot het in de wetten vastleggen der hoofdlijnen van de te regelen materie. Als echter de delegatie van wetgevende macht, die daarvan het gevolg is, bovendien nog gepaard gaat met een door de uitvoerende macht tot zich trekken van de rechtsprekende macht, dan kan dit leiden tot een cumulatie van functies bij één orgaan, die voor het handhaven van het evenwicht in het staatsbestel o.i. niet bevorderlijk is. De voor een samenleving zoo nuttige casuïstiek der rechtsprekende colleges met de wetenschappelijke juridische litteratuur, die zich aan de hand daarvan ontwikkelt, gaat dan allengs verdwijnen om plaats te maken voor een departementale „oekasuïstiek” en een bespreking daarvan in de vakbladen van belanghebbers en politieke dagbladen en tijdschriften.

Voor al het feit, dat de steeds min of meer toevallige politieke richting, die op een departement domineert, dan een *directen* invloed op de interpretatie der wetten kan verkrijgen, opent een o.i. weinig aantrekkelijk perspectief. Van vrouwe Justitia zou men dan met eenig recht kunnen gaan zeggen: „zoo de (politieke) wind waait, waait haar rokje”.

Het probleem, dat wij hier aanstippen gaat uit den aard van de zaak uit boven het onderhavige ontwerp; het is een principieel staatsrechtelijk vraagstuk, waarop in deze niet kan worden ingegaan. Slechts willen wij ons de opmerking veroorloven, dat o.i. de door ons hier bedoelde ontwikkeling, die zich toch duidelijk in ons rechtsleven afteekent, van

de zijde van de juristen nog niet die aandacht heeft gevonden, die ze waard is.

Overigens verdwijnt het door ons hier aangegevoelde vraagstuk voor het onderhavige wetsontwerp door „een achterdeur”, omdat tenslotte de gewone strafrechter de overtredingen zal hebben te berechten.

De practische beteekenis, die aan de in het wetsontwerp vervatte regeling toegekend zal moeten worden, zal voor een goed deel afhangen van de wijze waarop het in den aanvang van dit artikel vermelde 2de lid van art. 2 zal worden geïnterpreteerd. Men behoeft slechts door de winkelstraten te loopen om overstept te worden met gevallen, waarbij de vraag rijst: „Is dit nu een aankondiging of handeling, die redelijker wijze de indruk wekt, dat aankondiging van een uitverkoop of opruiming plaats vindt?” Voorts mag men verwachten, dat door de vindingrijkheid, die ons menschen eigen is, nog menig twijfelgeval, ter ontduiking van de wet, zal worden uitbroeid.

Zal de practijk nu niet deze worden, dat men voor die grensgevallen eenvoudig weg geen vergunning aanvraagt, en het op een bekeuring laat aankomen<sup>1)</sup>, om zoodoende de gewone strafrechter, in hoogste instantie de Hooge Raad, de draagwijdte van de onderhavige wet te laten vaststellen?

Van de in de M. v. T. vermelde bedoeling om de practische uitvoering over te laten aan Kamers van Koophandel, de wettelijke vertegenwoordiging van handel en nijverheid, komt dan weinig terecht.

Mr. Dr. E. TEKENBROEK.

<sup>1)</sup> Vraagt men eerst vergunning aan en gaat men, als die vergunning geweigerd wordt, toch zijn gang, dan zal als een bekeuring volgt, de strafrechter o.i. dienen te veroordeelen, zonder over de weigering van de vergunning een oordeel te mogen uitspreken.

## DE BOTERPOSITIE VAN NEDERLAND IN VERBAND MET DE CLEARING MET DUITSCHLAND.

a. Voor Nederlandsche boter is Duitschland, behalve in de inflatiejaren, steeds verreweg het belangrijkste afzetgebied geweest. Vóór de contingentteering van den boterimport in Duitschland nam dit land meer dan drie vierde deel van onze totale boterexport. Hiertegenover stond, dat Denemarken meer dan drie vierde van zijn totalen boterexport zond naar Engeland.

Gedurende de laatste jaren contingentteerde Duitschland den invoer van boter in sterke mate, ten einde de boterprijzen in het binnenland op peil te houden. In 1934 werden slechts 1.216.000, in 1933 slechts 1.165.000 vaten ingevoerd, tegen 2.621.000 en 2.645.000 vaten in 1930 en 1929.

De verdeling van het totaal-invoercontingent geschiedde op den basis van wat Duitschland vroeger van verschillende landen had betrokken. Op dien grondslag werd dus aan ons land en ook aan Denemarken een bepaald contingent toegekend. Tengevolge van bepaalde omstandigheden kan voor deze beperkte hoeveelheid boter bij verkoop aan Duitschland een prijs worden bedongen, welke belangrijk uitgaat boven die prijzen, welke op de vrije wereldmarkt kunnen worden bedongen.

Door de contingentteering van den boterimport van Duitschland moest ons land belangrijk meer boter exporteeren naar Engeland, waardoor de daar te lande voor onze boter te maken prijzen sterk werden gedrukt. Denemarken behoefde, gezien de geringe beteekenis van den export naar Duitschland, in Engeland niet geforceerd aan te bieden, wat tengevolge heeft gehad, dat Denemarken daar te lande aanzienlijk hogere prijzen kon maken dan waartoe wij in staat waren.

Aangezien voor Nederlandsche boter in Duitschland dezelfde prijzen waren te bedingen als voor

Deensche boter het geval was en aangezien in Engeland de opbrengst van de Deensche boter aanmerkelijk hooger was dan die van Nederlandsche boter, was dus de méérprijs, welke in Duitschland kon worden gemaakt, grooter bij Nederlandsche dan bij Deensche boter.

Het ligt dus voor de hand, dat ons land, méér nog dan dit het geval is bij Denemarken, het grootste belang erbij heeft het ons toegestane contingent in Duitschland te plaatsen. Het prijsverschil bij verkoop van onze boter in Duitschland en Engeland bedroeg in 1934 gemiddeld méér dan 50 cent per kg.

b. Het is bekend, welke overwegingen ertoe hebben geleid dat de Nederlandsche regeering heeft besloten den Nederlandschen export naar Duitschland te beperken en deze in overeenstemming te brengen met de eischen, welke door den stand van de clearing worden gesteld.

