

# Economisch-Statistische Berichten

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

20<sup>e</sup> JAARGANG

WOENSDAG 20 FEBRUARI 1935

No. 999

## 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.

INTERCOMMUNALE BELASTINGVERDEELING door Prof. Dr. N. J. Polak.....	174
De economische beteekenis onzer nationale havens door C. Vermey.....	175
Grenzen van „ordering” door Mr. J. Bierens de Haan	177
De medewerking van de arbeidersorganisaties bij de ordering door Dr. Ir. B. Bölger.....	179
Java en Britsch-Indië door Th. Ligthart.....	180
Het aandeel van het motor-wegverkeer in de kosten van den weg door Ir. A. Plomp.....	181
De Rijksmiddelen over Januari 1935.....	184
AANTEEKENINGEN:	
Een conjunctuurfonds in Finland.....	185
Engeland's import en export van suiker.....	186
Is vliegen gevaarlijk?.....	186
De Regeering over haar handelspolitiek.....	187
Verschuivingen in den Engelschen invoer van levens- middelen.....	187
MAANDCIJFERS:	
Emissies in Januari 1935.....	188
Overzicht van den stand der Rijksmiddelen.....	188
STATISTIEKEN.....	189—192
Geldkoersen. — Wisselkoersen. — Bankstaten.	

19 FEBRUARI 1935.

Bij het aanschouwen van de iets vastere geldkoer-  
sen zou men licht de gevolgtrekking kunnen maken,  
dat de middelen op de geldmarkt wat minder ruim  
zouden zijn. Dit is toch echter niet het geval. De hoo-  
gere koers voor driemaands bankaccept —  $\frac{9}{16}$  pCt. —  
is slechts aan toevallige omstandigheden toe te schrij-  
ven. Ook was er de laatste dagen weder een zekere  
terughoudendheid waar te nemen. Call onveranderd  
1 pCt., daggeld  $\frac{1}{4}$  pCt.

\* \* \*

Op de wisselmarkt heerschte deze week een tame-  
lijk rustige stemming. Groote koersschommelingen  
kwamen niet voor. Het Pond Sterling vertoonde eeni-  
ge neiging tot daling, waarvoor men de oorzaak wil  
toeschrijven aan een minder gunstige beoordeeling  
van den politieken toestand in Engeland. Van 7.25  
is de koers tot 7.20 $\frac{1}{4}$  teruggelopen om gisteren plot-  
seling weder tot 7.24 te stijgen, waarop een reactie  
tot 7.21 volgde. Ook de Dollar is voortdurend eerder  
aangeboden gebleven, waartoe de verklaringen van  
Morgenthau wel zullen hebben bijgedragen; van  
1.48% is de noteering tot 1.47% ingezakt om op  
1.48% te sluiten. Toen na afloop der zaken de uit-  
spraak van het Opperste Gerechtshof inzake de goud-  
clausule bekend werd, trachtte men nog afdoeningen  
te forceeren op koersen ver onder de slotprijzen. De  
Fransche Franc is van 9.76 $\frac{1}{2}$  op 9.75% gekomen.  
Voor den aankoop van baren in Parijs was er deze  
week geen vraag naar Francs, daar de Londensche  
goudprijzen arbitrage met Parijs niet toelieten. Mar-  
ken liepen van 59.41 op 59.33 terug. In Credietperr-,  
Effectensperr- en Register-Marken ging er weinig  
om onder teruglopende koersen. Belga's met weinig  
verandering eerder aangeboden, slot 34.51. Ook Zwit-  
sersche Francs lager: 47.88. Indië lager: 100%. Ar-  
gentijnsche Pesos: 38. Milreis: ca. 10. In Brazilië zijn  
de deviezenvoorschriften weder herzien.

De marges op de termijnmarkt veranderden maar  
weinig; Ponden op een- en drie-maands levering  
deden tenslotte  $\frac{1}{2}$  en 1% c. boven contant, Dollars  
 $\frac{3}{16}$  resp.  $\frac{1}{2}$  c. agio.

De vraag voor gouden baren voor buitenlandsche  
rekening bleef, hoewel in kleineren omvang, aanhou-  
den. Baren, levering Amsterdam, noteerden f 1.655,  
levering Londen f 1.656. Sovereigns 12.19, Eagles  
2.48 $\frac{1}{2}$ , Gouden Tientjes 10.17. Marken bankpapier  
56.10.

## INTERCOMMUNALE BELASTING- VERDEELING.

Kort na de oorlog hebben de Volkenbond en de Internationale Kamer van Koophandel het vraagstuk ter hand genomen, hoe voor personen en lichamen, die in verschillende landen belangen, bedrijven, werkzaamheden, kapitaalbeleggingen hebben, dubbele belasting, in de verschillende landen tezamen naar grotere baten dan zij in totaal genoten, kon worden voorkomen. Dit bleek al zeer spoedig een netelig vraagstuk te zijn, niet zozeer van de zijde der contribuabelen, als wel van die der staten onderling. Om dubbele belasting te voorkomen moest op ieder punt een der betrokken staten zich geheel of gedeeltelijk terugtrekken. En nu was het de grote moeilijkheid, uit te maken, welke staat terrein aan de andere moest afstaan. Het vraagstuk van het voorkomen van dubbele belasting bleek dus meer en meer een vraagstuk van belastingverdeling: was dit laatste probleem bevredigend opgelost, dan bood het eerste vrijwel geen moeilijkheden meer.

In ons land heeft een dergelijk probleem bestaan van dubbele belastingheffing door verschillende gemeenten. De wet van 1929 tot regeling van de financiële verhouding van rijk en gemeenten heeft met de forensenbelasting de mogelijkheid van dubbele heffing doen vervallen. De moeilijkheden ten aanzien van de belastingverdeling vormden hier, waar de gemeenten onder de vigeur staan van de centrale rijkswetgeving, geen obstakel, althans niet in die mate als bij het zoeken van een regeling tussen soevereine staten. De dubbele belasting is met een kloeke maatregel terzijde gesteld, de belastingverdeling tussen de gemeenten is grotendeels aan het toeval overgelaten.

Toch brengt de intercommunale belastingverdeling precies dezelfde problemen teweeg als de internationale, waaraan de Volkenbond en de I.K.K. talrijke conferenties en belangwekkende rapporten hebben gewijd.

Het centrale vraagstuk bij die internationale belastingverdeling was en is steeds het belangenconflict tussen crediteur- en debiteurstaten. Eerstgenoemde herbergen de hoofdkantoren, de geïnteresseerden en de geldschieters van bedrijven, die ten dele of zelfs overwegend op het grondgebied van laatstgenoemde worden uitgeoefend. De inkomens, door inwoners van crediteurlanden rechtstreeks of middellijk uit debiteurlanden genoten, vormen het object van dit belangenconflict. Hebben crediteurlanden de neiging, de woonplaats van de contribuabele als criterium voor belastbaarheid aan te nemen, debiteurlanden geven de voorkeur aan de herkomst van het inkomen, aan de situatie van de concrete economische goederen, waaruit of waarmede het inkomen is verkregen.

Het werk van Genève culmineert in de aanwijzing van een aantal inkomens, die in het land van herkomst, en van andere, die in het land, waar de genietter woont, voor belasting in aanmerking komen. Verschillende stelsels zijn uitgewerkt om te bewerkstelligen, dat het woonplaatsland verrekening of aftrek toelaat voor inkomens, waarover volgens de gestelde regelen het herkomstland reeds belasting heeft geheven.

De regels voor de belastingverdeling tussen woonplaats- en herkomststaten zijn in grove trekken, zonder aanspraak op nauwkeurigheid of volledigheid, aldus samen te vatten.

Het herkomstland heeft de voorkeur voor:

1. Inkomsten uit onroerende goederen en uit daarop gevestigde hypotheek; in dit geval is het herkomstland het land, waar het onroerend goed is gelegen.
2. Inkomsten uit onderneming; in dit geval is het herkomstland het land, waar de onderneming een vaste nederzetting (*établissement stable*) onderhoudt.
3. Tantièmes van directeuren en commissarissen;

in dit geval is het herkomstland het land, waar de werkelijke leiding der onderneming zich bevindt.

4. Salarissen en andere inkomsten uit arbeid; in dit geval is het herkomstland het land, waar de arbeid wordt uitgeoefend.

5. Salarissen en pensioenen van openbare ambtenaren; in dit geval is het herkomstland het land, dat de salarissen en pensioenen betaalt.

Daarentegen heeft, voor zover het persoonlijke belastingen betreft, alleen het woonplaatsland recht op belasting van inkomsten uit effecten (incl. hypothe-caire *obligatiën*), geldleningen, deposito's, rekening-courant-saldi, lijfrenten enzovoort, met uitzondering van dezulke inkomsten, hierboven onder 1—5 genoemd.

Op deze wijze is door het herkomstbeginsel een deel der belasting voorbehouden aan de debiteurstaten, terwijl een ander deel, op grond van het woonplaatsprincipe, aan de crediteurstaten toevalt.

Mutatis mutandis komt de tegenstelling crediteur- en debiteurstaat ook voor in onze Nederlandse intercommunale samenleving. Vroeger sprak men van woon- en werkgemeenten, wat ten dele met crediteur- en debiteurgemeenten samenvalt. De contribuabele, voor wiens aanslag een repartitie tussen de gemeenten de moeite het meeste waard kan zijn, is de vermogende koopman, die zijn voornaamste bezit en zijn voornaamste bedrijfswerkzaamheid heeft in een nijver stedelijk centrum en woont in een aantrekkelijke landelijke gemeente. Een inkomenstroom vloeit in de vorm van huur, rente, winst, salaris, tantième uit de debiteurstad naar het crediteurlustoord.

Bij de opheffing van de forensenbelasting heeft men de heffing van directe belasting naar het inkomen willen egaliseren door heffing van gemeentefondsbelasting, welke opbrengst naar een bepaalde maatstaf tussen de gemeenten zou worden verdeeld. De nood der gemeenten heeft echter thans de sterk uiteenlopende gemeentelijke heffingen nieuw leven ingeblazen. Opcenten op gemeentefonds-, inkomsten- en vermogensbelasting worden in de steden steeds hoger, verschillen accentueren zich meer en meer. En juist deze zeer belangrijke belastingen worden geheel naar het woonplaatsbeginsel geheven.

Dat heeft tengevolge, dat de werk- of debiteurgemeenten, die ten behoeve van de bedrijvigheid zich tal van kosten moeten getroosten, een groot deel van de op haar gebied gebeurde inkomsten onbelast moeten laten en dientengevolge van haar inwoners hoge en steeds verhoogde heffingen moeten verlangen. Daarentegen kunnen de woon- of crediteurgemeenten, die toch al op lagere lasten zitten, volstaan met geringe heffingen op de grotendeels elders verkregen inkomsten hunner inwoners. Dit verschil leidt tot verhuizing, tot verdere vermindering van belastingcapaciteit in de werkgemeente, tot verdere verhoging van de heffingen aldaar, vernieuwde uittocht van contribuabelen enzovoort, dus tot voortdurende vergroting van de verschillen en voortdurende agglomeratie van vermogenden in villadorpen.

Wij geven geen acht op de bedenkelijke sociale zijde van zulk een ontwikkeling van afzonderlijke wooncentra voor verschillende klassen der maatschappij. Ons interesseren hier alleen de fiscale en de economische gevolgen. Die zijn al ernstig genoeg.

De werkgemeente, die zich door de toepassing van het woonplaatsbeginsel en de vlucht van de welgestelden naar de villadorpen steeds meer belasting naar inkomen en vermogen ziet ontgaan, moet haar toevlucht zoeken bij andere heffingen. Haar aandeel in de opcenten op de Dividend- en Tantiëmbelasting ligt vast. Veranderlijk daarentegen zijn opcenten op grond- en op personele belasting, alsmede de zakelijke belasting op het bedrijf, de straatbelasting en de tarieven van de bedrijven voor levering van gas, water, elektrische stroom, telefoonansluiting e.d. Worden deze, nadat de opcenten op de belastingen naar in-

komsten en vermogen het plafond hebben bereikt, óók al verhoogd (of niet voldoende verlaagd), dan volgt na de uittocht der inwoners die der bedrijven en dan wordt de vestiging van nieuwe bedrijven tegengehouden. Zo gaat dan de werkgemeente, waar het hart der natie klopt, steeds verder in de put, terwijl het deftige dorp, waar de vergulde jeugd in verwatening en genotzucht opgroeit, steeds meer tot grootheid komt.

Annexatie kan hier niet baten, daarvoor liggen de villadorpen veelal te ver van de steden verwijderd. Bovendien, behoort Wassenaar bij Rotterdam of bij Den Haag, behoort Bloemendaal bij Amsterdam of bij Haarlem, behoort Baarn bij Amsterdam of bij Utrecht? Is niet zelfs een bepaalde wijk van Den Haag als buitenplaats van Rotterdam te beschouwen?

Het enige, wat hier kan baten, is toepassing van de Geneefse beginselen voor internationale belastingverdeling bij de intercommunale. De Rijksambtenaar regelt de aanslag van de belastingplichtige in inkomsten, gemeentefonds- en vermogensbelasting. Nadat hij het gehele belastbare bedrag heeft vastgesteld, gaat hij na, in welke gemeenten de onroerende goederen, die de belastingplichtige in eigendom of onder hypotheccair verband heeft, gelegen zijn, in welke gemeenten de contribuabele zijn beroep of bedrijf uitoefent, in welke gemeenten de ondernemingen, waarvan hij directeur of commissaris is, zijn gevestigd, welke gemeente hem salaris of pensioen uitbetaalt. De aanslag wordt dan verhoogd met de opcenten, die iedere herkomstgemeente over het door haar te belasten bedrag heft, en daarna met de opcenten, die de woonplaatsgemeente heft over de totale aanslag, verminderd met het bedrag, waarover de herkomstgemeenten reeds opcenten hebben geheven.

Deze verdelingswijze brengt geen herleving van de forensenbelasting: de belasting wordt slechts éénmaal geheven, overeenkomstig de Geneefse beginselen. Voor de inwoner van een lustoord brengt zij wel verhoging van bijdrage mee, voor zover de herkomstgemeente hogere opcenten heft dan de woonplaatsgemeente. Dit is zeker geen bezwaar.

Wij ontveinzen ons geenszins de technische moeilijkheden, aan deze verrekening verbonden. Maar wij achten ons niet verantwoord, met het oog dáárop het bovenontwikkelde denkbeeld onder ons te houden.

P.

#### DE ECONOMISCHE BETEKENIS ONZER NATIONALE HAVENS.

Heb ik in een vorige beschouwing getracht een overigens allerminst op volledigheid aanspraak makend beeld te geven van het wel zeer uitgebreid complex der belangen, welke alle bij de moderne wereldhavens zijn betrokken, ditmaal wil ik wat meer in bijzonderheden treden wat het goederenvervoer over de Rotterdamsche haven aangaat.

Men kan dit goederenvervoer in drie groepen indeelen. Allereerst is daar het massaal vervoer, t.w. ertsen, kolen en granen. Deze drie vormen feitelijk de basis waarop de haven-structuur — en ik denk thans aan de transito-haven bij uitnemendheid, t.w. Rotterdam — rust. De ertsen gaan uitsluitend naar het geographisch achterland en met name naar het Westfaalsche industriegebied, waar de z.g. Schwerindustrie ze verwerkt. De wel zeer gunstige geographische ligging van Rotterdam, stempelt de Maasstad tot de aangewezen doorvoerhaven voor dit massaal vervoer. De particuliere ondernemers hebben door een voortreffelijke outillage de los-snelheid der schepen tot het maximum weten op te voeren. Lange jaren had de Rotterdamsche haven het feitelijk monopolie voor den overslag van ertsen, maar zij, die de positie dezer haven in dit opzicht vrijwel onaantastbaar achtten, hebben onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheid dat Rotterdam's groote rivaal aan de Schelde, t.w. Antwerpen, op den duur zou trachten een deel van dit verkeer tot zich te trekken. Het mag als

bekend worden verondersteld, dat de haven van Antwerpen de voortdurende aandacht en steun van de Belgische Regeering geniet. Men ziet bij onze Zuidelijke burens veel meer het groote belang in van een welvarende haven en de Landsregeering schroomt dan ook niet waar noodig de kapitalen tot zéér lagen rentevoet te fourneeren, om uitbreiding en verbetering der haven mogelijk te maken. Daarnaast is er — ook dit dient volledigheidshalve gereleveerd — een fundamenteel verschil in de exploitatie der beide havens. In Antwerpen is, in tegenstelling met Rotterdam, waar aan het particuliere initiatief volle vrijheid wordt gelaten, de exploitatie van kranen, loodsens, kortom van alles wat tot de outillage der haven behoort, goeddeels zoo niet uitsluitend in handen der Gemeente, die dan ook een afzonderlijke en overzichtelijke haven-administratie voert, waardoor het ten allen tijde mogelijk is de uitkomsten dier exploitatie vast te stellen. Sedert einigen tijd zijn ook in Antwerpen door de Sociéte Stocatra de eerste elektrische laad- en losbruggen in bedrijf gebracht en het Gemeentebestuur van Antwerpen heeft, zooals ik kort geleden in een bijdrage in dit weekblad memoreerde, besloten over te gaan tot het in bedrijf stellen van een kleiner type laad- en losbrug. De gevolgen zijn voor Rotterdam niet uitgebleven. Uit de navolgende tabel blijkt niet slechts hoezeer de ertsaanvoeren sedert de crisis te Rotterdam zijn teruggevoeren, maar tevens dat het in 1934 in Antwerpen verwerkte kwantum erts vergeleken met het jaar 1932 — toen ook in Rotterdam het diepste punt bereikt werd — vrijwel is verdubbeld, terwijl mag worden aangenomen dat, indien het accres der beide laatste jaren ook in 1935 bestendigd wordt, de totale hoeveelheid der via Antwerpen aangevoerde erts vrijwel gelijk zal zijn aan die van 1929. Nu zegge men niet, wat beteekent tenslotte een hoeveelheid van rond 2 miljoen tons — in 1929 in Antwerpen aangevoerd — vergeleken met de hoeveelheid die in datzelfde jaar via Rotterdam (inclusief Pernis/Vondelingenplaat) werd verscheept. Er is hier een zeer duidelijke stijging en indien Antwerpen — gesteund door de bekende maatregelen, t.w. compensatie-bijslagen, vrij sleepen op het traject Antwerpen-Dordrecht e.d. — geleidelijk tot verdere uitbreiding der bestaande outillage overgaat, is het gevaar allerminst denkbeeldig, dat een verdere aftapping van verkeer plaats vindt. Antwerpen is trouwens niet de eenige haven die Rotterdam bedreigt. De zeer geprononceerde politiek der Deutsche Rijksregeering om voor Duitschland bestemde lading — en uit Duitschland uitgevoerde goederen — vaak ten koste van aanzienlijke financieele offers — men denke in dit verband bijv. aan de tarievenpolitiek der Deutsche Rijksspoorwegen — over Deutsche havens te leiden, is oorzaak dat in het bijzonder de ertsaanvoeren over Emden in het afgelopen jaar, vergeleken met 1933, *practisch zijn verdubbeld ten koste van Rotterdam*. De volgende tabel — het Gemeentelijk Havenbedrijf heeft mij op de meest welwillende wijze uitgebreid en interessant cijfer-materiaal ter beschikking gesteld, waarvoor ik te dezer plaatse nog eens mijn erkentelijkheid wil uitspreken — geeft van het verloop der ertsaanvoeren in de havens Rotterdam—Emden—Antwerpen een duidelijk beeld:

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	(In duizenden tonnen)					
Rotterdam <sup>1)</sup> . . . . .	10.372	8.723	4.090	2.125	2.700	4.399
Emden . . . . .	2.304	1.803	766	555	1.274	2.493
Antwerpen . . . . .	1.955	1.420	1.174	837	1.180	1.509

<sup>1)</sup> Rotterdam incl. Pernis/Vondelingenplaat.

Een analoog verloop toont de uitvoer van het tweede belangrijke massale vervoer, t.w. kolen, cokes en briketten (zonder rekening te houden met bunker-kolen). Vergeleken met het jaar 1929 zag Antwerpen den uitvoer daarvan in het afgelopen jaar met rond 800.000 tons toenemen, terwijl de *stijging* van den uitvoer over Emden niet minder dan ca. twee

millioen tons bedroeg! Alsof deze aderlating ten koste van Rotterdam nog niet genoeg ware, eischt ook Brèmen een steeds grooter aandeel van dezen uitvoer voor zich op. Weliswaar zijn op dit oogenblik nog geen officieele cijfers ten aanzien van den totalen uitvoer over de Weserhaven van dezen post bekend, maar het verslag der Kamer van Koophandel te Bremen vermeldde dat gedurende de eerste tien maanden de uitvoer van kolen etc. niet minder dan 659.000 tons bedroeg. Gedurende de eerste tien maanden van 1934 werden derhalve reeds rond 160.000 tons meer uitgevoerd dan in het geheele jaar 1933 of, vergeleken met het geheele jaar 1932 430.000 tons meer. En men is nog niet tevreden en appelleert bij de Rijksregering dat den Duitschen Noordzeehavens een belangrijk grooter aandeel in dezen uitvoer toekomt. Dezelfde factoren die ik reeds bij den post erts besprak, beïnvloeden evenzeer den uitvoer over Antwerpen en de Deutsche havens van kolen, cokes en brikèttèn. En men bedenke dat het hier gaat om vervoer dat de basis vormt voor het massaal vervoer over Rotterdam, d.w.z. van de haven zelve!

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	(In duizenden tonnen)					
Emden .....	1.310	1.295	1.333	2.429	3.125	3.294
Rotterdam <sup>1)</sup> ...	9.179	8.252	7.273	4.889	5.635	6.990
Antwerpen (incl. bunkercolen)	1.775	1.768	± 2.224	1.954	2.069	2.570
Bremen .....	35	13	214	222	490	—

<sup>1)</sup> Rotterdam incl. Pernis/Vondelingenplaat.

Het voortdurend streven van Antwerpen en de Deutsche Noordzeehavens om een steeds grooter aandeel van het massaal vervoer tot zich te trekken, bewijst van hoe groote beteekenis men dit vervoer aldaar acht. Rijk en Gemeente werken eendrachtig samen om het doel dat men zich heeft gesteld te verwezenlijken. Dit streven is begrijpelijk. De haven zelve is, evenzeer als — in laatste instantie — het land in zijn geheel, gebaat met een intensief scheepvaart-verkeer. Daarnevens is er een onmiskenbare wisselwerking. Zonder de ertsaanvoeren zou bijvoorbeeld het Rijnverkeer op Rotterdam, om bij onze nationale haven te blijven, nimmer een zoo groote vlucht hebben kunnen nemen. Immers maakt juist het ertsvervoer naar de Ruhr het den Rijnrederijen, zoowel als den particulieren Rijnschippers mogelijk tot concurrerende vrachten kolen van de Ruhr te vervoeren. Hoe grooter de mogelijkheid als „basis” een gedeeltelijke lading „bulk” goed te secureeren, hoe gereeder aanleiding er bestaat om de mogelijkheid eener geregelde verbinding onder het oog te zien en dit geldt mutatis mutandis ook voor de Rijnvaart die, indien de schepen naar of van Duitschland met een volle lading kolen of erts kunnen varen, er eerder toe komt ander vervoer tot billijke vrachtcijfers te accepteren naar of van de haven waar in de één of andere richting op een volle lading kan worden gerekend. Zeker niet alle, maar toch in ieder geval een niet onbelangrijk percentage der zeeschepen, die erts van overzee aanvoeren, vertrekken wederom met kolen van Rotterdam. Hoe grooter het aantal zeeschepen, dat de Rotterdamsche haven aanloopt en dit geldt ook voor de Rijnschepen, hoe grooter de kans op werk voor de Rotterdamsche reparatiewerven. Sleepbootondernemingen, proviandmakelaars, bootsheden, zij profiteeren zonder uitzondering van deze categorie schepen. De te Rotterdam gevestigde Rijnvaart-ondernemingen, groote kolenfirma's, leveranciers van bunkercolen, ja ook de scheepshypotheekbanken, zij zijn alle nauw geïnteresseerd bij de massale transporten, waarbij dan natuurlijk ook de machinale bedrijven, groot-afnemers van electriciteit, een rol van niet te onderschatten beteekenis vervullen.

Werkt bovendien het massaal-vervoer ook niet de vestiging van industrieën dan wel de werkgelegenheid in de hand? Men denke aan de phosphaat-fabrieken, maar óók aan de helaas voor Rotterdam verloren

gegané potasch-transporten om slechts enkele voorbeelden te noemen. Moge, oppervlakkig gezien, uit een oogpunt van directe werkverschaffing in den vorm van handarbeid, het massaal-vervoer minder dan het stukgoed tot de „verbeeldingskracht” van den oningewijde spreken, het massaal-vervoer is er niet minder een factor van de allergrootste beteekenis om.

En dan nog een korte beschouwing met betrekking tot het eveneens gewichtige massaal-vervoer, dritter im Bunde, t.w. de granen. Ook hier machinale lossing, maar toch óók veel handarbeid en allerlei nevenbedrijven die onmiddellijk bij deze goederen-categorie zijn betrokken. Allereerst de zeer belangrijke graanhandel zelf met zijn termijn-markt. Het zou mij te ver voeren bij elk der groepen uitvoerig stil te staan om een volledig en dus tot in bijzonderheden uitgewerkt beeld te geven van haar invloedssfeer. Men denke echter aan het factor-bedrijf, controleurs, wegers, binnenschippers, Rijnvaart, aan de exportzaken, die zich tot voor kort zoo belangrijk ontwikkelden en waardoor nieuw scheepvaartverkeer naar Rotterdam werd getrokken, aan de z.g. zakgoed-stations, de gigantische graansilo's! Maar ook hier oefenen crisis en concurrentie haar noodlottigen invloed. De crisis die ertoe leidt dat de contingententeeringsmaatregelen en bescherming van den eigen landbouw den overzeeschen aanvoer steeds meer doen terugloopen. De crisis die óók oorzaak is dat de zaken met Duitschland steeds meer in beteekenis afnemen. En dan is er ook Antwerpen, dat geleidelijk de beschikking heeft gekregen over een aanzienlijk aantal drijvende elevatoren, dat steeds zorgt paraat te zijn of in den kortst mogelijken tijd te worden, teneinde zijn deel op te eischen. Wordt naar mijn stellige overtuiging de graanpositie — en ik denk hierbij in het bijzonder aan de loshaven der schepen — in eerste en laatste instantie beheerscht door markt-technische factoren, Rotterdam dient te allen tijde en in ieder opzicht waakzaam te zijn. Den particulieren ondernemers geldt deze waarschuwing niet; uit welbegrepen eigenbelang houden zij vanzelf rekening met de eischen, die aan hen worden gesteld en zij hebben bij herhaling getoond over een even groot aanpassingsvermogen als juist inzicht te beschikken, maar Gemeentelijke overheid noch Landsregering gaan in deze vrij uit. Eenerzijds is bij herhaling de „bewegelijkheid” van den concurrent, die zoo noodig door- en toetast, onderschat, anderzijds onderschat men de beteekenis der wereldhaven zelve.

Onderstaand vergelijkend overzicht van de graan-aanvoeren te Rotterdam en Antwerpen gedurende het tijdvak 1929—1934, is eveneens belangwekkend:

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
	(In duizenden tonnen)					
Rotterdam <sup>1)</sup> ...	3.631	4.059	4.663	4.299	3.678	3.164
Antwerpen .....	3.547	3.380	4.330	3.983	3.429	3.376

<sup>1)</sup> Incl. Pernis/Vondelingenplaat.

Het beeld dat 1934, wat den aanvoer van granen betreft, vertoont zou ongetwijfeld belangrijk gunstiger zijn, indien bovengenoemde factoren geen remmenden invloed hadden geïnteresseerd. Gratuite verklaringen van regeeringszijde, dat Rotterdam door de maatregelen op landbouwgebied in zijn graanhandel en daarmee in zijn haven waarlijk niet zoo zwaar is en wordt getroffen, kunnen in haar algemeenheid gemakkelijker worden afgelegd dan bewezen. De cijfers spreken een andere taal.

\* \*

Resten dan nog de beide andere goederen-categorieën, t.w. massaal stukgoed, d.w.z. goederen, weliswaar op groote schaal aan- of uitgevoerd — men denke, om slechts een enkel voorbeeld te noemen, aan ruwe metalen e.d. — maar daarom toch niet vallend onder de categorie massaal-vervoer, en het eigenlijke stukgoed: kisten, balen, vaten e.d. Met name bij deze beide laatste categorieën van goederen, die op hun beurt de basis vormen voor het lijnbedrijf en waarvan het stukgoed de best betalende lading voor die lijnen

vormt, speelt de handarbeid een overwegende rol en vinden tal van nevenbedrijven een bestaansmogelijkheid. Men denke slechts aan de expediteurs en vee-men, het entrepôtbedrijf, het vervoer per as, per vrachtauto, te water en per spoor! Het behandelen van stukgoederen eischt het gebruik maken van loodsen door de lijnrederijen; zonder deze laatste kan de industrie niet op geregelde verbindingen met de overzeesche afzetgebieden rekenen en hier zien wij dus alweder de wisselwerking. Hoe talrijker en uitgebreider de geregelde verschepingsgelegenheid is, hoe krachtiger de zeehavens als „magneet” fungeert. Tot ver in het geographisch achterland reikt de invloed-sfeer der lijnhavens. Natuurlijk speelt ook de inheemsche industrie een rol van beteekenis. In dit opzigt is Antwerpen — vooralsnog — bevoorrecht boven Rotterdam. Immers wordt Antwerpen gevoed door een krachtig ontwikkelde nijverheid in het land zelve. De Belgische industrie draagt er in niet geringe mate toe bij, dat Antwerpen zich als lijnhaven heeft kunnen ontwikkelen. Hier heeft men een typisch voorbeeld van een industrieel centrum, dat zelf de basis heeft gelegd voor een lijnverkeer, in tegenstelling met industrieën die, dank zij bestaande verbindingen eerst recht tot ontwikkeling komen. Op de noodzakelijkheid om voortdurend te streven naar vestiging van industrieën binnen het havengebied van Rotterdam is reeds herhaaldelijk en terecht gewezen. Rotterdam's bij uitstek gunstige geographische ligging en voortreffelijke outillage scheppen hiertoe overigens de onmisbare voorwaarden. Maar dan dienen ook de Landregeering en Overheid zich bewust te worden van de taak die hier voor beiden is weggelegd. Elders, het zij nog eens herhaald, laat men geen enkele gelegenheid onbenut voorbijgaan. Zoo hebben bijvoorbeeld na den oorlog de Deutsche Noordzeehavens geen poging onbeproefd gelaten om — met steun der Deutsche Rijksspoorwegen en door het niet wederom als vóór den oorlog in werking stellen der z.g. „Binnenwasserumschlagtariffe”, verkeer dat vroeger den aangewezen weg langs den Rijn naar Rotterdam volgde, op kunstmatige wijze over Hamburg en Bremen te leiden. En Antwerpen, dat natuurlijk eveneens onder deze politiek te lijden heeft, is er dank zij de energie en waakzaamheid van Gemeentebestuur en Regeering in geslaagd nieuwe industrieën aan te trekken — men denke aan General Motors, Ford e.d. — in tegenstelling met Rotterdam, dat in den wedloop om uitbreiding der relaties de laatste jaren aanmerkelijk minder succes dan Antwerpen heeft bereikt. Dit laatste ligt niet aan gebrek aan ondernemingszin der particuliere werkgevers, maar — om enkele duidelijk sprekende voorbeelden te noemen: kali en Ford — veeleer aan gebrek aan activiteit en doortastingsvermogen, zakenflair indien men wil, van vroegere bestuurscolleges. Daarnaast — men denke aan de tarievenpolitiek, waarover jaar en dag is gedelibereerd en uiteindelijk van economische tot politieke kwestie verworden — was men gewoonlijk te laat met het verzetten der bakens, in tegenstelling met Antwerpen, welks Gemeentebestuur evenals trouwens de Belgische Regeering steeds op de bres staat wanneer het geldt de belangen der nationale haven te verdedigen. Het zou mij te ver voeren en het valt trouwens ook buiten het bestek dezer zoo beknopt mogelijk gehouden beschouwingen, indien ik mij in bijzonderheden zou verdiepen bij het beantwoorden der vraag waar en op welk stuk de bestuursgeste uiteenloopt. Eén ding, en daarom gaat het, staat niettemin vast: Antwerpen houdt steeds het oog gericht op de toekomst, zorgt zooveel mogelijk paraat te zijn om iedere kans te benutten. Als goed koopman voelt het Gemeentebestuur — en waar noodig ook de Regeering zelve — de sfeer aan en... doet zoo noodig concessies, neemt risico's en werpt het volle gewicht van zijn (haar) invloed in de schaal om deze ten gunste van Antwerpen te doen doorslaan. Rotterdam's Gemeentebestuur was jaren-

lang ziende blind, miste de aansluiting... en de Landsregeering? Van haar gaat geen stuwkracht uit, omdat zij vooralsnog de economische beteekenis der Rotterdamse haven onderschat, het juiste inzicht en de vereischte kennis van zaken bij gebrek aan waarlijk deskundige voorlichting mist. En nochtans gaat het hier om belangen die, verre van alleen de haven te regardeeren, in den vollen zin des woords van nationale beteekenis zijn!

Aanvoer: Massaal stukgoed.						
	1929	1930	1931	1932	1933	1934
(in duizenden tonnen)						
Rotterdam <sup>1)</sup> ....	1.152	945	1.162	991	1.170	1.477
Hamburg <sup>2)</sup> ....	1.974	1.561	1.809	1.644	1.684	1.787
Antwerpen ....	± 460	± 340	± 420	± 300	± 310	± 474
Uitvoer: Massaal stukgoed.						
	1929	1930	1931	1932	1933	1934
(in duizenden tonnen)						
Rotterdam <sup>1)</sup> ....	371	334	359	410	425	437
Hamburg <sup>2)</sup> ....	1.586	1.425	1.343	868	843	871
Antwerpen ..	± 1.010	± 990	± 870	± 480	± 575	± 590
Uitvoer afzonderlijk genoemde goederen.						
(in duizenden tonnen)						
Rotterdam <sup>1)</sup>						
Cement.....	87	85	43	8	5	13
Aardappelen ..	59	46	141	146	19	17
Metalen.....	1.174	1.002	938	665	443	440
Hamburg <sup>2)</sup>						
Cement.....	293	236	75	55	± 40	55
Aardappelen ..	15	14	163	124	± 49	13
Metalen.....	708	647	602	475	512	498
Antwerpen						
Cement.....	1.600	1.140	776	577	499	447
Aardappelen ..	66	64	65	73	49	52
Metalen.....	5.360	4.394	3.655	2.875	3.302	3.824
Aanvoer overig stukgoed.						
	1929	1930	1931	1932	1933	1934
(in duizenden tonnen)						
Rotterdam <sup>1)</sup>	2.526	2.236	2.288	2.104	2.299	2.301
Hamburg <sup>2)</sup>	5.725	5.172	4.667	4.523	4.861	5.134
Antwerpen	± 2.722	± 2.175	± 2.146	± 2.000	± 2.600	± 2.743
Uitvoer overig stukgoed.						
	1929	1930	1931	1932	1933	1934
(in duizenden tonnen)						
Rotterdam <sup>1)</sup>	2.188	1.911	1.818	1.429	1.480	1.485
Hamburg <sup>2)</sup>	4.413	4.190	4.113	3.636	3.578	3.451
Antwerpen	± 2.152	± 1.850	± 1.612	± 1.382	± 1.560	± 1.719

<sup>1)</sup> Voor het jaar 1933 wat den uitvoer aangaat en voor 1934 sedert 1 Mei alle cijfers incl. Pernis.

<sup>2)</sup> Sedert 1932 incl. Altona en Hamburg-Wilhelmsburg.

Aan de hand van verder, vergelijkend cijfermateriaal zal ik thans trachten aan te toonen in welke mate Rotterdam door de malaise in het havenbedrijf wordt getroffen, cijfermateriaal waaruit tevens zal blijken dat het, wanneer men spreekt over de Rotterdamse haven, waarlijk niet slechts gaat om locale of regionale belangen.

C. VERMEY.

### GRENZEN VAN „ORDENING”.

De aandacht, die het vraagstuk der „ordering” thans trekt, wijst op de toegenomen spanning tusschen het beginsel van „laissez faire” en dat van bewuste bindende regeling, als de twee ordenings-beginselen van het maatschappelijk leven. Een spanning, die thans bijzonder sterk in het economisch leven — maar allerminst daar alleen — voelbaar is, omdat de conflicten tusschen verschillende economische belangengroepen thans van dien aard zijn geworden, dat zij de economische bestaansmogelijkheid van de betrokken groepen raken, en daarmee die van groote deelen van het volk.