Het is begrijpelijk, dat bij deze beperking de overheid niet uit het oog heeft verloren den eisch, dat pas dan tot beperking van den uitvoer van reeds gecontingenteerde goederen mag worden overgegaan zoolang de uitvoer van goederen, waarvan de invoer door Duitschland niet is gecontingenteerd, nog niet is beperkt. Met andere woorden: het ligt voor de hand, dat de uitvoer van boter naar Duitschland door Den Haag niet is beperkt geworden, zoolang niet voor andere artikelen de uitvoer is beperkt in dezelfde mate als waarin Duitschland de invoer van Nederlandsche boter heeft gecontingenteerd.

c. In verband met het onder a. vastgestelde, kan er op worden gewezen, dat beperking van Nederlandsche zijde van den uitvoer van Nederlandsche boter naar Duitschland nationaal-economisch niet verantwoord is, zoolang niet vaststaat, dat een verdere beperking van andere goederen nog nadeeliger zou zijn.

Een beperking à bijv. 10 pCt. van den reeds gecontingenteerden uitvoer van Nederlandsche boter zou de betalingsbalans in een jaar ongeveer 1¼ miljoen gulden gunstiger doen worden, echter dit zou tevens inhouden dat ons land in dat jaar ongeveer 1½ miljoen kg boter elders zou moeten plaatsen, wat een verlies van ruim drie kwart miljoen gulden in een jaar zou beteekenen. Het is dus de vraag, in hoeverre de beperking van de betalingsbalans met 1½ miljoen gulden niet goedkooper zou zijn te verkrijgen dan met opoffering van drie kwart miljoen gulden. Pas nadat is vastgesteld dat op deze vraag een gedocumenteerd antwoord is gegeven, mag dus m.i. ertoe worden overgegaan den uitvoer van Nederlandsche boter Duitschland nog verder te contingentereen dan reeds door Duitschland zelf is gedaan.

Het is overbodig vast te stellen dat een dergelijke vraag eveneens dient te worden gesteld t.a.v. andere producten, b.v. kaas, wanneer men ernaar streeft de nadeelige gevolgen van een beperking van den uitvoer naar Duitschland zooveel mogelijk binnen redelijke grenzen te houden.

H. J. FRIETEMA.

## BUITENLANDSCHE MEDEWERKING.

### DE NIEUWE ROEMEENSCH BANKWET.

Men schrijft ons uit Weenen:

Aan het einde van 1934 werd het uitvoeringsbesluit tot de reeds geruimen tijd tevoren aangenomen bankwet in Roemenië afgekondigd. Op grond van daar getroffen bepalingen wordt het Roemeensche bankwezen thans opnieuw en uitvoerig geregeld.

Wel is men in Roemenië — evenals in de meeste andere landen — van opvatting, dat staatsingrijpen in het bedrijfsleven principieel niet wenschelijk is. Niettemin ging Roemenië in den laatsten tijd tot een vergaande ordening van belangrijke deelen van het bedrijfsleven over (of beoogt dergelijke regelingen). Als voorbeeld, hiervan kunnen de radikale wijziging van de handelspolitiek, de maatregelen tot be-

vrijding van schulden van grondbezitters, de bankwet en het in overweging genomen petroleum-monopolie worden genoemd. Vooral de bankwetgeving vertoont het beeld van een ver doorgevoerde ordening. Daar hierbij ook gedachten worden verwezenlijkt, welke in andere landen, met wettelijke regeling van het bankwezen nauwelijks tot uiting komen, is de Roemeensche wetgeving ook reeds om deze reden theoretisch van belang. De beteekenis van deze wet wordt bovendien nog vergroot, doordat anderzijds verordeningen zijn afgekondigd, welke parallel loopen met nieuwe bankwetgevingen in andere staten. Hier toe behoort, hetgeen inzonderheid in het buitenland de aandacht zal trekken, ten deele ook de regeling van bepaalde op het buitenland betrekking hebbende vraagstukken.

Wij zullen thans de belangrijkste bepalingen van de nieuwe voorschriften nagaan. Wegens gebrek aan plaatsruimte kunnen slechts de essentieele punten en niet de details der bepalingen worden besproken.

De nieuwe bankwet regelt vier onderwerpen: 1e. Algemeene vraagstukken van het bankrecht en het bankbedrijf, 2e. Vraagstukken inzake het beheer der banken, 3e. Bijzondere banktransacties, en 4e. Toezicht en controle op de banken.

#### I. Algemeene vraagstukken van het bankrecht en het bankbedrijf.

In de eerste plaats wordt getracht van het begrip „bank” een definitie te geven. Volgens deze definitie is elke handelsonderneming, welke in hoofdzaak zaken doet in contant geld, in credieten, in wissels, chèques en andere credietpapieren, een bank.

Het uitoefenen van dergelijke zaken zal in de toekomst echter alleen aan maatschappijen en niet meer aan particulieren (bankiers) worden toegestaan. Slechts bij wijze van overgang zullen bankiersbedrijven nog gedurende vijf jaren na afkondiging van de bankwet met de eigenlijke bankbedrijven in het algemeen worden gelijkgesteld. Via facti werden weliswaar ook in andere landen de bankiers teruggedrongen. Dat zulks echter door middel van de wet geschiedt, is wel zeer opmerkelijk. Een andere moderne bankwet toch, t.w. de Zwitsersche, welke nog door het referendum bekrachtigd moet worden, stelt banken en bankiers in hoofdzaak gelijk. De Roemeensche bepalingen zijn echter voornamelijk om twee redenen doorgevoerd: Eenerzijds waren de samenstellers der wet van oordeel, dat maatschappijen, die het bankbedrijf uitoefenen, meer methodisch en systematisch georganiseerd zijn dan particuliere bedrijven. Anderzijds was de gedachte van bescherming der crediteuren beslissend. Tengevolge van zekere bepalingen van het Roemeensche burgerlijke recht werd namelijk in geval van insolventie van een bankier onderscheid gemaakt tusschen civiele schuldeischers en handels(bank)-schuldeischers, hetgeen voor de laatsten vaak zeer nadeelig was.