In den vooroorlogsch tijd van economische expansie, waarin de afzetmogelijkheid zich even snel of sneller ontwikkelde dan de productiecapaciteit, leidden deze belangenconflicten tot een concurrentie, die bovenal een vruchtbare reguleerende werking had. De verschillende producenten konden zich, op een ruim economisch gebied, naast elkaar bewegen en ontwikkelen, zonder elkaars belangen te benadeelen. Doch

sedert de productiecapaciteit sneller ging toenemen dan de afzetmogelijkheid, werd het economisch gebied kleiner en de concurrentie scherper, en gingen de belangen der verschillende ondernemingen en bedrijfstakken elkaar meer en meer raken en verdringen. Dit leidde zoowel tot toenemende rationalisering binnen de ondernemingen als tot het steeds veelvuldiger tot stand komen van partieele regeling dezer belangen door complexen van ondernemingen. De rationalisering der productie en het inkrimpen van het afzetgebied tengevolge van de steeds verdergaande industrialisering van overzeesche en Europeesche gebieden, verscherpte de dispariteit tusschen productie-capaciteit en afzetmogelijkheid, en daarmee de concurrentiestrijd en de belangenconflicten. De vermindering van werkgelegenheid, die deze ontwikkeling in ieder land tengevolge had en de pogingen van de producenten in ieder land om een teveel aan productie tegen elken prijs in andere landen kwijt te raken, leidden overal tot de bekende invoerbepalingen, een ruwe en ingrijpende poging tot nationale „ordening” der productie, waardoor weer in ieder land het vraagstuk der regeling van eigen productie-werkgelegenheid dringender werd.

Zoo is thans het vraagstuk der ordening als algemeene, bindende regeling overal actueel; zelfs bij ons, door de geografische positie van ons land, uiteraard individualistische volk. Er zijn, als bij ieder vraagstuk, ook thans volstreekte tegenstanders en volstreekte voorstanders van een dergelijke ordening, die, als bij ieder vraagstuk, ook thans beide ongelijk moeten hebben: de dingen in het leven, en in het bijzonder in het maatschappelijk leven, zijn nooit zoo volstrekt dat zij niet altijd hun kanten van goed *en* kwaad, van voor *en* tegen hebben. De volstreekte voorstanders hebben in zooverre ongelijk dat, ondanks alle binding, de elementen van individueele vrijheid, van concurrentie, van natuurlijke aanpassing aan zich wijzigende verhoudingen, in het maatschappelijk en economisch leven toch steeds een zoo belangrijke plaats innemen, dat iedere regeling gebonden is aan grenzen die niet dan met groote nadeelen voor het economisch en maatschappelijk leven kunnen overschreden worden. En de volstreekte tegenstanders van een dergelijke ordening hebben in zooverre ongelijk, dat er van onbepaalde individueele vrijheid en concurrentie, van een automatisch evenwichtsherstel geen sprake meer kan zijn omdat er reeds lang op alle gebieden geordend en geregeld is: door ondernemers, door arbeidersorganisaties, door staten. De werkingssfeer der individueele vrijheid is reeds aanzienlijk beperkt; groote deelen van het economisch leven zijn aan bewuste regeling onderworpen. Het gaat thans dan ook niet om het abstracte — voor theoretici of dogmatikers zoo smakelijke — probleem van vrijheid of gebondenheid; ook niet om de vraag of de regeling al of niet verder zal gaan — daarop kan slechts de praktijk antwoord geven; maar om de concrete vraag of in deze huidige historische situatie van gedeeltelijke regeling en gedeeltelijke vrijheid, beheerscht door een geweldige dispariteit tusschen productiecapaciteit en afzetmogelijkheid, het voortgaan der regeling moet overgelaten worden aan belanghebbenden, wat praktisch in ieder concreet geval beteekent aan die minderheid of enkeling die een door een meerderheid gewenschte regeling kan tegenhouden — of wel dat het algemeen belang eischt, dat thans een boven de direct belanghebbende partijen staande autoriteit, de bevoegdheid moet kunnen hebben om in dergelijke gevallen te beslissen of de houding van de meerderheid, dan wel die van de minderheid strookt met het algemeen belang.

De Regeering heeft, door de indiening van het veel besproken wetsontwerp op het verbindend (en onverbindend) verklaren van ondernemersovereenkomsten, deze vraag in laatstgenoemden zin beantwoord. De meening der direct belanghebbenden, de ondernemers, is verdeeld. Het is echter niet duidelijk op welken

grond men a priori zou kunnen uitmaken, dat in gevallen als hier bedoeld steeds de minderheid, die de regeling tegenhoudt, in het algemeen belang zou handelen. Immers het afwijzen van iedere mogelijkheid dat in dergelijke gevallen een orgaan, dat het algemeen belang vertegenwoordigt, beslist, beteekent een partij kiezen a priori voor de minderheid die de regeling tegenhoudt. Maar even goed als het mogelijk is dat inderdaad deze minderheid het algemeen belang dient, is het denkbaar dat de regeling van de meerderheid dit doet. Het lijkt daarom gewenscht en, waar het algemeen belang thans zoo nauw bij dergelijke regelingen betrokken is, onvermijdelijk, dat een orgaan van dat algemeen belang de bevoegdheid heeft om, zoo noodig, bij een conflict van belangen een beslissing te kunnen nemen. Dit kan uiteraard alleen een Staatsorgaan in eenigerlei vorm zijn.

Een principieele vraag van praktische beteekenis is daarbij of alle regelen, die ondernemers onder elkaar zouden wenschen te treffen, voor verbindend-verklaring in aanmerking moeten kunnen komen. Dit betreft niet zoozeer de vraag, welke bevoegdheid de Staat ten deze moet hebben, als wel deze, of het economisch leven in al zijn onderdeelen voor bewuste, bindende regeling vatbaar is, of wel dat sommige onderwerpen zich uit hun aard wel, andere niet voor regeling leenen.

De stelling van hen die, iedere „ordening” afwijzend, meenen dat het economisch leven niet geregeld kan worden, dat hier slechts plaats is voor „het vrije spel van krachten”, voor individueele vrijheid en „natuurlijke” ontwikkeling, is, in zijn algemeenheid, onjuist. Het economisch leven is juist het meest geregelde deel van het maatschappelijk leven; de onderneming, en vooral de groote onderneming, is een kunststuk van regeling; de thans meer dan ooit noodzakelijke rationalisering is: logisch door-dachte regeling. Dergelijke regelingen betreffen niet slechts de enkele onderneming, maar gelden veelal, in allerlei omvang en vormen van samenwerking en belangengemeenschap, ook voor een complex van ondernemingen. Terwijl door sociale wetgeving, door invoerrechten en vooral door contingentieering en verschillende andere crisisregelingen, het geheele bedrijfsleven in verschillende opzichten aan dikwijls vergaande regeling onderworpen is. Ook credietverleening kan een sterk element van regeling — van buiten af — bevatten. Terwijl aldus de verhoudingen in de onderneming steeds, en de verhoudingen tusschen de ondernemingen reeds veelal — en in toenemende mate — object van regeling, van rationalisatie zijn, is het waarschijnlijk, dat de toenemende aanraking van belangen, de toenemende moeilijkheden, steeds meer dwingen tot gezamenlijke regeling; de eisch tot rationeele productie kan het steeds noodzakelijker maken, dat rationalisatie niet tot de grenzen der onderneming beperkt blijft, maar dat rationeele regelingen genomen worden, die voor een geheele bedrijfstak gelden. Het kan dan in het algemeen belang gewenscht zijn, dat verzet van enkelen tegen een dergelijke bedrijfsgewijze rationalisatie gebroken wordt. Als onderwerpen van een dergelijke regeling, ten opzichte van welke overeenkomsten des noods verbindend verklaard zouden kunnen worden, zouden b.v. kunnen gelden: regelingen betreffende den omvang der productie, betreffende bedrijfsspecialisatie, normalisering van producten, regelingen betreffende den verkoop, enz. Kortom: al datgene wat in de individueele onderneming gevolg van bewuste, rationeele regeling is, kan in beginsel ook object van regeling zijn tusschen twee en meer ondernemingen. Ten opzichte van deze onderwerpen is verbindend-verklaring in beginsel dus ook mogelijk. De praktische mogelijkheid hangt af van de waarborgen, dat de uitvoering niet zal gaan ten koste der best geleide en geoutilleerde ondernemingen.

Geheel anders is het echter met den prijs. Deze kan niet, evenals de genoemde onderwerpen, door



den ondernemer bepaald worden, daar de prijs steeds is een functie van aanbod en vraag. Wanneer de ondernemer den prijs vaststelt, is dat op grond van gegeven marktverhoudingen. Deze marktverhoudingen kan men, gedeeltelijk, beheerschen. De ondernemers kunnen den omvang der productie bepalen; de Staat kan den invoer beperken. Zoo kan het aanbod geregeld worden. De vraag kan echter niet geregeld worden, en de factoren, die deze beheerschen, zijn gewoonlijk zelfs niet te overzien. Wanneer men van een product, in onderlinge samenwerking, het aanbod zou regelen en den prijs vast zou stellen, zou men daardoor de vraag, dat is de afzetmogelijkheid, beïnvloeden zonder de gevolgen daarvan te kunnen overzien — laat staan te beheerschen. Het is mogelijk, dat daardoor de afzet verminderd wordt; dat andere bedrijven, verbruikers van het product, daardoor in moeilijkheden komen, die weer verdere prijsfixatie zouden vereischen, enz.

Hoezeer men ook de markt door regeling van het aanbod moge beheerschen en daardoor den prijs moge beïnvloeden, de prijs zelf kan alleen beheerscht worden wanneer men ook de vraag zou kunnen regelen. Dat wil zeggen wanneer het geheele gebied van productie, distributie en consumptie voor het betrokken product bewust geregeld zou zijn. Hetgeen echter — behoudens in enkele uitzonderlijke gevallen — een onmogelijkheid is, zoolang er nog vrijheid van consumptie bestaat: het is tenslotte de behoefte en de koopkracht van het publiek, als consument, die bepalen welken prijs bij een bepaald aanbod gemaakt kan worden. Waar men het aanbod in zekere mate kan regelen, en dat dan ook reeds in vele opzichten doet, is de consequentie, dat men den prijs, binnen deze grenzen, vrij moet laten — omdat die zich niet laat regelen.

Het ligt daarom voor de hand overeenkomsten tot vaststelling van minimum-prijzen bij het tot stand komen van de bedoelde wet van verbindendverklaring uit te sluiten. De prijs blijft, zoolang de afzet, de consumptie vrij is, een gevoelig element, de barometer voor het betrokken deel van het economisch leven. Men kan door regeling van allerlei factoren, productie en aanbod betreffende, den prijs sterk beïnvloeden; deze zal daarop reageeren naar de mate van den invloed, die deze factoren uitoefenen in verband met andere, niet controleerbare factoren in de volkshuishouding. Deze reactie kan ook een rem zijn op te ver gaande regeling. Men manipuleert dan enkele, bekende gegevens waarvan men, wanneer dat met voldoende zorgvuldigheid geschiedt, de gevolgen kan overzien en beheerschen. Men beïnvloedt dan den prijs voor zoover dat, in de gegeven verhoudingen, mogelijk is. Zou men echter, met bindende regeling, den prijs zelf vaststellen, overeenkomstig de wenschen van een groep belanghebbenden, dan zou men daardoor op ruwe wijze ingrijpen in het geheele complex van factoren, dat met de prijshoogte samenhangt, zonder de gevolgen daarvan te kunnen overzien.

In dezen tijd van dalende prijzen en kosten, van afnemende „koopkracht” en verdere aanpassing, is de kans dat vaststelling van minimumprijzen mogelijk is, gering. Maar wanneer het mogelijk mocht zijn, is de kans groot, dat het voor de volkshuishouding als geheel schadelijk zou zijn. Daarentegen moet de neiging om zich op deze wijze tegen verdere prijsdaling te beschermen, bij vele ondernemers des te levendiger zijn.

De Minister zou, door ook de mogelijkheid tot bindendverklaring van minimum-prijzen te openen, de toepassing dezer wet aanzienlijk bemoeilijken. Een toetsing van andere regelingen naar hun beteekenis voor het algemeen belang moge al moeilijk zijn, een onderzoek, welke prijs in het algemeen belang voor bepaalde producten gewenscht is, lijkt over het algemeen, en in het bijzonder thans, ondoenlijk. Bovendien zou daardoor onvermijdelijk het sociale element onder de werking dezer wet betrokken worden, dat de

Minister juist, en terecht scheidt van het economische: beoordeeling van prijzen is niet mogelijk zonder beoordeeling van loonen en andere arbeidsvoorwaarden. Zou op, uiteraard te verwachten, herhaalde verzoeken tot prijsfixatie een weigerend antwoord moeten volgen — en door anders te handelen zou de Regeering in strijd komen met haar eigen politiek van aanpassing — dan zou de Regeering het odium op zich laden van den ondergang van ondernemingen, die in de tegenwoordige economische verhoudingen slechts met het kunstmatige middel van prijsvaststelling in stand zouden kunnen worden gehouden.

Er lijkt dan ook alle aanleiding toe om overeenkomsten tusschen ondernemers tot het vaststellen van minimum-prijzen uit te sluiten van de mogelijkheid tot algemeen-verbindend verklaring. De ondernemers in den betrokken bedrijfstak mogen trachten of zij dat bereiken kunnen — de Staat blijve daarbuiten. Dit geldt uiteraard niet voor de ontbindend-verklaring: deze kan juist gewenscht zijn voor het verbreken van in het algemeen belang ongewenschte prijsfixaties.

De grenzen van ordening, dat is van algemeene bindende regeling, zijn dus daar gelegen, waar de aard van het economisch leven ze legt. Datgene wat in de enkele onderneming slechts tot stand komt door de ordening van de leiding, dus object is van rationeele regeling, kan, voor zoover het de belangen van andere ondernemingen raakt, ook object zijn van collectieve regeling door twee en meer ondernemingen. Wanneer alle producenten zich verbinden, valt hieronder ook de omvang der productie. Een dergelijke rationeele, bedrijfsgewijze productieregeling kan, in het algemeen belang, gewenscht zijn, zoodat een instantie die desnoods een minderheid tot deelname kan dwingen, ook gewenscht is.

Datgene echter, wat in het algemeen niet product van regeling kan zijn, omdat het een functie is van een niet te overzien en niet te beheerschen aantal factoren die tezamen de concrete marktsituatie vormen: de prijs, kan ook niet object van algemeen bindende regeling, van ordening zijn. Men kan, voor zoover men die kan beheerschen, de factoren regelen die den prijs beïnvloeden — de prijs zelf is steeds die functie van het economisch leven, waarin alle, zich steeds wijzigende, waardeverhoudingen en behoeften tot uiting komen. Het economisch leven is tenslotte een deel van het maatschappelijk leven; het is weliswaar in zijn vormen en verhoudingen in groote mate regelbaar, maar het is geen ziellooze mechaniek. Het is beweeglijk, dynamisch leven. De prijs, waarin dit dynamische tot uiting komt, is de economische reactie van de maatschappij op al deze, versterde en bewegelijke, verhoudingen. De prijs ligt buiten de grenzen van ordening.

Mr. J. BIERENS DE HAAN.

#### DE MEDEWERKING VAN DE ARBEIDERS-ORGANISATIES BIJ DE ORDENING.

In zijn artikel in de „Economisch-Statistische Berichten” van 30 Januari 1935 over ordening van de industrie schrijft Mr. Ir. A. W. Quint, dat „de gevallen legio zijn, waar saneeringspogingen in samenwerking met de vakverenigingen van arbeiders tot stand komen”. Aangezien saneeringspogingen voor een belangrijk gedeelte op economisch terrein liggen en de vakverenigingen zich in oorsprong slechts met sociale aangelegenheden bezighouden, is het van belang deze uitspraak eens nader te beschouwen, aangezien, indien het inderdaad zoo zou zijn, daaruit niet alleen geconcludeerd zou moeten worden, dat de vakverenigingen zich in den laatsten tijd ook op economisch terrein bewegen, doch dat dit blijkbaar, althans wat het pogen betreft, tot gunstige resultaten heeft geleid.

Bij deze nadere beschouwing zal men er zich rekenschap van moeten geven, wat onder saneering moet

worden verstaan, of, aangezien het begrip saneering moeilijk te definieeren is, misschien beter, men zal goed doen vast te stellen, wat niet tot het begrip saneering moet worden gerekend.

Wat dat betreft, kan men het zeker geen saneering noemen wanneer, zooals in verschillende bedrijven geschiedt, de vakverenigingen pogingen ondernemen of steunen om tot een contingentieering van den invoer van in hun bedrijfstak vervaardigde producten te komen. Dit is, daargelaten of het goed of verkeerd is, een eenvoudig streven naar vermeerdering der werkgelegenheid in Nederland en verzorging van de binnenlandsche markt door de Nederlandsche industrie.

Evenmin is het saneering, wanneer zooals in het bouwbedrijf de patroons- en arbeidersorganisaties gezamenlijk een actie voeren om bij de werkverschaffing de particuliere aannemers in te schakelen, wanneer zooals in den landbouw, de werkgevers en arbeidersorganisaties gemeenschappelijk aandringen op handhaving van den landbouwsteun of wanneer zooals in de metaalindustrie de arbeidersorganisaties den bouw van een tweede „Statendam” op een Nederlandsche werf bepleiten.

Bij dergelijke acties is, naast het reeds genoemde behoud van werkgelegenheid, veelal de ondergrond, dat de loonen en andere arbeidsvoorwaarden gehandhaafd kunnen blijven of althans minder verlaagd behoeven te worden, wanneer de betrokken voordeelen in den bedrijfstak kunnen worden verkregen, zoodat daardoor de arbeidersorganisaties in den regel niet ongenegen zijn de actie, die de ondernemers ervoor voeren, te ondersteunen.

Gaat men na in welke bedrijven dan wel met medewerking der vakverenigingen iets gebeurt, dat onder het begrip saneering zou kunnen vallen, dan ziet men als eerste voorbeeld natuurlijk de typografie, waar het stelsel van verplicht lidmaatschap, verplichte tarieven enz., zooals Prof. Veraart dat ruim 15 jaar geleden heeft ontworpen, inderdaad op een samenwerking tusschen patroons en arbeiders berust. Wij behoeven daar echter niet over te praten, aangezien het bekend genoeg is en moeilijk als voorbeeld van den laatsten tijd kan worden aangehaald. De vraag blijft steeds of met deze wijze van ordening, waarvan de maximale waardeering van den consument (in gewoon Hollandsch: het afwentelen op den verbruiker) de basis vormt, het algemeen belang of zelfs het uiteindelijk belang van de betrokken groep wordt gediend.