Het in acht nemen van den maatschappijken vorm is echter geenszins voldoende, om het bankbedrijf te mogen uitoefenen. Daarvoor moet de bank zich in het nieuw ingestelde bankregister doen inschrijven. Bovendien is in de toekomst voor de oprichting van een bank een bijzondere officieele machtiging noodig; voor bepaalde takken van het bedrijf worden daarenboven nog speciale concessies vereischt. Zelfs voor reeds bestaande banken wordt deze speciale concessie verlangd; t.a.v. de algemeene bankzaken worden deze banken daarentegen als reeds gemachtigd beschouwd.

De machtigingen en speciale concessies worden door den Oppersten Bankraad verleend, waarover hieronder nader. Deze mag trouwens niet alleen naar eigen goeddunken handelen. Hij moet zich bij zijn beslissingen veeleer door de doelmatigheid van de oprichting van de bank ten aanzien van den algemeenen en den plaatselijken economischen toestand laten leiden. Ook de oprichting van filialen is

slechts met toestemming van dezen raad geoorloofd. Dit punt gaat zelfs zoover, dat deze vergunning ook voor de oprichting van filialen in het buitenland wordt vereischt. Ten aanzien van de oprichting van filialen worden de buitenlandsche banken bovendien ten opzichte van de Roemeensche achtergesteld. Terwijl n.l. de buitenlandsche banken het bankbedrijf ook in Roemenië mogen uitoefenen, voor zooverre zij aan de bepalingen van de bankwet van dit land voldoen, kunnen zij in de toekomst in Roemenië practisch geen filialen meer oprichten. Het vreemdelingenvraagstuk speelt ook bij het beheer der banken in zooverre een rol, dat bepaalde bestuursorganen, zooals b.v. de raad van beheer, voor twee derden uit Roemeensche staatsburgers moeten bestaan. Soortgelijke bepalingen ten aanzien van vreemdelingen bestaan eveneens in eenige andere landen.

Van de bepalingen der bankwet zijn zekere geldinstellingen met officieel karakter, b.v. de Nationale Bank, uitgezonderd. Hetzelfde geldt ook in overeenkomstige verordeningen van andere landen.

### II. Vraagstukken inzake het beheer der banken.

Wij hebben reeds melding gemaakt van de inrichting van het bankregister. Behalve de inschrijving van de bank als zoodanig, moeten in dit register, wat de afzonderlijke banken betreft, ook essentiële gebeurtenissen, zooals: uitgesproken faillissementen of accoorden worden aangegevend.

Gelijk aan de wettelijke bepalingen in vele andere landen wordt de uitdrukking „bank” slechts aan die ondernemingen verleend, welke in den zin der wet inderdaad banken zijn. Zulks moet het publiek voor misleiding behoeden. Dezelfde gedachte speelde een rol bij de bepaling, dat de Roemeensche banken, boven alle stukken duidelijk den omvang van het gestorte kapitaal en de reserves moeten vermelden.

Voor de banken worden ook minimum-kapitalen en minimum-reserves vastgesteld. Het minimum-kapitaal hangt van den maatschappelijken vorm van de bank en van haar zetel af. Het beweegt zich tusschen Lei 2 mill. (b.v. vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid in plattelandsgemeenten) en 40 mill. (b.v. naamloze vennootschappen te Boekarest).

Intusschen bestaan er op dit gebied nog speciale voorschriften. Zoo moeten banken, welke ook spaarbankboekjes uitgeven, een hooger minimumkapitaal bezitten. De minimum-reserves moeten het dubbele van het kapitaal bedragen. Zij worden door niet-uitkeering van ten minste 10 pCt. van de winst gevormd, totdat de reserves evenveel bedragen als het kapitaal. Daarna is een afzondering van de winst van 5 pCt. voldoende. Deze bepalingen inzake de reserves zullen, in vergelijking met die van andere landen, hoog schijnen. De zoo juist genoemde Zwitsersche wet neemt b.v. met reserves van in totaal een vijfde van het maatschappelijk kapitaal genoegen. Intusschen kan de verplichte reservevorming voor Roemenië nauwelijks te groot worden genoemd. Men moet er ook rekening mede houden, dat de helft van deze reserves moet worden belegd in effecten, met een garantie van den Roemeenschen staat; de reële waarde van de Roemeensche staatsfondsen bedraagt echter slechts een klein gedeelte van de nominale waarde.

Al deze bepalingen moeten de betrouwbaarheid der banken verhoogen. Tot dit doel dienen echter ook nog andere bepalingen. Geen lid van den raad van beheer mag zonder toestemming van dit lichaam lid van den raad van beheer of directeur van een andere bank zijn. Hetzelfde geldt t.a.v. de directeuren. Teneinde uitkeeringen, welke in geen verhouding zouden staan tot den toestand van de bank, aan de leden van den raad van beheer of de directeuren te vermijden, kunnen enerzijds uitkeeringen, welke van de zuivere winst worden afgezonderd, telkens slechts met toestemming van de algemeene vergadering worden

toegekend, terwijl andere uitkeeringen en salarissen aan den oppersten bankraad moeten worden medege-deeld. Over het algemeen mogen banken aan de leden van den raad van beheer en aan de directeuren ook geen credieten verstrekken. Ook transacties, welke in het persoonlijk belang van deze beheersorganen liggen en op het vermogen van de bank betrekking hebben, zijn verboden.

Tenslotte is aan de banken een uitvoerig balansschema voorgeschreven. Bij enkele posten moet uitdrukkelijk onderscheid worden gemaakt tusschen binnen- en buitenlandsche vorderingen of schulden. Publiciteit van de balans en de winst- en verliesrekening is voorgeschreven.

### III. Bijzondere banktransacties.

Er wordt, wellicht niet geheel en al logisch, een onderscheid gemaakt tusschen „gewone” bankzaken en zaken, welke een speciale concessie behoeven. Van laatstgenoemde zijn de uitgifte van spaarbankboekjes en van circulatie- en reischèques de belangrijkste.

Voorts kent de wet transacties, welke verboden zijn (of slechts bij uitzondering worden toegestaan). Daartoe behoort in de eerste plaats het koopen of verkoopen van goederen voor rekening der bank, aankoop van aandelen met hetzelfde doel en het verleen van credieten op eigen aandelen.