Dan hebben wij gehad de medewerking van de arbeidersorganisaties bij het Extra Rood Contract in de steenindustrie, welk contract op een volslagen mislukking is uitgelopen. Van meer recenten datum is de vertegenwoordiging van de arbeidersorganisaties in de H.L.S. Centrale in de leer- en schoenenindustrie. Hoewel deze vertegenwoordiging door den breedten opzet van het geheel betrekkelijk weinig te beteekenen had, is het succes van deze Centrale nu niet zoodanig, dat men verstandig zou doen zich daarop te beroepen.

In de stroocartonindustrie trachten de werkgevers onderling tot een regeling te komen; weliswaar doen de arbeidersorganisaties steeds pogingen om daar ook invloed op uit te oefenen, doch tot nog toe zijn zij er buiten gebleven.

Bij de saneering in het bakkersbedrijf, in het bijzonder te Amsterdam, zijn de arbeidersorganisaties ook tot op zekere hoogte betrokken. Het feit, dat zij daarbij een loon bedingen, dat nog ver uitgaat boven dat wat gelijksoortige arbeiders in de onbeschutte bedrijven kunnen verdienen, bewijst wel, dat men hun medewerking duur moet betalen en men er inderdaad met Minister Colijn voor mag huiveren het gemeenschapsbelang aan die groepsbelangen over te laten.

Vraagt men zich na het bovenstaande dan ook af of de heer Quint de verhoudingen juist ziet, wan-

neer hij bij wijze van propaganda voor de ordening mededeelt, dat de gevallen, waar saneeringspogingen in samenwerking met de vakverenigingen tot stand komen „legio zijn”, dan kan het antwoord niet anders dan ontkennend luiden. Of dit al dan niet betreurd moet worden is een vraag, die niet behoeft te worden gesteld, het gaat hier slechts om het constateeren van de bestaande verhoudingen en om te voorkomen, dat onjuiste conclusies zouden worden getrokken.

B. BÖLGER.

#### JAVA EN BRITSCH-INDIË.

Er gebeuren in deze wereld zoo nu en dan dingen, waartegenover wij, zwakke menschen, machteloos staan en die wij als zware rampen moeten aanvaarden, alhoewel wij ze zoo gaarne zouden willen afwenden. Zoo is bijv. in Engeland de opbrengst van suikerbieten per acre en het gehalte aan suiker, dank zij gunstig weer, zeer meegevalen; de suikeroogst wordt dus grooter dan werd verwacht. Dit is een harde slag, dien het noodlot het arme Engelsche volk toebrengt; want de Regeering wordt erdoor genoodzaakt in een suppletoire begroting £1.150.000 aan te vragen als extra subsidie voor de producenten, die slachtoffers dreigden te worden van het welslagen van den oogst.

Voor economen, die in vroeger jaren economie studeerden, klinken deze opmerkingen vreemd, want zij meenen natuurlijk nog, dat het slagen van een oogst een weldaad is, zooals ze ook nog bezielde zijn van het vreemde begrip, dat het goed is om zoo goedkoop mogelijk te produceeren, dat men dus zoeken moet naar de geschiktste plaatsen voor het voortbrengen van een product, etc. Dit zijn echter verkalkte gedachten, overgebleven uit den tijd van Pierson c.s., toen men nog hechte aan vrijhandel; niet alleen in theorie, maar ook in practijk.

Thans denkt men gelukkig ruimer. De actieve handelspolitiek heeft de geesten verfrischt en men rede-neert als volgt:

„De wereldproductie van suiker bedraagt slechts een percentage van de potentiële productie en zal geen wijziging ondergaan, wanneer òf het volwaardige Java òf het minderwaardige Britsch-Indië uit de productie geschakeld wordt. Het wereldinkomen en de wereldconsumptie zijn in beide gevallen gelijk, n.l. een bepaald aantal balen suiker. De productie in Britsch-Indië kost meer arbeid en offers dan op Java, waardoor o.a. een winst aan werkloosheidsvermindering ontstaat door de productie in Britsch-Indië te doen plaats hebben.”<sup>1)</sup>

Zijn deze schoone klanken niet geheel doordrongen van den geest des tijds? Men produceert toch niet meer om zooveel en zoo goed mogelijk voort te brengen in het belang van de consumenten, doch enkel en alleen om de werklozen van de straat te halen. Zou het dan geen dwaasheid zijn om suiker voort te brengen, waar dit met zoo weinig arbeidsmoeite kan geschieden als op Java? Is het niet bijna misdadig, dat men in dat bevoorrechte land suiker planten mag en ware het niet beter een boycot uit te spreken tegen een zoo oneconomische cultuur, d.w.z. een cultuur, die vergelijkenderwijze zoo weinig arbeidsmoeite vraagt? Laat men toch, indachtig aan het werkloosheids-probleem, overal de onweerlegbare theorie volgen, die in bovenstaand citaat is uitgesproken. „Meer werk door het scheppen van meer arbeidsmoeite” worde de leus waaronder de twintigste eeuwse wereldbevolking ten strijde trekke tegen de crisis.

Tarwe naar de Veluwe, suikerbieten naar de duinen, fabrieken verplaatsen naar punten zoover mogelijk van de transportwegen gelegen, afbreken van bruggen, verwaarlozing van wegen, alles om het vervoer te bemoeilijken, weg met alle machines etc. etc.

<sup>1)</sup> Zie E.-S.B. van 30 Jan. jl. pag. 123, „Vrijhandel of Bescherming”.



Z66 immers maakt men spoedig een einde aan de werkloosheid!

Er zouden een paar, hoewel onbelangrijke, opmerkingen over het bovenstaand citaat gemaakt kunnen worden. Het is bijv. niet juist, dat de wereldproductie van suiker slechts een percentage bedraagt van de potentiële productie, tenzij men er geen rekening mede houdt, dat niet *alle* grond voor den aanplant van suiker geschikt is en dat er nog ruimte voor andere voortbrenging overblijven moet. Op Java waren nog vele zeer geschikte suikergronden, doch deze waren aangewezen voor andere cultures en alleen in tijden, die volgens de ouderwetsche economische begrippen voor de suikervoortbrenging verleidelijk waren, dacht men eraan de rietaanplanting uit te breiden. Houdt men er echter rekening mee, dat achter hoge tariefmuren alles mogelijk is, dan is het citaat juist en zou de wereldproductie voor suiker nog heel, heel sterk kunnen worden opgevoerd. Echter ook de consumptie? Deze vraag klinkt dwaas in deze moderne tijden, want wat malen wij, protectionisten, om de verbruikers? Toch mag men ze niet geheel negeeren, want zelfs de meest doorgewinterde actieve handelspoliticus moet er rekening mee houden, dat de consumenten al het geproduceerde moeten verteren en als ze dat niet doen is tenslotte toch Holland in last.

De suikerproductie en de suikerconsumptie moeten ongeveer in evenwicht blijven, willen niet alle redeneeringen spaak loopen. Daar nu de consumptie de neiging heeft toe te nemen door de regelmatige bevolkingstoename en door het opnemen van primitieve bevolkingsgroepen onder de suikerverbruikers, moet de productie ook gestaag stijgen. In het suikerproductiejaar

1902/03 bedroeg de wereld suikeroogst . . . 11.805.900 ton in  
1924/25 was deze gestegen tot . . . . . 24.280.300 „

toename . . . . . 12.474.400 ton.

Deze stijging was mogelijk, omdat het verbruik om bovenaangegeven redenen ca. 3 pCt. per jaar toenam. Na 1924/25 is het wereldverbruik practisch niet meer gestegen. De oorzaak ligt voor de hand. Het opkomend protectionisme, dat tot autarkie dreigt te worden, dreef de consumptieprijzen omhoog, terwijl tegelijkertijd een algemeene verarming intrad. Die ellendige consumenten gingen in staking, het verbruik stagneerde, de productie moest dus op hetzelfde niveau blijven.

Stel dat een vrijer handelsverkeer, dat de prijzen op de verbruikersmarkten op peil zou hebben gehouden, had bestaan, zou er dan ook maar één reden zijn geweest om de stijging der consumptie meer dan tien jaren te laten stilstaan? Stellig niet. Het verbruik zou dan 10 miljoen ton grooter zijn geweest, dan het nu is, de productie zoo dus ook 10 miljoen ton meer hebben bedragen.

10 miljoen ton vormen  $\frac{3}{4}$  Java-oogsten van 3 miljoen ton. In één zoo'n Java-oogst werken 1 miljoen menschen, er zouden dus onder die omstandigheden thans in de suikerproductie  $\frac{3}{4}$  miljoen arbeidskrachten direct meer werk kunnen vinden dan nu het geval is. Bovendien zou er ruimte zijn geweest voor den bouw van nieuwe fabrieken, zouden duizenden en duizenden arbeiders bij het vervoer op spoorwegen, auto's, in de havens, op zee etc. werk hebben gevonden, zouden er schepen zijn gebouwd om alle suiker te verladen etc. etc. Er zou dus plaats gekomen zijn voor een waar leger van arbeiders. Als men dit overweegt, raakt men zachter gestemd tegenover mannen als Pierson c.s.; men is geneigd den vrijhandelaren te verontschuldigen en men kan begripen, hoe zij tot de redeneering zijn gekomen, dat het van belang is om de consumptie te verhoogen en daardoor vanzelf meer werk aan den winkel te brengen, waartoe natuurlijk weer noodig is, dat men zoo ruim en goedkoop mogelijk produceert, dus op de plaatsen, die voor een bepaalde productie het meest geschikt zijn. Wat voor suiker geldt, geldt voor alle

producten; kon men dus de prijzen voor de consumptie nader brengen tot de wereldmarktprijzen, dan zou veel gewonnen zijn. Maar dan zou men aan de tarieven moeten tornen, en daarmede kan geen modern mensch zich vereenigen. Dus men produceere maar voort op de ongeschiktste plaatsen en hale tegelijk den buikriem eenige gaatjes aan. Men kan zich dan vergasten aan een afnemende consumptie van Nederlandsche bietsuiker, waarvoor veel arbeidsmoeite noodig is en die een kostprijs heeft van f 12,63 per 100 kg, en de Java suikercultuur te gronde laten gaan, omdat er weinig arbeidsmoeite noodig is om daar suiker voort te brengen, wat duidelijk blijkt uit het feit, dat de kostprijs beneden f 5 per 100 kg ligt.

Britsch-Indië geniet nu van dure eigengemaakte suiker. De consumptie wordt door den prijs geremd. Ze bedraagt ca. 5 kg per hoofd der bevolking, wat zeer matig is, als men bedenkt, dat het verbruik in Nederland, dat tengevolge van de suikerpolitiek dalend is, toch nog 26 kg per hoofd der bevolking bedraagt. Er is dus groote ruimte voor opvoering van het gebruik, waartoe men echter af zou moeten zien van, wat men vroeger noemde, on-economische productie.

Waarom zou men dat echter doen? Wat is er voor reden om den schoonen droom der protectionisten te verstoren? Waarom zouden we niet verder gaan en bijv. onze Nederlandsche bietencultuur naar schralere gronden verbannen? Dat beteekent immers weer meer arbeidsmoeite.

Th. L.

#### HET AANDEEL VAN HET MOTOR-WEGVERKEER IN DE KOSTEN VAN DEN WEG.

De Algemeene Nederlandsche Verkeersfederatie tracht door allerlei publicaties dreigende zwaardere lasten op het motor-wegverkeer te voorkomen. Wijl zij in die geschriften drang op de gemeenschap tracht uit te oefenen tot het doen van niet verantwoord zijnde groote uitgaven dient haar redeneering nader te worden gezien.

Publicatie No. 7 bundel II van 5 October 1934, over het in hoofde genoemde onderwerp, onder het motto: „kostendekking, de kracht van het motor-wegverkeer”, vormt de kern en uitgangsbasis van vele beweringen. In dit geschrift wordt de stelling geponeerd:

Het auto-transport voldoet aan den eisch van volledige dekking van alle daarop drukkende kosten, die van den weg inbegrepen. Het zal de verschuldigde kosten voor een groot deel van het wegennet reeds betaald hebben, voordat het betrokken werk geheel voltooid is.

Aan het slot wordt betoogd, dat het wegverkeer o.a. recht heeft op snellen bouw van tolvrije bruggen over de groote rivieren, een betoog, waaraan de A.N.V.F. later nog meerdere geschriften wijdt.

Aan haar redeneeringen ligt ten grondslag het rapport van Augustus 1934 van de door de vereeniging „Het Nederlandsche Wegcongres” ter bestudeering van de financieering der verbetering van de tertiaire wegen ingestelde „Tertiaire Wegen-Commissie”, waarin o.a. vertegenwoordigers van de Ministers van Waterstaat en Financiën zitting hadden. Terecht had gen. vereeniging ingezien, dat de verbetering van de tertiaire wegen niet door de gemeenschap, doch door de weggebruikers moet worden betaald. De naam „tertiaire weg” werd gegeven aan diè wegen, welke niet op de Rijks (primaire) en Provinciale (secundaire) wegenplannen voorkwamen, doch — gelegen buiten de bebouwde kommen — intensief door het motor-wegverkeer benut en daardoor veel onderhoud kostend, met de primaire en secundaire wegen een rationeel provinciaal wegennet vormen; totale lengte van dit tertiaire wegennet 6000 km. De T.W.C. tracht nu aan te toonen, dat verbe-

tering en onderhoud werkelijk uit het Verkeersfonds bekostigd kan worden.

Zij becijfert dit als volgt:

Aanleg en verbetering van Rijkswegenplan 1932 (3300 km) na 1 Jan. 1933 .....	f 359 miljoen
idem Prov. wegenplannen (4440 km) .....	„ 205 „
idem Tertiaire wegen (6000 km) .....	„ 72 „
tezamen .....	f 636 miljoen

Tezamen een bedrag dus van f 636 miljoen, *indien niet voor versnelde bouw wordt geleend* (Minister Reymer had in 1932 uitgerekend, dat voor de primaire wegen f 435 miljoen aan aanlegkosten noodig waren. In de door hem beschouwde 25-jarige periode zou volgens zéér optimistische ramingen f 422.5 miljoen voor uitvoering van het Rijkswegenplan beschikbaar zijn. De Minister wilde in de eerste tien jaren van bedoelde periode f 123 miljoen aan voorschotten opnemen, waarna de Commissie-Welter er op wees, dat dan van de f 422.5 miljoen slechts f 250 miljoen voor wegenverbetering overbleef en de rest als rentebetaling weg zou gaan!).

De T.W.C. ging verder na, dat het onderhoud en beheer van het voltooide primaire wegennet jaarlijks f 5 miljoen zou kosten (nù bedraagt dit reeds volgens de Wegenfondsbegroting 1935:  $f 2.8 + 1.7 = f 4.5$  miljoen, zoodat het cijfer van f 5 miljoen voor het *geheel voltooide wegennet* wel zeer laag geraamd is, gezien ook dat nù de wegen of nog nieuw zijn of gereconstrueerd worden en dus tijdens die reconstructie geen onderhoud vragen), van het secundaire net f 4.44 miljoen en van het tertiaire f 2.7 miljoen, tezamen f 12.1 miljoen.

De opbrengst van de wegenbelasting heeft echter de f 14 miljoen in 1934 juist bereikt, terwijl het accres, hetwelk door Minister Reymer op f 1 miljoen werd geraamd reeds sterk gedaald is (over 1932 f 0.708 miljoen, over 1933 f 0.613 miljoen en over 1934 pl.m. f 0.660 miljoen, waarbij geen rekening is gehouden met den invloed over December 1934 van de 1 Januari 1935 ingaande tariefsverhoging, welke overigens een verminderd autogebruik ten gevolge kan hebben). Gezien deze laag geschatte cijfers van f 12.1 miljoen alleen voor *onderhoud en beheer van de wegen* buiten de bebouwde kommen en f 14 miljoen aan inkomsten is het zeker van beteekenis na te gaan, hoe de A.N.V.F. de cijfers groepeerd om te bewijzen, dat toch uit die wegenbelasting *alle kosten* van den weg, dus niet alleen van onderhoud, maar ook van aanleg en van de bruggen en van de verkeers- en veiligheidspolitie en van de traversen door de steden, zullen kunnen worden betaald.

De T.W.C. betrok dan ook de opbrengst van de rijwielbelasting in den wegenaanleg. Dit is geoorloofd, wjl de regeering aan genoemde belasting nu eenmaal later deze bestemming heeft gegeven. Of het juist is het belastinggeld van de wielrijders hiervoor te bestemmen, waar deze belasting bij haar totstandkoming ten bate van de algemeene landsmiddelen is gebracht, is een andere vraag.

De T.W.C. moet nu echter om haar betoog te doen slagen de commercieele basis gaan verlaten en brengt van de f 12.1 miljoen aan onderhoud en verkeer f 5.3 miljoen ten laste van de gemeenschap en dus slechts f 6.8 miljoen voor het wegverkeer!

In haar inkomstenrekening gaat de T.W.C. uit van een jaarlijksch accres van de wegenbelasting van f 800.000 en is dus al voorzichtiger dan Minister Reymer.

De opzet van de A.N.V.F. is veel koener!

Zij zal o.a. bewijzen dat het motorwegverkeer niet eens de rijwielbelasting noodig heeft en dan toch alle op het autotransport drukkende wegstkosten uit de wegenbelasting gedekt kunnen worden.<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Met opbrengst van de „wegenbelasting” wordt in dit artikel steeds bedoeld de opbrengst der belasting, welke tot 1 Januari 1935 dezen naam droeg en na dien datum motorrijtuigenbelasting heet, waarbij *niet* de dezen datum ingetreden tariefverhoging is medegerekend, waaraan de regeering een bijzondere bestemming gaf.

Ze neemt hetzelfde wegennet als de T.W.C. voor haar rekening nl. 7740 km van Rijkswegen en provinciale wegenplannen en 6000 km tertiaire wegen.

Ze doet dit echter door een systeem van deelen en aftrekken.