De totale verplichtingen der bank, de deposito's en de credieten, welke aan individueele debiteuren mogen worden verstrekt, zijn in verhouding tot het bankkapitaal, aan een maximum onderworpen.

### IV. Toezicht en contrôle op de banken.

Teneinde na te gaan, of de banken de wettelijke voorschriften ook inderdaad naleven, werd de opperste bankraad ingesteld. Hierboven werd reeds gememoreerd, dat deze opperste bankraad de toestemming tot uitoefening van een bankbedrijf verleent. De raad vertegenwoordigt de belangen van den staat en van de verschillende bedrijfstakken, waartoe ook de banken behooren.

De nieuwe bepalingen hebben tot doel de banken solide te maken en het vertrouwen van het publiek in haar te vergrooten. Of men hierin zal slagen, moet intusschen worden afgewacht. Want de zwakheden en fouten, welke zich in het Roemeensche bankwezen voordeden — evenals in dat van menig ander land — moeten niet slechts aan de fouten en oneerlijkheden van enkele personen worden toegeschreven, doch zijn ten deele ook te wijten aan de algemeene crisis. Ook het vertrouwen kan moeilijk door zuiver formeele voorschriften worden versterkt. Dit geldt vooral voor landen, waartoe ook Roemenië behoort en waar het binnen- en buitenlandsche publiek door staatsoperaties (van schoone beloften voorzien leeningen) groote kapitaalverliezen moest lijden. Iets dergelijks vergeet men niet zoo gemakkelijk.

## AANTEKENINGEN.

### Ontwikkeling van de margarine-industrie.

Het in Januari verschenen Bulletin Mensuel van het Internationaal Landbouwinstituut te Rome bevat een uitgebreid en goed gedocumenteerd artikel over de ontwikkeling der margarine-industrie<sup>1)</sup>, waaraan wij het volgende ontleenen.

Tot de algemeen bekende groote uitbreiding der margarine-industrie gedurende de laatste tientallen jaren, vooral echter in de periode na den oorlog, hebben verschillende factoren bijgedragen, die zich in de volgende groepen laten indeelen:

1. het gebrek aan dierlijke vetten in de eerste jaren na den oorlog;
2. de koopkrachtvermindering van een groot deel der bevolking;

<sup>1)</sup> Bulletin Mensuel de Renseignements Economiques et Sociaux, 1934, no. 12. Les tendances actuelles de la Production et du Commerce de la Margarine door H. Böker.

3. de in de na-oorlogsjaren sterk gestegen boter-prijs;

4. verbetering van de kwaliteit der margarine;

5. prijsverlaging van margarine door ver doorgevoerde mechanisatie in de productie, door het gebruik van goedkope grondstoffen tengevolge van verbetering der raffinage en harden, en een toenemend aanbod van grondstoffen.

Uit deze oorzaken van de uitbreiding der margarine-productie blijkt terstond, dat men thans, nu het verveer der boterproducenten tegen de margarine steeds sterker wordt, niet kan overgaan tot maatregelen, die de margarine zouden doen verdwijnen. Voor verreweg de meeste landen is margarine een onmisbaar onderdeel der vetvoorziening, omdat ten eerste de productie van boter en dierlijke vetten in het land niet voldoende is om aan de behoeften der bevolking te voorzien, en ten tweede omdat de boterprijs te hoog is voor de koopkracht van groote deelen der bevolking. Daarbij komt nog, dat landen met intensieve veehouderij behoefte hebben aan veekoeken, die als bijproduct van de olie na uitpersing der zaden worden gewonnen. Volgens Laur<sup>2)</sup> is Europa niet geschikt voor den verbouw van oliehoudende zaden en vruchten, en dient de vetproductie in de Europeesche landen zich hoofdzakelijk tot boter en dierlijke vetten en olijfolie te beperken.

In dit rapport formuleert Prof. Laur de eischen van agrarische zijde aan de margarine-industrie als volgt: „Wij beperken ons ertoe een voldoende plaats op te eischen voor boter en vet... Al wat men aan de margarine-industrie moet vragen is een weinig meer plaats te laten voor den Europeeschen landbouw.”

Dit behoeft geen al te groote offers van de margarine-industrie te vergen, daar in de voornaamste productielanden vanaf 1927 de boterproductie met 150.000 ton per jaar is toegenomen, het verbruik van aardnotenolie, cocosolie en soyaolie echter met 860.000 ton.

De maatregelen tot beperking van de concurrentie der margarine en tot bevestiging van de positie der boterproducenten zijn zeer uiteenlopend geweest in de verschillende landen, hetgeen ook het geval moest zijn, gezien de afwijkende verhoudingen. Zulks blijkt reeds terstond uit de productiecijfers.

Margarineproductie in 1000 ton.

Land	1913	1925	1927	1929	1931	1933
Duitschland .....	225	350	450	480	—	475 <sup>1)</sup>
Gr.-Britannië ....	82 <sup>3)</sup>	186 <sup>4)</sup>	—	205 <sup>5)</sup>	—	187 <sup>2)</sup>
Vereenigde Staten .	65	105	124	155	101	110
Denemarken .....	42	70	72	79	79	74
Nederland .....	88	132	141	133	111	64
Zweden .....	24	39	43	56	51	—
Noorwegen .....	27	44	43	47	48	48
België .....	—	32	40	49	35	28 <sup>6)</sup>

<sup>1)</sup> 1933 volgens Inst. f. Konj.forschung; <sup>2)</sup> 1933 Engelsche schatting; <sup>3)</sup> 1912; <sup>4)</sup> 1924; <sup>5)</sup> 1930; <sup>6)</sup> 1932.

Ook de cijfers omtrent het verbruik per hoofd der bevolking wijzen op groote verschillen.

Verbruikscijfers per hoofd.

Land	Boter	Margarine	Totaal
Denemarken (1932) .....	8,5	20,5	29,0
Noorwegen „ .....	—	17,0	—
Zweden „ .....	9,2	8,1	17,3
Duitschland „ .....	7,1	7,8	14,9
Nederland „ .....	8,2 <sup>1)</sup>	6,8	15,0
Gr.-Britannië (1930) .....	9,2	5,3	14,5
Ver. Staten (1929) .....	7,8	1,3 <sup>2)</sup>	9,1
Canada .....	13,8	—	13,8

<sup>1)</sup> Incl. de in margarine bijgemengde boter. <sup>2)</sup> Bovendien 4,5 kg compound lard, zoodat het totaal, deze vetten meegerekend, 13,6 kg wordt.