Niet alle kosten van de wegenverbetering neemt ze ten laste van het motorwegverkeer, doch slechts een „evenredig” deel. Ze gaat iets anders rekenen dan de T.W.C., zet nl. de rekening van uitgaven en inkomsten (let op de volgorde!) op vanaf 1927:

#### Primaire wegen.

Ze neemt de f 350 miljoen over na 1 Januari 1933 te verwerken, doch zegt dat vanaf 1927 reeds f 94 miljoen is verwerkt, waarvan f 12 miljoen voor onderhoud, zoodat voor wegenverbetering f 432 miljoen noodig is vanaf 1927. (Hierin zit f 55 miljoen voor bruggen).

#### Secundaire wegen.

Vanaf 1927 zal f 222 miljoen noodig zijn.

#### Tertiaire wegen.

Hiervoor neemt ze de f 72 miljoen van de T.W.C. Tezamen dus  $432 + 222 + 72 = f 726$  miljoen vanaf 1 Januari 1927.

Het door de T.W.C. laag geraamde cijfer van f 12.1 miljoen voor onderhoud en beheer noemt de A.N.V.F. niet, doch neemt in eens het door de T.W.C. daarvan afgeleid deel à f 6.83 miljoen over en brengt dit op f 7 miljoen, t.w. f 0.173 miljoen „voor de veiligheid”.

Van de f 726 miljoen voor aanleg en verbetering neemt ze nu echter slechts f 514 miljoen voor het motor-wegverkeer; de rest is voor de wielrijders, de bespannen voertuigen, de handkarren (b.v. van de f 432 miljoen voor de primaire wegen is voor het motor-wegverkeer slechts f 298 miljoen; van de f 55 miljoen voor bruggen f 16 miljoen voor de wielrijders, enz.).

Alsof op de hier beschouwde wegen de bespanningen niet te verwaarlozen zijn en voor dezen en de wielrijders, die juist door het motor-wegverkeer van de wegen verjaagd worden, het oude wegennet niet volkomen voldoende was! Voor hen was geen nieuwe wegenaanleg noodig, zoodat op hen geen deel van de aanleg- en verbeteringskosten afgeschoven mag worden!

Het zoo grootmoedig van f 6.83 tot f 7 miljoen verhoogde cijfer (dat zooals we gezien hebben door de T.W.C. zelf geschat wordt op f 12.1 miljoen, zonder nog iets te rekenen voor de kosten van traversen door de steden, verkeers- en veiligheidspolitie, onderhoud en bediening van bruggen, enz.) gaat ze echter nu met 0.7 vermenigvuldigen en brengt op 4.9 miljoen.

Dus tenslotte komt van de f 12.1 miljoen onderhoud en beheer f 7.4 miljoen voor de andere belanghebbenden bij den weg, de wielrijders, de handkarren, de bespannen voertuigen! Nu kunnen we de bespannen voertuigen op de hier beschouwde wegen wel weer uitschakelen, terwijl het onderhoud, hetwelk voor de wielrijders noodig is, gevoegelijk op  $\frac{1}{50} \text{ e a } \frac{1}{100} \text{ e}$  van dat voor het geheele wegverkeer geraamd kan worden, dus op pl.m. f 0.15 miljoen.

In hetzelfde geschrift, dus waarin ze wijst op „het railtransport, dat enorme tekorten oplevert die uit de openbare kassen moeten worden gedekt”, waarin ze aandringt op intensieve inkrimping van het railtransportbedrijf en waarin ze aan de spoorwegen (zie ook vroegere publicaties) het uitvoeren van verbeteringswerken en maatregelen ter versterking hunner positie misgunt, in ditzelfde geschrift baseert ze haar betoog tot krachtige uitvoering van de wegenverbetering en snellen bouw van tolvrije bruggen op een dadelijk aanwijsbaar *jaarlijksch tekort van meer dan f 7 miljoen alleen op onderhoud en beheer* (waarbij

dan nog komen de kosten voor de gemeenten aan traversen en verkeerspolitie, onderhouds- en bedieningskosten van bruggen, enz.) Hierbij beroept ze zich op het „algemeen nut”. En ofschoon de spoorwegen zeker van niet minder algemeen nut zijn dan de wegen, wordt — terecht — van het spoorwegbedrijf geëischt, dat het alle kosten van onderhoud en beheer en beveiliging en bewaking voor hare wegen zelf betaalt, terwijl het bovendien aan allerlei allerbezwaardeste bepalingen gebonden is. Iedereen, die het wel meent met 's lands financiën en het algemeen welzijn, kan met de redeneering van de A.N.V.F. in dezen niet meegaan. Vooral in de tegenwoordige omstandigheden moeten *reële, gezonde* beginselen uitgangspunt zijn.

Van de werkelijke kosten van aanleg, door haar becijferd op f 726 miljoen en van jaarlijksch onderhoud, becijferd op f 12.1 miljoen, waarbij allerlei andere kosten, welke wij niet steeds herhalen, werden verwaarloosd, wil de A.N.V.F. dus slechts dekken resp. f 514 miljoen en f 4.9 miljoen.

Om dit te doen volgt zij een methode, waartegen wij eveneens bezwaren moeten inbrengen. Ze neemt een jaarlijksch accres aan van de wegenbelasting van gemiddeld ruim f 850.000 tot 1949. (In 1949 schat ze de opbrengst f 26.870.000; in 1934 f 14.017.000), waarna dit gaat verminderen. En dat terwijl het werkelijk accres over 1932 slechts f 0.708 miljoen, over 1933 f 0.613 miljoen en over 1934 (zonder de verhoging in December 1934 onder invloed van de 1 Januari 1935 ingegane tariefswijziging mede te rekenen) f 0.660 miljoen bedroeg.

Indien dus slechts 70 pCt. van de aanlegkosten en slechts 40 pCt. van het jaarlijksch onderhoud en beheer, geen kosten voor gemeentelijke traversen, verkeerspolitie, verlichting, onderhoud en bediening van bruggen, enz. door het wegverkeer behoeft te worden gedragen, het accres f 0.850 miljoen zou bedragen. ja dan zou, indien de eigen becijfering van de A.N.V.F. (en T.W.C.) voor aanleg- en onderhouds-

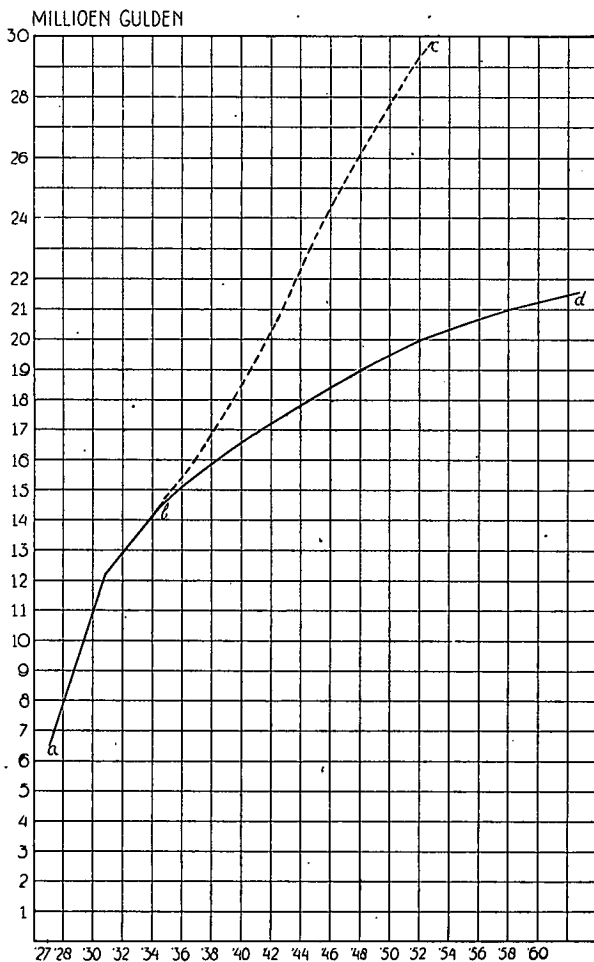


Fig. 1. Jaarlijksche opbrengst van de wegenbelasting.

kosten juist is, het wegverkeer de door haar aanvaarde kosten kunnen dragen!

Als echter het wegverkeer werkelijk *alle* kosten zou dragen, ook die van de gemeentelijke traversen, verkeerspolitie, enz., als het accres dalend mocht zijn en dus de jaarlijksche opbrengsten van de wegenbelasting na 1934 niet verlopen volgens de lijn *b-c* van fig. 1, zooals de A.N.V.F. dit hoopt, doch volgens de lijn *b-d*, het meer logisch verlengde van het werkelijk verloop over de jaren 1927—1934 (lijn *a-b*), dan komen we tot een ontstellende conclusie.

Immers geeft dan in fig. 2 de lijn 1 de totale inkomsten uit de wegenbelasting weer. Daarnaast de lijn A de totaal betaalde kosten van onderhoud en beheer (f 12.1 miljoen per jaar) en de lijn B daarboven te betalen kosten van wegen- en bruggenbouw van f 726 miljoen.

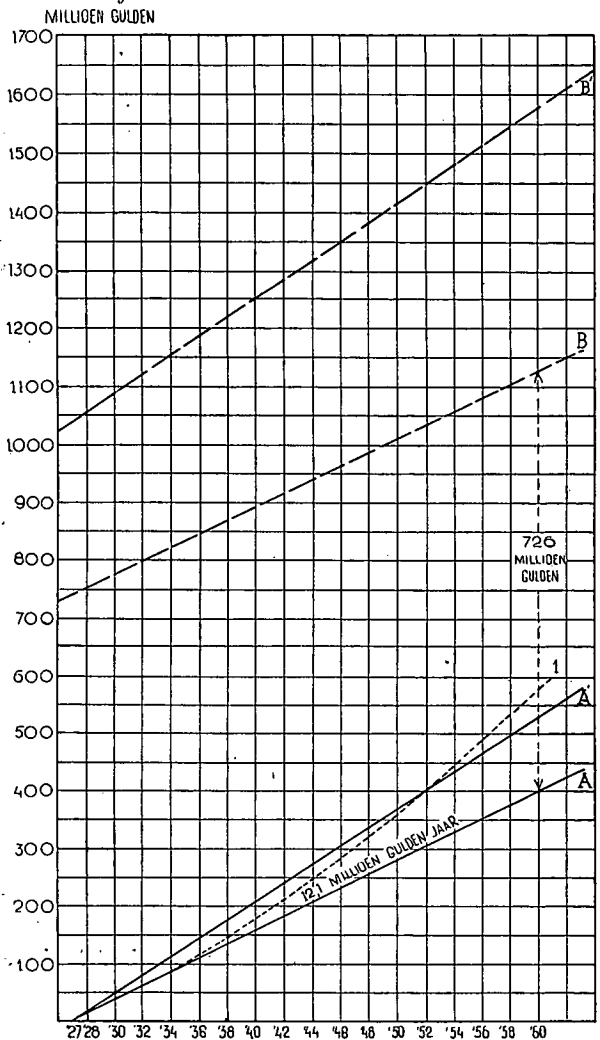


Fig. 2.

Van die kosten wordt dus wel een zeer klein gedeelte uit de opbrengst van de wegenbelasting gedekt, slechts een fractie van de rente van het benodigd aanlegkapitaal, dus géén afschrijving, terwijl er geen geld is als algeheele reconstructie nodig blijkt.

En als dan naast lijn A nog eens een lijn A<sup>1</sup> geteekend werd, aangevend de geraamde kosten van verkeers- en veiligheidspolitie, van onderhoud en beheer van gemeentelijke traversen, van onderhoud en bediening van de bruggen, van verlichting, enz., tezamen geraamd op pl.m. f 4 miljoen per jaar en de lijn B<sup>1</sup> evenwijdig aan deze lijn A<sup>1</sup> werd getrokken echter niet op een afstand overeenkomend met f 726 miljoen, doch met dit bedrag vermeerderd met b.v. f 300 miljoen, waarop de kosten van verkeersverbeteringen in en om de steden, van bruggen in secundaire en tertiaire wegen, van verlangde tunnels, van verbetering van reeds verbeterde wegen, enz. tezamen geraamd zullen mogen worden, dan zouden van de bijna f 1600 miljoen tot en met 1958 (einde van de

25-jarige periode) voor het wegverkeer uitgegeven slechts f 575 miljoen door het motor-wegverkeer gedeekt zijn!

Dit ziet er dan heel anders uit dan fig. 3, welke uit de Publicatie van de A.N.V.F. is overgenomen; daarin stelt lijn 1 ook de inkomsten uit de wegenbelasting voor volgens haar optimistische opvatting en lijn B de som der uitgaven van weg- en bruggenaanleg en onderhoud, nadat daarop allerlei kortingen zijn toegepast.

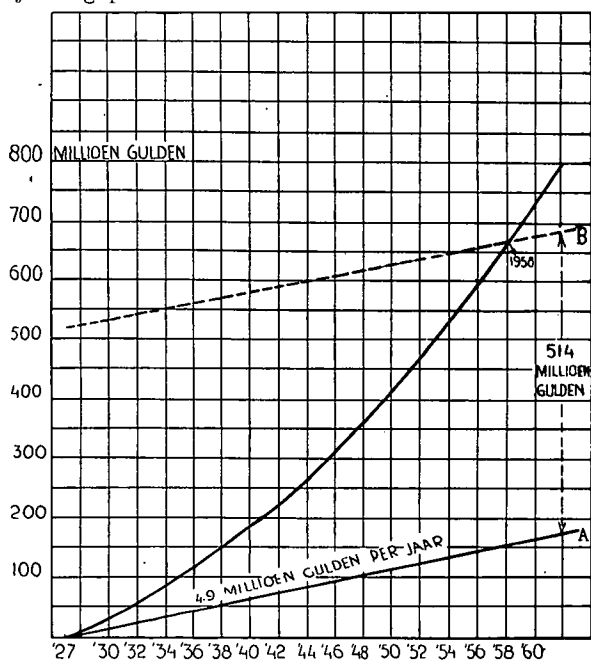


Fig. 3.

Wijl dus volgens fig. 2 de opbrengst van de wegenbelasting slechts overeenkomt met de kosten van onderhoud en beheer der wegen en niets betaald wordt voor de aanlegkosten à f 1 milliard, zullen, indien op den ingeslagen weg werd voortgegaan, na gereedkomen van wegen- en bruggenaanleg de publieke kassen f 1 milliard tekort komen! Als men de A.N.V.F. aan haar woord hield en het wegverkeer alles zou betalen, zou de wegenbelasting met 200 pCt. verhoogd moeten worden, zelfs als voor versnelde bouw niet zou worden geleend!

Omdat de bewijsvoering, dat het motor-wegverkeer, alle kosten dekt en dat al in 1958 alle kosten van aanleg en onderhoud uit de wegenbelasting terugbetaald zouden zijn, indien voor versnelde uitvoering niet geleend wordt, wel bestreden zal worden, zet de A.N.V.F. nog andere berekeningen op, waarin ze ook de rijwielbelasting en de met 1 Januari 1935 ingestelde verhoging van de motorrijtuigenbelasting en een groot deel van de benzine-invoerrechten betreft, in de kosten van den wegaanleg.

Nu is dit natuurlijk niet toelaatbaar. (We laten de niet rechtvaardige bestemming van de rijwielbelasting rusten). De verhoging van de motorrijtuigenbelasting is juist bevolen als schadevergoeding aan den Staat wegens het verlies, dat de Staat derft op zijn gebonden spoorwegbedrijf door het onvergelykelyk veel vrijere wegverkeer. Het is verkeerd om die verhoging nu juist te willen besteden aan wegen- en bruggenbouw. Logisch is het, dat de tariefsverhoging uit dien hoofde later teruggenomen wordt, zoodra het wegverkeer gecoördineerd is en aan dezelfde bepalingen ten aanzien van vervoersplichten en personeelvoorwaarden als het spoorwegbedrijf gebonden wordt.

En het bijzondere benzine-invoerrecht is een accijns, als zooveel andere en belasting-technisch verantwoord. Immers de prijs van de benzine, welke tusschen 1925 en 1931 schommelde tusschen 23 en 15 ct., bedraagt — na een daling op 8 ct. in het laatst van 1931 — sinds 1 Januari 1932 nog steeds niet meer dan 13.5 ct. per Liter. Kan dus de benzine dit invoerrecht ten

volle dragen, anderzijds is belasting-technisch gesproken het eveneens onjuist een belasting, welke voor versterking van de algemeene middelen dient een geheel andere bestemming te willen geven. Dan zouden de bierbrouwerijen c.s. ook het volle recht hebben de opbrengst van den bieraccijns op te eischen voor bouw van café's!

Bovendien is te bedenken, dat het motorverkeer ook reeds het bestaande wegennet van 25.000 km cadeau kreeg.

Bij de „ordening” zal van de onmisbaarheid van de spoorwegen uit oogpunten van veiligheid (in *De Auto* van 3 Januari 1935 werd becijferd dat de ongevallen op den weg ons land jaarlijks f 50 miljoen kost), massatransport, defensie en internationaal verkeer uitgegaan moeten worden. Stel eens dat de auto uitgevonden was vóór het railtransport! Welke groote bedragen zouden dan uitgegeven zijn vóór men tot den aanleg van het veilige, afgesloten spoorwegennet zeker zou overgaan!

Aanvaardt men die onmisbaarheid dan dienen ook maatregelen voor een gezond spoorwegbedrijf genomen te worden, opdat dit zooveel mogelijk service kan geven.

Dan zal men spoedig moeten inzien, dat een groot spoorweg-tekort, jaarlijksche groote bijdragen van het Rijk (volgens Commissie-Welter f 16 miljoen), Provincies en Gemeenten aan de waterwegen, en een dreigende rentelast van f 40 miljoen voor het boven becijferd f 1 milliard tekort, indien wegen- en bruggenbouw ongelimiteerd doorgaat, voor ons land een ondragelijke luxe is.

Zoo zelfs, dat de Regeering met ingrijpen in onze verkeersmisère geen dag mag wachten!

Ir. A. PLOMP.

#### DE RIJKSMIDDELEN OVER JANUARI 1935.

De maand Januari heeft, voor wat de opbrengst der niet-directe belastingen betreft, niet slecht ingezet. De totale opbrengst dezer, in Afdeling Ib ondergebrachte, heffingen bedroeg nl. f 31.199.500 tegen f 25.554.100 in Januari 1934 en vertoonde derhalve een vermeerdering van f 5.645.400. Daarentegen werd de raming niet gehaald (nadeelig verschil f 1.979.600). Elf middelen wezen een hooger opbrengstcijfer aan en leverden tezamen f 6.096.200 meer voor de schatkist op. Daarentegen brachten minder op het statistiekrecht, de geslachtaccijns, de gestilleerdaccijns, de bieraccijns, de belasting op gouden en zilveren werken en de loodsgelden, die gezamenlijk f 450.700 teruggingen. De grootste verschillen komen voor in de cijfers der Omzetbelasting; de afgelopen maand verschaftte f 4.143.600 tegen f 3.345.600 in Januari 1934 en bij een gemiddelde maandraming van f 6.791.700. Laat men deze heffing even buiten beschouwing, dan blijkt, dat de resterende middelen in de afgelopen maand f 27.055.900 hebben opgeleverd tegen f 22.208.400 in Januari 1934 en bij een maandraming van f 26.387.500. De laatstgegeven cijfers mogen onze opmerking waar maken, dat de loop der middelen in de eerste maand van 1935 niet onbevredigend is geweest.

De dividend- en tantiëmebelasting gaf een hogere ontvangst van f 55.400. Veel beteekenis mag aan dit eene cijfer niet worden gehecht, daar Januari voor dit middel een ongunstige maand is en de belangrijke opbrengsten eerst in het midden van het jaar vallen. Aan dit feit moet het ook worden toegeschreven, dat de raming bij lange na niet werd gehaald. Deze laatste is, gerekend over twaalf maanden, voor 1935 f 240.000 lager gesteld dan voor 1934.

De invoerrechten brachten in de afgelopen maand f 6.803.400 op tegen f 4.374.400 in dezelfde periode van het vorige jaar. Nu was de opbrengst van Januari 1934 buitengewoon laag, daar de invoer in de daaraan voorafgaande maanden sterk was geprikkeld door de op komst zijnde omzetbelasting. Op zichzelf be-

schouwd waren de ontvangsten van de afgelopen maand volstrekt niet hoog, immers de laagste sedert April 1934 en f 1.321.600 beneden de maandraming (de raming voor 1935 is gesteld op f 97.500.000; die voor 1934 bedroeg aanvankelijk f 75.062.500, doch is bij de wet van 27 December 1934, Staatsblad No. 683, verhoogd tot f 86.462.500 in verband met de verhooging van het tarief). Dat het er met onze buitenslandschen handel niet zoo goed voorstaat, wordt ook bewezen door de gestadige daling van het statistiekrecht (ditmaal met f 28.500).

De accijnzen vertoonden een onderling verschillend beeld. De zoutaccijns liep op met f 76.100, waarvoor intusschen geen bepaalde oorzaak kan worden opgegeven. De geslachtaccijns daalde door de lagere vee-prijzen met f 53.200; een opbrengst van f 464.100 is gering, vergeleken met de maandraming van f 541.700. De wijn gaf een klein surplus (van f 700); daarentegen leverde de gedistilleerdaccijns f 16.800 minder op. Bij dit laatste middel is het verminderd verbruik, gevolg van de geringere koopkracht van het publiek, de aanwijsbare oorzaak van den teruggang. Hetzelfde geldt van den bieraccijns, die ditmaal met f 268.900 terugliep. De suikeraccijns vertoonde een verbetering en kwam van f 3.775.200 op f 4.624.300. In dit verband moet echter worden opgemerkt, dat de ontvangsten van Januari 1934 zeer laag waren, als gevolg van het maken van groote voorraden in de maanden September en October 1933, met het oog op de op 16 October van dat jaar in werking getreden crisisheffing (voor dezen accijns wordt een tweemaandscrediet toegestaan). Tenslotte de tabaksaccijns, die een record-opbrengst van f 3.322.000 te zien gaf, waarin een accres zit van f 197.700. Het volgende overzicht geeft het verschil aan tusschen de voor de jaren 1934 en 1935 geraamde totale opbrengsten:

	Raming 1934	Raming 1935
Zout .....	f 2.300.000	f 2.000.000
Geslacht .....	„ 6.500.000	„ 6.500.000
Wijn .....	„ 2.340.000	„ 2.800.000
Gedistilleerd .....	„ 33.000.000	„ 31.000.000
Bier .....	„ 11.815.000	„ 10.000.000
Suiker .....	„ 62.200.000	„ 50.000.000
Tabak .....	„ 31.000.000	„ 34.000.000

De belasting op gouden en zilveren werken gaf een lagere inkomst van f 21.800. De omzetbelasting verschafte f 4.143.600 bij een maandraming van f 6.791.700 en was dus vrij laag, ook als men in aanmerking neemt, dat de tweede maand van het kwartaal voor dit middel de gunstigste is. Niettegenstaande de teleurstelling, die de omzetbelasting in het vorige jaar verschafte, heeft men de opbrengst voor 1935 toch weer op f 81.500.000 geraamd. De couponbelasting zette het jaar goed in met een opbrengst van f 927.000 (raming f 416.700). Voor 1935 is f 5.000.000 geraamd (voor 1934 aanvankelijk f 6.400.000, later verlaagd tot f 5.400.000).

De conjunctuurbelastingen vloeiden vrij ruim; de zegelrechten gaven f 258.600 méér, hoewel de beursbelasting f 74.900 minder opleverde, en de registratierechten vertoonden een accres van f 276.200. Ook de raming werd bij beide middelen overschreden. Voor 1935 wordt resp. f 140.000 en f 1.500.000 méér opbrengst verwacht.

De successierechten maakten een flinken vooruitgang (van f 228.400). Bovendien werd de maandraming met niet minder dan f 832.000 overtroffen. Uiteraard geeft dit middel wisselvallige ontvangsten, doch over het algemeen zijn de opbrengsten bevredigend. De daling in de vermogens schijnt inderdaad tot stilstand te zijn gekomen. De raming is voor 1935 met f 2.600.000 verhoogd. De loodsgelden leverden f 61.600 minder op, waarin de met ingang van 1 Augustus jl. in werking getreden tariefsverlaging tot uitdrukking komt. Voor 1935 wordt op een lagere ontvangst van f 500.000 gerekend.

De directe belastingen van Afdeling Ia maakten een minder goed figuur. Voor de grondbelasting is,

in verband met aanhangige wetsontwerpen (wijziging financiële verhouding, enz.) nog niets op kohier gebracht. Ultimo Januari 1934 was reeds voor een bedrag van f 2.432.100 aan aanslagbiljetten uitgekeerd. Bij de inkomstenbelasting is een teruggang waar te nemen van f 1.472.300; bij de vermogensbelasting van f 56.800 en bij de Verdedigingsbelasting I van f 151.300. De belasting van de doode hand komt slechts voor een bedrag van f 19.400 in het overzicht voor.

De staat bevat voor het eerst onder II een overzicht van den verderen loop van het laatstverloopen dienstjaar (i.c. van 1934). Voor de niet-directe belastingen maakt dit op het oogenblik in het geheel geen verschil. Anders staat het met de directe belastingen. In den loop van de maand Januari blijken in de zuivere opbrengsten de volgende wijzigingen te zijn gekomen:

	Stand ultimo December 1934	Stand ultimo Januari 1935
Grondbelasting .....	f 9.760.000	f 9.756.700
Inkomstenbelasting .....	„ 56.592.900	„ 57.888.400
Vermogensbelasting .....	„ 15.757.200	„ 16.334.400
Verdedigingsbelasting .....	„ 9.759.500	„ 8.804.400
Belasting van de doode hand ..	„ 231.200	„ 536.600

Het Overzicht van de inkomsten ten bate van het Gemeentefonds laat zien, dat over de geheele linie een teruggang in het zuiver kohierbedrag is te bespeuren. Het sterkst was de daling bij de Gemeentefondsbelasting (f 3.584.300). In de plaats van het voormalige Wegenfonds komt thans het Verkeersfonds op den staat voor. In de afgelopen maand werd voor dit fonds ontvangen f 1.710.500, waarvan f 1.693.100 motorrijtuigenbelasting en f 17.350 rijwielbelasting. De inkomsten van het fonds zijn voor het geheele jaar 1935 op f 29.250.000 geraamd. De ontvangsten voor het Wegenfonds bedroegen in Januari 1934 in totaal f 850.000.

## AANTEKENINGEN.

### Een conjunctuurfonds in Finland

De Finsche Rijksdag heeft onlangs een regeeringsvoorstel aangenomen, betreffende een conjunctuurfonds, dat uit de overschotten van de begrooting zal worden gevormd. Men wil hieruit in tijden van depressie uitgaven doen ter bestrijding van de crisis en daardoor een te sterke stijging van de staatsuitgaven, evenals een noodzakelijke belastingverhoging, vermijden, zoo lezen wij in „Der Deutsche Oekonomist”.

De wet bepaalt, dat het Fonds F.M. 500 millioen groot zal zijn. Het zal zijn inkomsten verkrijgen uit de overschotten van de begrooting, waaruit echter niet meer dan 2 pCt. van de totaaluitgaven naar het budget van het volgende jaar kan worden overgebracht. Als het fonds F.M. 500 millioen bedraagt, zal geen verdere bijschrijving meer plaats vinden. Om het Fonds zoo spoedig mogelijk op de gewenschte hoogte te brengen, kunnen in tijden van gunstige conjunctuur — zooals Finland op het oogenblik beleeft — op de begrooting bijzondere middelen voor het Conjunctuurfonds worden uitgetrokken.

Het Fonds zal in de eerste plaats gebruikt worden voor bestrijding der werkloosheid door het uitvoeren van openbare werken. Treedt een economische depressie in, dan kan de regering uit het Fonds voor buitengewone crisisdoeleinden middelen putten, die dan als uitgaven voor crisisbestrijding geboekt kunnen worden. De middelen van het Fonds moeten zoo belegd worden, dat zij snel en zonder op de geld- en kapitaalmarkt storingen te veroorzaken, kunnen worden opgenomen.

Het plan van een dergelijke wet was reeds herhaaldelijk in Finland overwogen, doch het waren de bittere ervaringen van de crisisjaren 1930—1931, met hun groote begrootingstekorten en de onvoldoende belastinginkomsten, die de uitvoering bespoedigden.



Dat de wet reeds nu is aangenomen, is een gevolg van het groote begrotingsoverschot, dat het jaar 1934/1935 in Finland te zien zal geven en dat men op deze wijze voor crisistijden wil reserveren.

„Der Deutsche Oekonomist” wijst er in dit verband op, dat Finland principieel geen werklozenondersteuning kent en ook niet van plan is deze in de toekomst uit het conjunctuurfonds te gaan betalen. Wel heeft de Finsche Staat er daarentegen naar gestreefd een actieve conjunctuurpolitiek te voeren en met het oog hierop niet alleen buitengewone crisiswerken gefinancierd, maar ook zoo mogelijk staatsopdrachten uitgesteld tot ongunstige tijden. Het Fonds moet nu de mogelijkheid scheppen om ook die staatsopdrachten, die nog niet aan de beurt zijn, in crisistijden vroegtijdiger te kunnen verdeelen en op deze wijze werkgelegenheid te scheppen.

De economische achtergrond van deze speciale voorzorg van den Finschen Staat ten opzichte van een toekomstige crisis in een tijd, waarin zoowel de conjunctuur als de toestand van de Staatsfinanciën in vergelijking met andere Europeesche landen zeer gunstig is, is gelegen in de eenzijdige oriëntering van het Finsche economisch leven op den uitvoer van houtproducten, waardoor plotselinge veranderingen van de conjunctuur steeds mogelijk zijn.

### Engeland's import en export van suiker.

C. Czarnikow publiceert de volgende cijfers van Engeland's import en export van suiker gedurende de drie laatste jaren en in 1913:

	1934	1933	1932	1913
	tons	tons	tons	tons
<i>Import.</i>				
<i>Geraffineerd.</i>				
Tsjecho-Slowakije ..	12.300	12.517	16.261	198.064
Nederland .....	12.952	1.827	980	178.567
België .....	5.596	3.773	959	49.764
Duitschland .....	2.400	2.977	2.054	465.453
Polen .....	35	120	440	—
Frankrijk .....	1.326	489	—	26.570
Ver. Staten .....	14.490	9.070	7.120	385
Canada .....	7	9	9	—
Ierland .....	—	—	16	—
Cuba .....	686	—	—	—
Kenya .....	154	—	—	—
Mauritius .....	950	—	—	—
Overige landen ..	23	211	13	3.742
Totaal .....	50.919	30.993	27.852	922.545
<i>Ruwsuiker.</i>				
Polen .....	22.625	29.410	74.037	—
Duitschland .....	45	99	22.976	472.026
Tsjecho-Slowakije ..	5	—	2.202	160.858
Nederland .....	3.097	10	—	11.208
Denemarken .....	14.210	—	—	—
België .....	125	6	—	2.466
Frankrijk .....	—	—	—	18
Overig Europa .....	—	—	—	36.154
Cuba .....	544.343	643.809	771.299	224.227
San Domingo .....	149.491	155.068	275.973	9.412
Peru .....	146.386	206.387	184.207	27.487
Java .....	19.612	52.961	247.124	99
Brazilië .....	23.087	32.203	26.101	5.133
Venezuela .....	3.270	3.476	350	—
Mozambique .....	3	—	10.663	—
Mexico .....	—	67.890	—	4.134
Haiti .....	20.693	20.104	13.251	—
Ned. Guyana .....	3.429	2.653	3.333	4.606
Britsch-Indië .....	130	179	—	3.850
Egypte .....	4.036	—	—	—
Ver. Staten .....	16.605	14.363	17.868	—
Mauritius .....	217.863	208.042	194.438	20.075
Britsch-West-Indië ..	139.907	195.481	122.704	47.736
Britsch-Guyana .....	84.821	82.788	76.471	—
Natal .....	81.223	79.749	49.944	—
Australië .....	345.659	148.237	206.218	—
Fidji eilanden .....	66.280	58.444	50.601	—
Kenya .....	8.723	4.231	—	—
Uganda .....	5.306	1.775	—	—
Overige landen .....	—	1.003	939	17.226
Totaal .....	1.920.974	2.008.368	2.350.699	1.046.715
Totaal-Generaal ..	1.971.893	2.039.361	2.378.551	1.969.260
Geraffineerd en Ruwsuiker				

	1934	1933	1932	1913
	tons	tons	tons	tons
<i>Export en her-export.</i>				
Denemarken .....	1.335	362	445	4.407
Nederland .....	8.988	27.457	—	3.389
Ierland .....	5.551	5.079	43.911	—
Kanaal eilanden ..	2.680	2.267	1.945	138
Canada .....	22	77	—	2.720
Br. West-Afrika ..	3.940	3.951	3.084	—
Britsch-Indië .....	19.247	48.732	—	—
Gibraltar .....	4.599	3.213	—	—
Malta en Gozo ....	6.254	6.851	—	—
Cyprus .....	2.898	2.456	—	—
Aden .....	2.661	6.880	—	—
Straits Settlements	5.541	2.975	—	—
Gef. Malay Staten ..	8.566	6.745	—	—
Finland .....	44.087	37.439	—	—
Estland .....	15.404	14.491	—	—
Letland .....	12.786	13.611	—	—
Noorwegen .....	48.336	40.869	—	—
Lithauen .....	12.582	2.062	255.453	12.616
IJsland .....	3.549	482	—	—
Duitschland .....	1.752	720	—	—
België .....	16.526	8.114	—	—
Zwitserland .....	56.273	5.177	—	—
Canarische Eil. ....	10.533	9.434	—	—
Italië .....	4.817	9.559	—	—
Griekenland .....	2.492	1.160	—	—
Arabië .....	2.720	6.796	—	—
Irak .....	4.084	6.368	—	—
Uruguay .....	15.858	25.472	—	—
China .....	2.770	2.443	—	—
Overige landen .....	23.301	38.068	—	—
Totaal .....	350.152	339.310	304.838	23.270
<i>Buitenl. suiker:</i>				
Geraffineerd .....	1.590	1.560	658	760
Ruwsuiker .....	1.100	698	509	3.763
Diversen .....	—	—	—	125
Totaal .....	2.690	2.258	1.167	4.648

Het is wel interessant te zien, welke groote wijzigingen bij den import van suiker in den loop der jaren ten opzichte van de landen van herkomst plaats gehad hebben, terwijl het totaal ingevoerde kwantum suiker verleden jaar gelijk geweest is aan 1913.

### Is vliegen gevaarlijk?

Aan de hand van het statistische materiaal, dat door de vereeniging van mathematische verzekerings-experts in de Ver. Staten is verzameld, geeft de Manchester Guardian een antwoord op deze vraag.

De gemiddelde leeftijd van piloten bleek 32 jaar te zijn. Op dien leeftijd is het sterftepercentage voor normale personen 3 pro mille, dat van piloten echter 25 pro mille, of 8 maal zoo groot. Neemt men daarbij in aanmerking, dat deze piloten gemiddeld slechts 800 uur per jaar vliegen, dus een tiende van allen tijd, dan wordt het sterftepercentage voor den tijd, dat zij in de lucht zijn, ca. 80 maal het normale. De piloten op lijnen, die alleen post vervoeren en geen passagiers, hebben nog ongunstiger cijfers.

Al deze piloten hebben den leertijd reeds lang achter zich, zoodat ongevallen gedurende die periode hier geheel buiten vallen. Amateur-vliegers vertoonen een sterftepercentage van 255 maal het normale, de piloten van leger en vloot een percentage van 170 maal het normale, die van het U. S. Marine Corps zelfs van 480 maal.

Het sterftepercentage van passagiers blijkt in Amerika 66 maal het normale te zijn. Een vergelijking met andere landen bracht aan het licht, dat het risico voor vliegpassagiers in Duitschland, Nederland en Italië geringer is dan in de Ver. Staten, in Engeland groter, in Frankrijk en Mexico zelfs 5 maal zoo groot.

Met het oog op het feit, dat het aantal vliegers van een passagier steeds zeer gering is in vergelijking met den tijdsduur, waarvoor dergelijke personen verzekerd zijn, is het vergroote risico voor de levensverzekeringen zoo gering, dat het niet de moeite loont om voor vliegtuigpassagiers, gedurende de enkele uren per jaar, dat zij vliegen en misschien een

honderdvoudig risico loopen, een extra-premie vast te stellen.