Slechts Canada en Zuid-Afrika hebben de produc-

<sup>1)</sup> L'Organisation de la production et de la vente des graisses alimentaires. Rapport présenté à l'Assemblée générale de la Commission internationale de l'Agriculture à Budapest, le 13 juin 1934, par le Prof. Dr. E. Laur.

tie en den invoer van margarine verboden, terwijl Italië deze, vanaf begin 1934, alleen toestaat voor de fabricage van droge biscuits e.d., doch den verkoop van botersurrogaten heeft verboden. In de overige landen zijn andere maatregelen getroffen.

Duitschland heeft de margarineproductie tot 60 pCt. van den vroegeren omvang beperkt en bepaald, dat van de grondstoffen een zeker percentage uit binnenlandsch vet moet bestaan. Sinds Nov. 1934 is dit laatste voorschrift buiten werking gesteld in verband met de wijziging van den toestand op de veemarkt. Er mogen thans slechts drie soorten margarine worden vervaardigd: 1. volksmargarine van 1,26 Mk. per kg (kleinhandelsprijs); 2. middensoort van 1,96 Mk. en 3. luxe margarine van 2,20 Mk. Iedere fabriek mag één soort margarine vervaardigen, terwijl in totaal drie vierden van alle margarine volksmargarine moet zijn. Werkloozen kunnen volksmargarine voor 0,76 Mk. per kg kopen.

In Engeland is het margarineverbruik van 288 mill. kg in 1929 tot 187 mill. kg in 1933 gedaald, en zulks uitsluitend door prijsverlaging van de ingevoerde boter. De invoer van boter steeg in dezelfde jaren met bijna 100 mill. kg, de invoerprijs bedroeg in 1933 ca. f 0,56, in 1934 ca. f 0,48 per kg (1932 ca. f 0,80).

De Vereenigde Staten kenden reeds vanouds de bepaling, waarbij margarine, die door kleurmiddelen op boter geleet, met \$ 0,10 per lb. werd belast. Nadat men palmolie ging gebruiken en de margarine ook zonder kleuring op boter ging lijken, heeft men die accijns ook tot niet kunstmatig gekleurde margarine uitgebreid. Hierdoor wordt in de Ver. Staten nagevoeg uitsluitend witte margarine vervaardigd, hetgeen voor het gebruik zeer remmend is. Het verbruik van allerlei bakvetten (compound lard) is evenwel daarnaast zeer hoog in vergelijking met andere landen.

Ook in Australië en Nieuw-Zeeland is het kleuren van margarine verboden.

Denemarken heft sinds eind 1933 een heffing van 30 öre per kg op alle grondstoffen voor de margarine-fabricage, terwijl de regeering gemachtigd is om het verbruik van 12½ pCt. binnenlandsch dierlijk vet als grondstof voor te schrijven. De uitvoer van Deensche margarine was steeds gering (in 1930 2,9 mill. kg op een productie van 83 mill.), het binnenlandsch verbruik is na deze belasting slechts weinig gedaald. Zweden kent sinds 1933 een wettelijke heffing op margarine (thans 20 öre per kg), waarvan de opbrengst voor melksteun wordt gebruikt. Finland heeft een heffing van 6 Fmk. per kg.

Noorwegen en Zwitserland hebben verplichte bijmenging van boter in margarine toegepast, teneinde het boteroverschot weg te werken. Men begon in Noorwegen in Nov. 1931 met een bijmenging van 2,5 pCt., het percentage steeg tot 20 in den zomer van 1934. In Sept. 1934 werd het tot 5 teruggebracht, en bovendien werd een belasting van 20 öre per kg op margarine ingevoerd. De hoeveelheid geproduceerde margarine is door de bijmenging niet verminderd.

In Zwitserland wordt bijmenging vereischt van 5 pCt. boter in alle bakvetten, 15 pCt. in margarine.

Tsjecho-Slowakije heeft in 1934 de productie van alle eetbare vetten voor binnenlandsch verbruik tot 48.000 ton beperkt. Invoer, voor zoover niet verboden, kan slechts met speciale regeeringsvergunning plaats vinden. De kleinhandelsprijs van eetbare vetten mag niet worden verhoogd. Nationale landbouwproducten moeten in de vetfabricage worden gebruikt. Men maakt onderscheid tusschen natuurlijke vetten, waaronder boter en dierlijk vet zonder bijmenging van olijfolie wordt verstaan, en tusschen kunstmatige vetten, die alle andere eetbare vetten omvatten. Slagerijen mogen geen kunstmatige vetten gebruiken of verkopen. In de suikerwerkindustrie e.d. is het gebruik van kunstmatige vetten eveneens verboden, en

dit verbod kan tot andere industrieën worden uitgebreid.

Door de prijsdaling van boter is in België de margarineproductie en het verbruik van margarine sterk verminderd. Bovendien heeft men vanaf 1932 de margarine-accijns verhoogd.

In Frankrijk is het margarineverbruik steeds onbetekenend geweest.

Men heeft dus op zeer verschillende wijze in vele landen getracht de margarine-industrie te beperken, hetgeen een gevolg is van de groote uitbreiding dier industrie en de toenemende concurrentie aan de natuurboter aangedaan.

De vermeerdering der margarineproductie blijkt ook uit de cijfers van de plantaardige oliën en de walvischtraan, die hiervoor als grondstof werden gebruikt en in den loop der jaren sterk zijn gestegen.

	Productie		1931/'32 in pCt. van 1909/'13
	1909/'13 in miljoen ton	1931/'32 in miljoen ton	
Aardnotenolie .....	0,72	2,09	290
Katoenzaadolie .....	1,76	1,87	106
Cocosolie .....	0,38	0,81	213
Soyaolie .....	0,12	0,70	583
Palmolie .....	0,27	0,49	181
Raapolie .....	0,56	0,43	77
Sesamolie .....	0,30	0,32	107
Totaal....	4,11	6,71	163

  

Walvischtraan in 1000 barrels.			
1909—'10 .....	303	1930—'31 .....	3694
1913—'14 .....	800	1931—'32 .....	897
1925—'26 .....	1167	1932—'33 .....	2552
1927—'28 .....	1362	1933—'34 .....	2546
1929—'30 .....	2801		

In 1931—'32 nam de Noorsche vloot geen deel aan de walvischvangst wegens de groote voorraden traan. Gedurende de volgende jaren werd de productie door de samenwerkende maatschappijen tot 2 mill. vaten beperkt, terwijl de buitenstaanders ongeveer 500.000 vaten produceerden.

### Verschuivingen in den wereldhandel.

In het nummer van 31 Oct. jl. zijn door ons in een Aanteekening eenige critische opmerkingen gemaakt naar aanleiding van een artikel in „World Economy” over de positie van de goudlanden op de wereldmarkt. In dit artikel werd aangetoond, dat de positie van de goudlanden beter was dan die van de niet-goudlan-

den. Ons bezwaar richtte zich voornamelijk tegen de basis van het onderzoek, nl. het jaar 1929. Immers van 1929 tot 1931 was de positie van Engeland en de Ver. Staten, die toen nog beide (d.w.z. Engeland tot Sept.) den gouden standaard voerden, op de wereldmarkt zoowel absoluut als relatief verzwakt, die van de landen van het goudblok daarentegen relatief versterkt.

Naar aanleiding van onze opmerking, heeft de schrijver van dit artikel, die door derden van onze bezwaren op de hoogte was gebracht, daarop geantwoord, van welk antwoord wij inzage hebben gekregen. In overleg met de betreffende instantie hebben wij toen van verdere discussie afgezien, vooral waar het hier onbelangrijke punten betrof,<sup>1)</sup> met uitzondering van het uitgangspunt, dat echter door den schrijver werd gehandhaafd en waarover men moeilijk tot overeenstemming kan komen.

Wij blijven namelijk van meening, dat als basis voor een vergelijking niet 1929, maar in het algemeen 1931 juist is, omdat toen door de depreciatie van Pond en verdere valuta's een verschuiving is ingetreden, die zonder twijfel verband houdt met (wij zeggen niet: is toe te schrijven aan) monetaire factoren.

Intusschen is uit een nieuw onderzoek, nl. van de „Reichskreditgesellschaft”, hetwelk wij ontleenen aan „Der Deutsche Volkswirt” van 18 Jan. jl., gebleken, dat van 1931 tot 1934 het aandeel in den wereldhandel van landen met gedeprecieerde valuta gestegen is

<sup>1)</sup> Wellicht als gevolg van een minder juiste vertaling merkte de schrijver op, dat wij o.a. beweerd hadden, dat de verbetering van den buitenlandschen handel van Engeland aan de depreciatie van het Pond was toe te schrijven. Een dergelijke uitspraak hebben wij evenwel niet gedaan.

Verder vonden wij een bezwaar, dat de schrijver bij vergelijking van den uitvoer voor het eene jaar 60 en voor het andere jaar 83 landen had genomen. De schrijver vestigde onze aandacht er op, dat de betreffende cijfers niet op 63 maar op 73 (drie en zeventig) landen betrekking hadden. Ook al omvatten de 10 ontbrekende landen in 1933 slechts 1.9 pCt. van den wereldhandel, zoo was de vergelijking niettemin statistisch onjuist. Hetzelfde geldt tot op zekere hoogte voor de vergelijking van maandgemiddelden, die voor 1934 op 6, voor de jaren op 12 maanden waren gebaseerd. Tenslotte verschillen wij met den schrijver van meening, dat zooals wij hadden beweerd, Polen niet tot het goudblok, maar wel tot de goudlanden behoort.

### Indexcijfers van Nederlandsche aandelen.

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

Indexcijfers van 12 aandeelengroepen der Amsterdamsche effectenbeurs. <sup>1)</sup>

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

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

2 Januari 100.—	23 Januari 108.1
9 „ 102.4	„ 106.1
16 „ 103.8	

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

van 62 tot 66 pCt.; het aandeel van de overige landen (Goudblok en overige landen met oude valuta-pariteit) gedaald is van 38 tot 34 pCt. De volgende tabel toont verder duidelijk de verschuivingen in den wereldhandel in de periode van Januari tot September 1934 vergeleken met dezelfde periode van 1933.

Veranderingen in de handelsbeweging.  
Jan./Sept. 1934 t.o.v. Jan./Sept. 1933.

	Invoer	Uitvoer
52 Landen gezamenlijk	— 4.2	— 3.5
waarvan		
26 Europeesche	— 3.9	— 5.5
26 overzeesche	— 5.4	— 0.7
<b>Landen met onveranderde geldpariteit:</b>		
Frankrijk	— 18.3	— 3.1
België-Luxemburg	— 9.6	— 2.9
Nederland	— 10.6	— 2.6
Zwitserland	— 8.8	— 2.0
Italië	+ 2.2	— 14.6
<b>Landen met gedeprecieerde valuta:</b>		
Groot-Brittannië		
goud-pond	— 0.2	— 3.0
papier-pond	+ 10.1	+ 7.6
Zweden		
goud-kronen	+ 7.8	+ 10.0
papier-kronen	+ 20.3	+ 22.1
Vereenigde Staten		
goud-dollar	— 12.8	+ 1.2
papier-dollar	+ 20.0	+ 41.4
Japan		
goud-yen	+ 2.3	+ 1.6
papier-yen	+ 18.0	+ 16.3

Wij vestigen er volledigheidshalve de aandacht op, dat wij met deze tabel niets willen bewijzen. De jongste gegevens van den wereldhandel wijzen echter in de richting van een relatieve verzwakking van de positie van de z.g. goudlanden op de wereldmarkt, hetgeen dus een bevestiging is van onze uitspraak in het nummer van 31 Oct. jl. Wij laten echter de vraag onbeantwoord, aan welke oorzaken dit is toe te schrijven.

V.