De Manchester Guardian is van meening, dat de door Amerikaansche experts verzamelde gegevens volkomen objectief de verhoudingen weergeven. Het wil ons echter voorkomen, dat de gevolgde methode niet tot objectieve resultaten kan leiden. Wanneer men het sterftepercentage voor iedere bevolkingsgroep uitrekent voor den duur van de bedrijfsbezigheden, zal zulks steeds een hooger percentage opleveren. Bij een normalen werktijd van 8 uur per dag gedurende 300 dagen per jaar werkt ieder persoon 2400 uren van de 8760 uren, die een jaar telt. Ter vergelijking moet men dan dus het gemiddelde sterftepercentage van alle menschen met ongeveer 3,5 vermenigvuldigen.

Bovendien zou een vergelijking gemaakt moeten worden, niet met het algemeene sterftepercentage, maar b.v. met dat van chauffeurs, spoorwegpersoneel, zeelieden, en andere in het transportbedrijf werkzame personen. Deze groepen hebben alle een veel grooter sterftepercentage dan het gemiddelde bedraagt, omdat het transportwezen nu eenmaal grotere risico's dan gemiddelde met zich brengt.

Al zal vermoedelijk, bij een vergelijking met de daarvoor in aanmerking komende gegevens, het vliegen iets meer levensgevaar medebrengen dan andere bezigheden in het transportbedrijf, toch is het verschil veel geringer dan uit bovenvermelde cijfers blijkt. B.

### De Regeering over haar handelspolitiek.

In de Memorie van Antwoord aan de Eerste Kamer over het wetsontwerp tot vaststelling van de begroting voor Economische Zaken, heeft Minister Steenberghe het volgende over handelspolitiek medegedeeld:

„Ten aanzien van de resultaten van de Nederlandsche handelspolitiek dient onderscheid te worden gemaakt tusschen afzetverruiming en voorkoming van verderen teruggang van den uitvoer. Tengevolge van de verschillende remmende tendenzen in het internationaal handelsverkeer is afzetverruiming in de meeste gevallen zeer moeilijk bereikbaar en richt zich het streven van de Regeering dan ook voornamelijk op het behoud van de onder de werking der handelsverdragen bestaande uitvoermogelijkheden. Het betrekken van de Nederlandsche koloniale uitvoerartikelen in de onderhandelingen over handelsverdragen is niet als een nieuw feit aan te merken, doch komt thans veelvuldiger voor in verband met de nieuwe belemmeringen, welke ook deze producten bij den invoer in verschillende landen ontmoeten. Inderdaad moet bij de beoordeeling van de resultaten van internationale handelsovereenkomsten rekening worden gehouden met de kwetsbare positie van den Nederlandschen uitvoer, voor zoover het bederflijken agrarischen export betreft, waar nog bijkomt, dat het vinden van afzet voor de Nederlandsche landbouwartikelen steeds moeilijker is geworden in verband met de neiging van de meeste landen om op dit gebied in hun eigen behoefte te kunnen voorzien.

De resultaten van de handelspolitiek dienen ook naar de meening van den ondergeteekende bezien te worden in het licht van de onderhandelingsobjecten, waarover Nederland de beschikking heeft. Bij het verleenen van invoerconcessies wordt de grootste behoedzaamheid betracht. Bij de voorbereiding der onderhandelingen wordt het maximum van de onder de werking van de Crisisinvoerwet toe te laten goederen uit elk land vastgesteld, rekening houdende met den toestand van de beschermde bedrijven, welke maxima al naar gelang van de totstandkoming van handelsverdragen in onderlinge verhouding wijziging onder-

gaan, zoodat van een onverwachten toevloed van bepaalde handelsartikelen uit den vreemde niet gesproken kan worden. Naar de meening van den ondergeteekende heeft de toepassing van de Crisisinvoerwet stellig effect gehad voor tal van bedrijven, al kan daarnaast niet geheel ontkend worden, dat het feit, dat contingenten een belangrijk onderhandelingsobject zijn, tengevolge heeft, dat een aantal bedrijfstakken niet dien steun gevonden hebben, die op zichzelf gewenscht is. Bij het beramen van haar toekomstige maatregelen houdt de Regeering met deze situatie rekening.”

### Verschuivingen in den Engelschen invoer van levensmiddelen.

Bij de pogingen om de agrarische productie in het binnenland op te voeren past de Engelsche Regeering, zooals bekend, twee middelen toe, namelijk het bevorderen van een betere marktorganisatie en het beperken van den invoer. Over de resultaten van de laatste maatregelen is onlangs een publicatie verschenen van het „Agricultural Economics Research Institute” te Oxford („The Planning of Britain's Food Imports”), waarover „The Statist” van 12 Jan. jl. de volgende cijfers publiceert.

(Gemiddelde jaarlijksche invoer 1927-29 = 100).

Invoer van levensmiddelen	1928	1929	1930	1931	1932	1933
<i>Totaal.</i>						
Imperium .....	105	96	107	117	123	141
Buitenland .....	97	104	104	116	99	87
Wereld .....	100	101	105	117	111	107
<i>Vleesch.</i>						
Imperium .....	103	99	110	117	109	114
Buitenland .....	100	98	105	117	114	95
Wereld .....	101	98	106	117	112	101
<i>Zuivelproducten.</i>						
Imperium .....	103	103	115	135	147	157
Buitenland .....	98	104	104	112	109	110
Wereld .....	100	104	109	123	127	133
<i>Tarwe, enz.</i>						
Imperium .....	108	84	90	106	142	149
Buitenland .....	84	119	107	114	56	63
Wereld .....	95	102	99	110	96	103
<i>Eieren.</i>						
Imperium .....	102	102	101	106	104	104
Buitenland .....	104	100	109	104	80	68
Wereld .....	103	101	107	104	84	76
<i>Groenten.</i>						
Imperium .....	116	98	99	102	106	134
Buitenland .....	116	95	101	172	154	75
Wereld .....	116	96	101	156	142	87
<i>Gekoeld rundvleesch.</i>						
Imperium .....	62	114	—	—	533	7.732
Buitenland .....	98	95	93	95	90	82
Wereld .....	98	95	93	95	90	84
<i>Bevroren rundvleesch.</i>						
Imperium .....	124	91	97	130	131	157
Buitenland .....	77	88	91	78	68	71
Wereld .....	98	89	94	101	97	110
<i>Bevroren schapenvleesch.</i>						
Imperium .....	100	100	123	149	151	151
Buitenland .....	102	102	102	94	83	78
Wereld .....	101	101	114	127	124	119
<i>Bacon.</i>						
Imperium .....	103	84	55	45	56	94
Buitenland .....	103	100	113	135	137	106
Wereld .....	103	98	107	126	128	105

Zooals uit het bovenstaande blijkt, is het doel van de Regeering, om den invoer van voedingsmiddelen uit het Imperium te vergrooten en den invoer uit andere landen te beperken, geslaagd. Het terrein, dat het Imperium op deze wijze op de overige importlanden heeft gewonnen, wordt nog eens door de volgende tabel verduidelijkt.

	Proc. aandeel van den uitvoer van het Imperium naar Engeland	
	1927—1929	1933
Bevroren rundvleesch .....	45	64
Bevr. schapen- en lamsvleesch	60	76
Bevroren varkensvleesch .....	55	58
Totaal vleesch.....	32	37
Boter.....	42	53
Kaas.....	85	92
Gecondenseerde volle melk....	9	31
Totaal zuivelproducten	47	56
Tarwe.....	45	67
Bloem.....	61	72
Totaal tarwe en bloem	46	67
Eieren in schaal.....	23	33

	Proc. aandeel van het Imperium in den invoer van Engeland	
	1927—1929	1933
Aardappelen .....	24	41
Tomaten .....	29	41
Totaal groenten.....	24	36
Appels.....	41	78
Abrikozen .....	14	23
Peren .....	16	44
Pruimen .....	6	23
Totaal vruchten.....	34	72
Totaal voedingsstoffen	38	50

### MAANDCIJFERS.

#### EMISSIES IN JANUARI 1935.

Prov. en Gemeentel. Leeningen <sup>1)</sup> ... f 2.386.740,— zijnde:	
<i>Nederland</i>	
Prov. Zuid-Holland f 3.100.000	
3½% obl. a 98¼% <sup>2)</sup> .. f 361.250	
Gem. Amsterdam f 29.400.000	
4% obl. a 99% <sup>3)</sup> .. „ 348.020	
Gem. Amsterdam f 30.600.000	
4% obl. a 99¼% <sup>4)</sup> .. „ 173.720	
Gem. Zwolle f 1.500.000 <sup>5)</sup>	
4% obl. a 100¼% .. „ 1.503.750	
Bank- en Credietinstellingen .. „ 2.952.500,— zijnde:	
<i>Nederland</i>	
<i>Obligatiën:</i>	
Mij. voor Gemeente-Crediet	
f 1.000.000 3½% obl. a	
97% .. f 970.000	
N.V. Bank voor Ned. Gemeenten f 8.000.000 4%	
obl. a 100% <sup>6)</sup> .. „ 475.000	
Id. f 8.000.000 4% obl. a	
100¼% <sup>7)</sup> .. „ 1.507.500	
Electr., Gas-, Tel., Telegr.- en Waterl.	
Mijen .. „ 1.553.000,— zijnde:	
<i>Nederland</i>	
<i>Obligatiën:</i>	
Stichting „De Drinkwaterleiding Noord-West-Utrecht“	
f 1.553.000 <sup>8)</sup> 4% obl. a	
100% .. f 1.553.000	
Kerkelijke Leeningen <sup>9)</sup> .	
Totaal .. f 6.892.240,—	

<sup>1)</sup> Conversie: Gem. Enschede f 1.800.000 4% obl. a 99½%.

<sup>2)</sup> Van het provenu van deze leening is f 2.700.000 voor conversie afgetrokken, f 500.000 op inschrijvingsvoorwaarden geplaatst.

<sup>3)</sup> Van het provenu van deze leening is f 28.522.000 voor conversie afgetrokken; f 4.140.000 nom. bij enkele Rijksinstellingen ¼% beneden den emissiekoers met recht van voorkeur geplaatst; het bedrag der eerste aflossing ad f 207.000 (nom.) wordt in portefeuille gehouden.

<sup>4)</sup> Van het provenu van deze leening is f 29.789.000 voor conversie afgetrokken; f 5.275.000 nom. bij enkele Rijksinstellingen ¼% beneden den emissiekoers met recht van voorkeur geplaatst; het bedrag der eerste aflossing ad f 371.000 (nom.) wordt in portefeuille gehouden.

<sup>5)</sup> Waarvan f 205.000 op inschrijvingsvoorwaarden geplaatst.

<sup>6)</sup> Van het provenu van deze leening is f 7.525.000 voor conversie afgetrokken.

<sup>7)</sup> Van het provenu van deze leening is f 6.512.500 voor conversie afgetrokken.

<sup>8)</sup> Waarvan f 603.000 op inschrijvingsvoorwaarden geplaatst.

<sup>9)</sup> Conversie:

	Rente-voet pCt.	Emissie-koers pCt.
Ver. t. Stichting en Instandh. v. Scholen v. L.O. op Geref. Grondslag, Gem. Groningen...	180.000 4	100
Ver. t. Stichting en Instandh. v. Scholen m. d. Bijbel, A'dam O.	120.000 4½	100

#### Emissies in 1935.

##### Nieuw kapitaal:

	Obligatiën	Aandeelen	Totaal	Couversies:
	(In Gulden.)			
Jan.	6.892.240,—	—	6.892.240,—	77.148.500,—

#### OVERZICHT VAN DEN STAND DER RIJKSMIDDELEN. (In Gulden)

Afdeling Ia Dir. belastingen.	Kohieren voor den dienst 1935 <sup>1)</sup>			Zuiver bedrag der kohieren voor den vorigen dienst t. m. dezelfde maand van het vorige jaar <sup>2)</sup>
	Benaming der middelen	Totaal bedrag	Bedragen, welke zijn teruggegeven of anders dan wegens betaling op de kohieren afgeschreven	
Grondbelast. a)	—	—	—	2.432.074
Inkomst.bel. b)	18.661.756	305.003	18.356.754	19.829.024
Vermogensbel. c)	5.056.367	24.230	5.032.137	5.088.951
Verdedig.bel. I	2.854.923	28.626	2.826.297	2.977.549
Bel. v. d. doode hd	19.438	—	19.438	—
<b>Totalen..</b>	<b>26.592.484</b>	<b>357.859</b>	<b>26.234.626</b>	<b>30.327.598</b>

a) ¼ hoofdsom + 20 opercenten op de hoofdsom der gevoude eigendommen.

b) Hoofdsom + opercenten. c) Hoofdsom + opercenten.

<sup>1)</sup> Voor de belastingen naar inkomen en vermogen bestaan de vermelde bedragen uit 2/3 gedeelte van het met 1 Mei 1935 aanvangende belastingdienstjaar 1935/1936 en 1/3 gedeelte van het belastingdienstjaar 1934/1935.

<sup>2)</sup> Voor de belastingen naar inkomen en vermogen bestaan de vermelde bedragen uit 2/3 gedeelte van het belastingdienstjaar 1934/1935 en 1/3 gedeelte van het belastingdienstjaar 1933/1934.

#### AANVOEREN in tons van 1000 KG.

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	10-16 Feb. 1935	Sedert 1 Jan. 1935	Overeenk. tijdvak 1934	10-16 Feb. 1935	Sedert 1 Jan. 1935	Overeenk. tijdvak 1934	1935	1934
Tarwe .....	19.326	142.269	110.849	352	1.127	4.090	143.396	114.939
Rogge .....	3.510	28.279	55.782	250	250	8.000	28.529	63.782
Boekweit .....	275	4.545	2.293	—	—	—	4.545	2.293
Mais .....	19.685	121.224	146.124	1.995	17.018	41.590	138.242	187.714
Gerst .....	13.578	33.900	30.944	485	3.576	4.458	37.476	35.402
Haver .....	3.147	10.073	21.737	—	460	150	10.533	21.887
Lijnzaad .....	2.120	8.330	33.671	15.123	37.797	50.614	82.127	84.285
Lijnkoek .....	851	978	18.620	—	—	—	978	18.620
Tarwemeel .....	599	2.969	2.002	15	780	279	3.749	2.281
Andere meelsoorten .....	342	6.120	7.481	—	551	725	6.671	8.206

Afdeeling Ib Overige middelen.	Jan. 1935	Sedert 1 Januari 1935	Overeen- komstige periode 1934
Benaming der middelen			
Divid.- en tantiëmebel.	630.249	630.249	574.814
Rechten op den invoer	6.803.370	6.803.370	4.374.432
Statistiekrecht	115.510	115.510	143.963
Accijns op zout	232.830	232.830	156.742
Accijns op geslacht	464.069	464.069	517.270
Accijns op wijn	47.427	47.427	46.718
Accijns op gedistill.	2.371.525	2.371.525	2.388.304
Accijns op bier	611.814	611.814	880.677
Accijns op suiker	4.624.302	4.624.302	3.775.209
Accijns op tabak	3.321.964	3.321.964	3.124.223
Bel. op gouden en zilverw.	36.427	36.427	58.258
Omzetbelasting	4.143.620	4.143.620	3.345.643
Couponbelasting	927.016	927.016	—
Recht. en boeten v. zegel	1.862.219 <sup>3</sup>	1.862.219	1.603.662
Recht. en boet. v. registr.	1.148.241	1.148.241	872.065
Recht. en boet. v. succes- sie, v. overgang bij over- lijden en v. schenking	3.581.981	3.581.981	3.353.542
Opbrengst d. loodsgelden	276.967	276.967	338.553
<b>Totalen</b>	<b>31.199.531</b>	<b>31.199.531</b>	<b>25.554.075</b>

<sup>3</sup>) Hieronder begrepen wegens zegelrecht van nota's van makelaars en commissionairs in effecten, enz. f 366.831 (Beursbel.).

AFDEELING II. DIENSTJAAR 1934.

Benaming der middelen	Bedrag van de raming	Zuivere op- brengst over het tijdvak van 1 Jan. 1934 tot en met de maand Jan. 1935
Grondbelasting. (¼ hoofdsom + 20 opcenten op de hoofdsom der gebouw- de eigendommen.)	9.735.000	9.756.674
Inkomstenbelasting (hoofdsom + 20 opcenten).	54.880.000 *)	57.888.356
Vermogensbelasting (hoofdsom + 55 opcenten).	17.515.000 *)	16.334.410
Verdedigingsbel. I	11.700.000	8.804.354
Belasting v. d. doode hand	3.000.000	536.629
Divid.- en tantiëmebelasting	12.240.000	13.192.622
Rechten op den invoer	86.462.500 *)	82.190.166
Statistiekrecht	1.800.000	1.768.807
Accijns op zout	2.300.000	2.122.326
Accijns op geslacht	6.500.000	6.196.569
Accijns op wijn	2.340.000	2.718.288
Accijns op 't gedistilleerd	33.000.000	30.344.725
Accijns op bier	11.815.000	10.201.836
Accijns op suiker	62.200.000	52.923.917
Accijns op tabak	31.000.000	31.341.402
Belast. op gouden en zilverw.	600.000	497.374
Omzetbelasting	81.500.000	54.416.721
Couponbelasting	5.400.000 *)	4.116.786
Rechten en boeten van zegel	15.860.000	17.509.285
Rechten en boeten v. registr.	10.000.000	11.302.408
Rechten en boeten v. succes- sie, v. overgang bij overlij- den en v. schenking	30.400.000	34.840.203
Opbrengst der loodsgelden	3.500.000	3.629.940
<b>Totalen</b>	<b>493.747.500</b>	<b>452.633.798</b>

\*) Nader gewijzigd ingevolge de wet van 27 December 1934 (Stbl. No. 683) houdende wijziging van de Middelenwet van het dienstjaar 1934.

INKOMSTEN TEN BATE VAN HET VERKEERSFONDS.

	1.693.136	1.693.136	837.462
Motorrijtuigenbelasting			
Rijwielbelasting	17.350	17.350	12.518
<b>Totaal</b>	<b>1.710.486</b>	<b>1.710.486</b>	<b>849.980</b>

INKOMSTEN TEN BATE VAN HET GEMEENTEFONDS.

	Dienst 1934 Zuiver bedrag der kohlieren tot en met de maand Jan. 1935	Zuiver bedrag der ko- hieren voor den dienst 1933/34 tot en met de zelfde maand van 1934
Gemeente.f.belast. . .	51.757.395	55.341.655
Tijd. opc. o. d. gem.f.b.	19.648.996	21.286.515
Opc. verm. t. get. v. 50	4.787.450	4.813.768
Tijd. opc. o. d. verm.b.	2.872.470	2.888.261

STATISTIEKEN.  
BANKDISCONTO'S.