### Koffie-statistiek over Januari 1935.

De dezer dagen verschenen Statistiek van de Firma G. Duuring & Zoon te Rotterdam geeft aan, dat in Januari de aanvoer geweest is als volgt:

	1935 bn.	1934 bn.	1933 bn.
in Europa	754.000	1.063.000	964.000
„ Ver. Staten van Amerika	953.000	1.071.000	825.000
Totaal	1.707.000	2.134.000	1.789.000

De Afleveringen in Januari waren:

	1935 bn.	1934 bn.	1933 bn.
in Europa	811.000	913.000	810.000
„ Ver. Staten van Amerika	965.000	1.109.000	904.000
Totaal	1.776.000	2.022.000	1.714.000

Vanaf 1 Juli tot 31 Januari waren de Aanvoeren in Europa en in Amerika tezamen 11.172.000 balen tegen 13.064.000 balen in 1933/34 en 10.520.000 balen in 1932/33, terwijl de Afleveringen bedroegen 11.960.000 balen tegen 12.905.000 balen in 1933/34 en 12.255.000 balen in 1932/33.

De zichtbare voorraad was op 1 Februari in Europa 2.574.000 balen tegen 2.631.000 balen op 1 Januari. In Amerika bedroeg hij 705.000 balen tegen 717.000 balen op 1 Januari. In Europa en in Amerika tezamen was de zichtbare voorraad dus op 1 Februari 3.279.000 balen tegen 3.348.000 balen op 1 Januari. Hij bedroeg op 1 Februari 1934 — 3.245.000 balen en op 1 Februari 1933 — 2.810.000 balen.

De zichtbare wereldvoorraad was op 1 Februari 6.560.000 balen tegen 6.646.000 balen op 1 Januari en 7.715.000 balen verleden jaar (in deze cijfers zijn niet begrepen de voorraden in het binnenland van Brazilië, waarvan de cijfers van 1 Februari en 1 Januari nog niet bekend zijn).

Rotterdam, 6 Februari 1935.

### Raming van de Europeesche bietsuikerproductie.

F. O. Licht publiceerde op 4 dezer eene nieuwe raming van den Europeeschen bietsuikeroogst, die vergeleken met zijn laatste raming d.d. 30 November en met de opbrengst van verleden jaar als volgt luidt:

	1934/35	1933/34	
	Raming 31 Jan. '35	Raming 30 Nov. '34	Opbrengst
	tons	tons	tons
Duitschland	1.675.000	1.675.000	1.625.000
Tsjecho-Slowakije	635.000	630.000	575.000
Oostenrijk	225.000	225.000	195.000
Hongarije	120.000	115.000	120.000
Frankrijk	1.200.000	1.175.000	1.100.000
België	270.000	260.000	240.000
Nederland	246.000	245.000	245.000
Denemarken	91.000	92.000	150.000
Zweden	272.000	265.000	270.000
Polen	445.000	430.000	425.000
Italië	345.000	350.000	310.000
Spanje	367.000	332.000	332.000
Gr. Brittannië en Ierland	706.000	660.000	660.000
Andere landen	366.000	373.500	345.500
Europa zonder Rusland	6.963.000	6.827.500	6.592.500
Rusland	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Europa incl. Rusland	8.463.000	8.327.500	8.092.500

### De zichtbare suikervoorraden in de wereld.

De zichtbare voorraden per 31 Dec. zijn volgens Czarnikow:

	1934	1933	1932
Duitschland	1.347.000	1.234.000	1.267.000
Tsjecho-Slowakije	504.000	456.000	569.000
Frankrijk	925.000	730.000	762.000
Nederland	337.000	371.000	291.000
België	233.000	177.000	175.000
Hongarije	108.000	123.000	103.000
Polen	400.000	388.000	466.000
U.K. Geimp. suiker	293.000	378.000	385.000
„ Binnenl. „	181.000	145.000	102.000
Europa	4.328.000	4.002.000	4.120.000
V.S. Alle havens	797.000	217.000	250.000
Cubaansche havens	327.000	391.000	608.000
Cuba binnenland	632.000	861.000	1.009.000
Java	2.055.000	2.810.000	2.881.000
Totaal	8.139.000	8.281.000	8.868.000

### AANVOEREN in tons van 1000 KG.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	3-9 Feb. 1935	Sedert 1 Jan. 1935	Overeenk. tijdvak 1934	3-9 Feb. 1935	Sedert 1 Jan. 1935	Overeenk. tijdvak 1934	1935	1934
Tarwe	17.782	122.943	96.216	—	775	1.595	123.718	97.811
Rogge	3.150	24.769	48.315	—	—	8.000	24.769	56.315
Boekweit	444	4.270	2.165	—	—	—	4.270	2.165
Mais	19.102	101.539	131.511	7.852	15.023	33.529	116.562	165.040
Gerst	2.497	20.322	24.569	1.826	3.091	3.523	23.413	28.092
Haver	1.456	6.926	16.862	460	460	—	7.386	16.862
Lijnzaad	—	6.210	20.106	38.419	58.674	29.936	64.884	50.042
Lijnkoek	100	127	18.265	—	—	—	127	18.265
Tarwemeel	522	2.370	1.635	70	765	247	3.135	1.882
Andere meelsoorten	959	5.778	6.017	—	551	725	6.329	6.742





STATISTISCH OVERZICHT

Table with columns: GRANEN EN ZADEN (TARWE, ROGGE, MAIS, GERST, LIJNZAAD), TUINBOUWARTIKELEN (WITTE KOOL, UIEN, ROODE KOOL), and VLEESCH (RUND-VLEESCH, VARKENS-VLEESCH). Rows show monthly data from 1925 to 1935.

1) Men zie voor de toelichting op dezen staat de nos. van 8, 15 Aug. 1928, 25 Febr. 1931 en 15 Febr. 1933. 2) Tot Jan. 1931 Harde Winter No. 2 van Jan. 1931 tot 16 Dec. 1929 tot 26 Mei 1930 74/5 K.G. Hongaarsche vanaf 26 Mei 1930 tot 23 Mei 1932 74 K.G. Zuid-Russische; van 23 Mei 1932 tot 2 Oct. 1933 No. 2 Canada. 3) Canada. Van 19 Sept. '32 tot 24 Juli '33 62/63 K.G. Z.-Russ. 4) 2 Febr. 5) 9 Febr. 6) 7 Febr. 7) 1 Febr. 8) 8 Febr.

Vervolg STATISTISCH OVERZICHT

Table with columns: MINERALEN (STEENKOLEN, PETROLEUM, BENZINE), TEXTIELGOEDEREN (KATOEN, WOL), and DIVERSEN (KOE-HUIDEN, KALK-SALPETER). Rows show monthly data from 1925 to 1935.

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



**NEDERLANDSCHE BANK.**

Verkorte Balans op 11-Februari 1935.

**Activa.**

Binnenl. Wis- sels, Prom., enz. in disc.	Hfdbk. f 22.748.666,09 Bijbnk. „ 431.851,98 Ag. sch. „ 3.061.300,59	f 26.241.818,66
Papier o. h. Buitenl. in disconto	„ „	„
Idem eigen portef.	f 866.250,—	„
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel.	„ „	866.250,—
Beleeningen incl. vrsch. in rek.-crt. op onderp.	Hfdbk. f 88.732.609,62 <sup>1)</sup> Bijbnk. „ 3.581.623,24 Ag. sch. „ 37.546.628,84	f 129.860.861,70
Op Effecten	f 125.359.020,94 <sup>1)</sup>	„
Op Goederen en Spec.	„ 4.501.840,76	129.860.861,70 <sup>1)</sup>
Voorschotten a. h. Rijk	„ „	„
Munt, Goud	f 102.585.230,—	„
Muntmat., Goud	„ 712.259.176,80	f 814.844.406,80
Munt, Zilver, enz.	„ 22.416.307,88	„
Muntmat., Zilver	„ „	837.260.714,68 <sup>1)</sup>
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfond	„ „	38.003.284,19
Gebouwen en Meub. der Bank	„ „	4.970.000,—
Diverse rekeningen	„ „	5.689.260,56
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221)	„ „	16.996.491,37
		f 1.059.888.681,16

**Passiva.**

Kapitaal	f 20.000.000,—
Reservefonds	„ 3.807.914,92
Bijzondere reserve	„ 5.000.000,—
Pensioenfond	„ 9.225.927,07
Bankbiljetten in omloop	„ 855.050.065,—
Bankassignatiën in omloop	„ 73.334,53
Rek.-Cour. Het Rijk	f 58.690.772,12
saldo's: Anderen	„ 102.380.794,55
Diverse rekeningen	„ 5.659.872,97
	f 1.059.888.681,16

Beschikbaar metaalsaldo f 430.836.390,25  
 Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is „ 1.077.090,975,—  
 Schatkestpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht „ „

1) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) f 73.789.100,—  
 2) Waarvan in het buitenland „ 49.775.319,64

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Ander opsch. schulden	Beschikk. Metaal- saldo	Dek- kings- perc.
	Munt	Muntmat.				

11 Febr. '35	102585	712.259	855.050	161.145	430.836	82
4 „ '35	102185	712.259	875.860	156.839	424.358	81
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54

Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkst- promessen rechtstreeks	Belee- ningen	Papier op het buitenl.	Diverse reke- ningen <sup>1)</sup>
------	--------------------------	----------------------------------	---------------	------------------------	------------------------------------

1) Onder de activa.

**JAVASCHE BANK.**

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Ander opsch. schulden	Beschikk. metaal- saldo
------	------	--------	------------	-----------------------	-------------------------

Data	Wissels. buiten N.-Ind. betaal.	Dis- conto's	Belee- ningen	Diverse reke- ningen <sup>1)</sup>	Dek- kings- percen- tage
------	---------------------------------	--------------	---------------	------------------------------------	--------------------------

Data	Wissels. buiten N.-Ind. betaal.	Dis- conto's	Belee- ningen	Diverse reke- ningen <sup>1)</sup>	Dek- kings- percen- tage
------	---------------------------------	--------------	---------------	------------------------------------	--------------------------

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
------	--------	-------------------------	-------------------------------	-------------------------------------	------------

Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits Bankers Other Accounts		Reserve	Dek- kings- perc. 1)
------	-----------	---------------	---------------------------------------	--	---------	----------------------

1) Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

**BANK VAN FRANKRIJK.**

Data	Goud	Zilver	Te goed in het buitenl.	Wis- sels	Waarv. op het buitenl.	Belee- ningen	Renteloos voorschot v. d. Staat
------	------	--------	-------------------------	-----------	------------------------	---------------	---------------------------------

Data	Bons v. d. zelfst. amort. k.	Diver- sen <sup>1)</sup>	Circulatie	Rekg. Courant		
				Staat	Zelfst. amort.k.	Parti- culieren

1) Sluitpost activa.

**DUITSCHE RIJKBANK.**

Data	Goud	Daarvan bij buitenl. circ. banken <sup>1)</sup>	Deviezen als goud- dekking geldende	Ander wissels en cheques	Belee- ningen
------	------	---	-------------------------------------	--------------------------	---------------

Data	Effec- ten	Diverse Activa <sup>2)</sup>	Circu- latie	Rekg.- Crt.	Diverse Passiva
------	------------	------------------------------	--------------	-------------	-----------------

1) Onbelast. 2) W.o. Rentenbankscheine 7 Febr., 31 Jan. 1935, resp. 39, 15 mill.

**NATIONALE BANK VAN BELGIË (in Belga's).**

Data 1935	Goud		Binnen- en buitenlandse wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfondsen	Voorschot aan den Staat	Overheids- fondsen	Circulatie	Rekg. Crt.	
	Munt en metaal	Munt en diversen						Schatkist	Partic.

**FEDERAL RESERVE BANKS.**

Data	Goudvoorraad			Wissels	
	Totaal bedrag	Goud- certifi- caten <sup>1)</sup>	"Other cash" <sup>2)</sup>	In her- disc. v. d. member banks	In de open markt gekocht

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circu- latie	Totaal Depo- sito's	Gestort Kapitaal	Goud- Dek- kings- perc. <sup>3)</sup>	Algem. Dek- kings- perc. <sup>4)</sup>
------	---------------------------	-----------------------------	---------------------	------------------	---------------------------------------	--

1) Deze certificaten werden door de Schatkest 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 opsch. schulden: F. R. Notas 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
------	-----------------	-------------------------	---------------	----------------------------	---------------------	-----------------------

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- reffende valuta.