Ned. { Disc Wissels. 2½ 19 Sept. '33	Lissabon	5 13 Dec. '34
Bk. { Bel. Binn. Eff. 3 19 Sept. '33	Londen	2 30 Juni '32
{ Vrsch. in R.C. 3 19 Sept. '33	Madrid	5½ 6 Nov. '34
Athene	N.-York F.R.B.	1½ 1 Feb. '34
Batavia	Oslo	3½ 22 Mei '33
Belgrado	Parijs	2½ 31 Mei '34
Berlijn	Praag	3½ 25 Jan. '33
Boekarest	Pretoria	3½ 15 Mei '33
Brussel	Rome	4 26 Nov. '34
Budapest	Stockholm	2½ 1 Dec. '33
Calcutta	Tokio	3.65 2 Juli '33
Dantzig	Weenen	4½ 27 Juni '34
Helsingfors	Warschau	5 26 Oct. '33
Kopenhagen	Zwits. Nat. Bk.	2 22 Jan. '31

OPEN MARKT.

	1935				1934	1933	1914
	16 Febr.	11/16 Febr.	4/9 Febr.	28 Jan./ 2 Febr.	12/17 Febr.	13/18 4 Febr.	20/24 Juli
Amsterdam							
Partic. disc.	9/16	1/2-9/16	1/2	5/8	5/8-3/4	1/4-1/2	3/16-3/16
Prolong.	1	1	1	1	1	1	2/4-3/4
Londen							
Daggeld	1/4-1	1/4-1	1/4-1	1/4-1	3/4-1	1/2-1	1/2-2
Partic. disc.	5/16	5/16	5/16-3/8	5/16	5/16	7/8-15/16	4/4-3/4
Berlijn							
Daggeld	3/4-4	3/8-4	3/8-3/4	3-4/8	4/8-5/8	4/8-5/4	—
Maandgeld	3/8-3/4	3/8-3/4	3/8-4	3/8-4	4/4-5/4	4/4-5/4	—
Part. disc.	3/8	3/8	3/8	3/4	3/8	3/8	2/8-1/2
Warenw.	4-1/4	4-1/4	4-1/4	4-1/4	4-1/4	4-1/4	—
New York							
Daggeld	1	1	1	1	1	1-1/4	1/2-2/4
Partic. disc.	5/16	5/16	5/16	5/16	3/4-1	1/2	—

1) Koers van 15 Febr. en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.

WISSELKOERSEN.  
KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
12 Febr. 1935	1.48 9/16	7.24 1/8	59.42	9.76 1/2	34.55	100 9/8
13 " 1935	1.48 7/8	7.24 7/8	59.41	9.76 3/4	34.56 1/2	100 9/8
14 " 1935	1.48 1/8	7.22 3/4	59.36	9.76 1/2	34.55	100 9/8
15 " 1935	1.47 13/16	7.20 3/8	59.33	9.75 3/4	34.51	100 9/8
16 " 1935	1.47 7/8	7.20 3/8	59.33	9.76	34.51 1/2	100 9/8
18 " 1935	1.47 7/16	7.22 3/4	59.34	9.75 3/4	34.51 1/2	100 9/8
Laagste d.w <sup>1</sup> )	1.47 7/16	7.20 3/4	59.27 1/2	9.75 1/2	34.47 1/2	100
Hoogste d.w <sup>1</sup> )	1.48 3/4	7.25 1/4	59.45	9.77	34.60	100 1/2
Muntpariteit	2.4878	12.1071	59.263	9.747	34.592	100

Data	Zwitserland *)	Weenen *)	Praag 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid **)
12 Febr. 1935	47.92	—	6.18 1/2	1.48	12.59	20.21
13 " 1935	47.92 1/2	—	6.19	1.48	12.58 1/2	20.24
14 " 1935	47.91	—	6.19	1.48	12.59	20.24
15 " 1935	47.87 1/2	—	6.19	1.48	12.59	20.24
16 " 1935	47.89	—	6.19	1.48	—	—
18 " 1935	47.89	—	6.18 1/2	1.48	12.57	20.23
Laagste d.w <sup>1</sup> )	47.85	—	6.16	1.45	12.52 1/2	20.10
Hoogste d.w <sup>1</sup> )	47.96	28.—	6.22 1/2	1.50	12.62 1/2	20.30
Muntpariteit	48.003	35.007	7.371	1.488	13.094	48.52

Data	Stock- holm *)	Kopen- hagen *)	Oslo *)	Hel- sings- fors 1)	Buenos- Aires 1)	Mon- treal 1)
12 Febr. 1935	37.37 1/2	32.37 1/2	36.42 1/2	3.20	38 7/16	1.48 1/2
13 " 1935	37.40	32.35	36.45	3.20	38 7/16	1.48 1/4
14 " 1935	37.27 1/2	32.27 1/2	36.32 1/2	3.20 1/2	38	1.48
15 " 1935	37.17 1/2	32.20	36.22 1/2	3.19	38	1.47 1/2
16 " 1935	37.20	32.20	36.25	3.19	38	1.47 1/4
18 " 1935	37.27 1/2	32.30	36.35	3.20	38	1.48
Laagste d.w <sup>1</sup> )	36.90	31.90	35.95	3.16	37 1/2	1.47
Hoogste d.w <sup>1</sup> )	37.60	32.60	36.65	3.22 1/2	38 1/2	1.49
Muntpariteit	66.671	66.671	66.671	6.266	95 3/4	2.4878

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

KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).

Data	Londen (\$ per £)	Parijs (\$ p. 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mk.)	Amsterdam (\$ p. 100 gld.)
12 Febr. 1935	—	—	—	—
13 " 1935	4.88	6.59 1/2	40.14	67.53
14 " 1935	4.87 3/4	6.59 1/2	40.15	67.55
15 " 1935	4.87 1/2	6.59 3/4	40.15	67.60
16 " 1935	4.87 1/8	6.59 7/8	40.15	67.63
18 " 1935	4.89 1/4	6.64	40.40	68.06
19 Febr. 1934	5.13 3/8	6.52	39.52	66.68
Muntpariteit	4.86	3.90 1/8	23.81 1/2	40 7/16

STATISTISCH OVERZICHT

	GRANEN EN ZADEN										TUINBOUWARTIKELEN						VLEESCH			
	TARWE 80 K.G. La Plata loco Rotterdam/A'dam per 100 K.G.		ROGGE 74 K.G. Bahia Blanca loco R'dam/A'dam per 100 K.G.		MAIS La Plata loco R'dam/A'dam per 2000 K.G.		GERST 64/65 K.G. La Plata loco Rotterdam/A'dam per 2000 K.G.		LIJNZAAD La Plata loco R'dam/A'dam per 1960 K.G.		WITTE KOOL 1e kwal. 1-5 pond per 100 K.G. Broek op Langendijk		UIEN gewoon per 100 K.G. Broek op Langendijk		ROODE KOOL 1e kwal. 1-5 pond per 100 K.G. Broek op Langendijk		RUND- VLEESCH (versch) Gem.v.3kw. per 100 K.G. Rotterdam		VARKENS- VLEESCH (versch) per 100 K.G. Rotterdam	
	f.	%	f.	%	f.	%	f.	%	f.	%	f.	%	f.	%	f.	%	f.	%	f.	%
1925	17,20	100,0	13,07 <sup>b</sup>	100,0	231,50	100,0	236,00	100,0	462,50	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1926	15,90	92,4	11,75	89,9	174,25	75,3	196,75	83,4	360,50	77,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1927	14,75	85,8	12,47 <sup>b</sup>	95,4	176,00	76,0	237,00	100,4	362,50	78,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1928	13,47 <sup>b</sup>	78,3	13,15	100,6	226,00	97,7	228,50	96,8	363,00	78,5	4,55	100,0	13,25	100,0	17,23	100,0	93,—	100,—	77,50	100,0
1929	12,25	71,2	10,87 <sup>b</sup>	83,2	204,00	88,1	179,75	76,2	419,25	90,6	7,38	162,4	11,78	88,9	9,10	52,8	96,40	103,7	93,12	120,0
1930	9,67 <sup>b</sup>	56,3	6,22 <sup>b</sup>	47,6	136,75	59,1	111,75	47,4	356,00	77,0	2,05	45,1	2,14	16,2	5,77	33,5	108,—	116,1	72,90	94,0
1931	5,55	32,3	4,55	34,8	84,50	36,5	107,25	45,4	187,00	40,4	3,06	67,3	1,94	14,6	6,96	40,4	88,—	94,6	48,—	61,0
1932	5,22 <sup>b</sup>	30,4	4,62 <sup>b</sup>	35,4	77,25	33,4	100,75	42,7	137,00	29,6	1,49	32,8	8,07	60,9	1,84	10,7	61,—	65,6	37,50	48,0
1933	5,02 <sup>b</sup>	29,2	3,55	27,2	68,50	29,6	70,00	30,0	148,00	32,0	0,82	18,0	2,30	17,4	2,60	15,1	52,—	55,9	49,50	63,0
1934	3,67 <sup>b</sup>	21,4	3,32 <sup>b</sup>	25,4	70,75	30,6	75,75	32,1	142,50	30,8	3,23	71,0	1,89	14,3	3,04	17,6	61,50	66,1	46,65	60,0
Jan. 1933	4,95	28,8	3,75	28,7	73,00	31,5	75,25	31,9	136,50	29,5	0,67	14,7	3,38	25,5	3,02	17,5	50,50	54,3	44,75	57,0
Febr. "	4,77 <sup>b</sup>	27,8	3,70	28,3	71,00	30,7	74,75	31,7	130,25	28,2	0,60	13,2	2,06	15,5	2,51	14,6	49,25	53,0	45,—	58,0
Maart "	5,05	29,4	3,82 <sup>b</sup>	29,3	73,50	31,7	76,25	32,3	130,50	28,2	0,61	13,4	1,29	9,7	3,11	18,0	46,50	50,0	46,—	59,0
April "	5,15	29,0	3,75	28,7	72,75	31,4	71,25	30,2	129,50	28,0	—	—	—	—	—	—	49,50	53,2	48,25	62,0
Mei "	5,40	31,4	3,77 <sup>b</sup>	28,9	70,50	30,5	73,25	31,0	146,75	31,7	—	—	—	—	—	—	52,25	56,2	49,—	63,0
Juni "	5,25	30,5	3,55	27,2	66,00	28,5	75,75	32,1	163,25	35,3	—	—	—	—	—	—	51,25	55,1	48,—	61,0
Juli "	5,82 <sup>b</sup>	33,9	3,85	29,4	64,25	27,8	78,00	33,1	176,25	38,1	—	—	—	—	—	—	49,25	53,0	48,50	62,0
Aug. "	5,30	30,8	3,55	27,2	61,25	26,5	67,75	28,7	161,50	34,9	—	—	—	—	—	—	49,—	52,7	49,25	63,0
Sept. "	4,95	28,8	3,47 <sup>b</sup>	26,6	61,00	26,3	65,25	27,6	159,00	34,4	—	—	—	—	—	—	50,25	54,0	54,—	69,0
Oct. "	4,40	25,6	3,—	22,9	60,25	26,0	63,50	27,0	141,25	30,5	—	—	—	—	—	—	56,25	60,5	54,25	70,0
Nov. "	4,55	26,5	2,95	22,6	74,50	32,2	60,00	25,4	147,25	31,8	1,26	27,7	2,23	16,8	—	—	59,50	64,0	54,37 <sup>b</sup>	70,0
Dec. "	4,57	26,6	3,30	25,3	73,50	31,7	59,25	25,1	154,50	33,4	0,97	21,3	2,56	19,3	1,76	10,2	60,75	65,3	53,50	69,0
Jan. 1934	4,75	27,6	3,10	23,7	65,25	28,2	58,00	24,6	144,25	31,2	3,65	80,2	2,30	17,4	3,08	17,9	62,50	67,2	53,75	69,0
Febr. "	3,40	19,8	2,77 <sup>b</sup>	21,2	65,25	28,2	58,50	24,8	133,00	28,8	3,97	87,3	1,63	12,3	3,12	18,1	63,—	67,7	53,50	69,0
Maart "	3,25	18,9	2,72 <sup>b</sup>	20,8	70,75	30,6	58,75	24,9	132,00	28,5	5,99	131,6	1,23	9,3	4,24	24,6	61,75	66,4	50,50	65,0
April "	3,20	18,6	2,70 <sup>b</sup>	20,7	70,50	30,5	56,75	24,0	136,50	29,5	—	—	—	—	—	—	63,50	68,3	49,12 <sup>b</sup>	63,0
Mei "	3,32 <sup>b</sup>	19,2	2,87 <sup>b</sup>	21,9	62,00	26,8	63,00	26,7	154,50	33,4	—	—	—	—	—	—	65,75	70,7	47,50	61,0
Juni "	3,67 <sup>b</sup>	21,4	3,17 <sup>b</sup>	24,3	65,00	28,1	74,75	31,7	156,50	33,8	—	—	—	—	—	—	63,25	68,0	43,75	56,0
Juli "	3,80	22,1	3,30	25,3	71,50	30,9	78,75	33,4	151,25	32,7	—	—	—	—	—	—	63,—	67,7	44,62 <sup>b</sup>	57,0
Aug. "	4,37 <sup>b</sup>	25,4	4,27 <sup>b</sup>	32,7	83,25	36,0	93,50	39,6	159,25	34,4	—	—	—	—	—	—	63,95	68,8	43,30	55,0
Sept. "	4,—	23,3	4,15	31,7	77,25	33,4	93,25	39,5	145,50	31,5	—	—	—	—	—	—	63,55	68,3	42,62 <sup>b</sup>	55,0
Oct. "	3,50	20,3	3,70	28,3	69,50	30,0	93,50	39,6	135,25	29,2	—	—	—	—	—	—	60,70	65,3	42,12 <sup>b</sup>	54,0
Nov. "	3,50	20,3	3,45	26,4	71,25	30,8	89,25	37,8	127,75	27,6	1,28	28,1	2,25	17,0	—	—	53,75	57,8	44,50	57,0
Dec. "	3,45	20,1	3,55	27,2	76,25	32,9	91,00	38,6	134,00	29,0	1,26	27,7	2,03	15,3	1,73	10,0	53,15	57,2	44,65	57,0
Jan. 1935	3,30	19,2	3,52 <sup>b</sup>	27,0	74,25	32,1	89,25	37,8	137,25	29,7	1,13	24,8	2,59	19,5	2,89	16,8	53,62 <sup>b</sup>	57,7	45,62 <sup>b</sup>	58,0
4 Febr. "	3,25	18,9	3,50	26,9	72,00	31,1	81,00	34,3	125,00	27,0	1,07	23,5	2,38	18,0	3,73	21,6	51,30 <sup>b</sup>	55,2	46,— <sup>b</sup>	59,0
11 "	3,25	18,9	3,40	26,0	69,50	30,0	75,00	31,8	124,50	26,9	0,84	18,5	2,20	16,6	4,06	23,6	52,25 <sup>b</sup>	56,2	47,25 <sup>b</sup>	61,0
18 "	3,15	18,3	3,35	25,6	66,50	28,7	66,50	28,2	123,50	26,7	0,92	20,2	2,15	16,2	4,23	24,6	54,— <sup>b</sup>	58,1	48,50 <sup>b</sup>	62,0

1) Men zie voor de toelichting op dezen staat de nos. van 8, 15 Aug. 1928, 25 Febr. 1931 en 15 Febr. 1933. 2) Tot Jan. 1931 Hard Winter No. 2. van Jan. 1931 tot 16 Dec. 1929 tot 26 Mei 1930 74 1/2 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) T. Canada. Van 19 Sept. '32 tot 24 Juli '33 62/63 K.G. Z.-Russ. 4) 2 Febr. 5) 9 Febr. 6) 16 Febr. 7) 7 Febr. 8) 14 Febr. 9) 5 Febr. 10) 12 Febr. 11) 8 Febr. 12) 15 Febr.

Vervolg STATISTISCH OVERZICHT

	MINERALEN						TEXTIELGOEDEREN						DIVERSEN							
	STEENKOLEN Westfaalsche/ Hollandsche bunkerolen, ongezeeft f.o.b. R'dam/A'dam per 1000 K.G.		PETROLEUM Mid. Contin. Crude 33 t/m 33.90 Bé s. g. per barrel		BENZINE Gulf exp. 64/66 <sup>b</sup> §cts. per U.S. gallon		KATOEN			WOL gekamde Australische, Merino, 64's Av. loco Bradford per lb.			WOL gekamde Australische, Crossbred Colonial Carded, 50's Av. loco Bradford per lb.		KOE- HUIDEN Gaaf, open kop 57-61 pnd.		KALK- SALPETER Gld. per 100 K.G. netto			
	f.	%	§	%	§cts.	%	§ cts.	%	pence	%	pence	%	pence	%	f.	%	f.	%		
1925	10,80	100,0	1,68	100,0	14,86	100,—	23,25	100,0	29,27	100,—	9,35	100,—	55,00	100,0	29,50	100,0	34,70	100,0	12,—	100,0
1926	17,90	165,7	1,89	112,5	13,65	91,9	17,55	75,5	16,24	55,5	6,30	67,4	47,25	85,9	24,75	83,9	28,46	82,0	11,61	96,—
1927	11,25	104,2	1,30	77,4	14,86	100,—	17,50	75,3	16,78	57,3	7,27	77,8	48,50	88,2	26,50	89,8	40,43	116,5	11,48	95,—
1928	10,10	93,5	1,20	71,4	9,98	67,2	20,00	86,0	19,21	65,6	7,51	80,4	51,50	93,6	30,50	103,4	47,58	137,1	11,48	95,—
1929	11,40	105,6	1,23	73,2	10,—	67,3	19,15	82,4	17,05	58,2	6,59	70,5	39,—	70,9	25,25	85,6	32,25	92,9	10,60	88,—
1930	11,35	105,1	1,12	66,7	8,77	59,0	13,55	58,3	12,—	41,0	3,92	41,9	26,75	48,6	16,25	55,1	25,36	73,1	9,84	82,—
1931	10,05	93,1	0,58	34,5	5,04	33,9	8,60	37,0	7,33	25,0	3,08	33,0	21,50	39,1	12,00	40,7	18,65	53,7	8,61	71,—
1932	8,00	74,1	0,81	48,2	4,50	30,3	6,45	27,7	5,21	17,8	3,11	33,3	16,00	29,1	8,50	28,8	11,15	32,1	6,15	51,—
1933	7,00	64,8	0,45	26,8	3,61	24,3	6,75	29,0	5,13	17,8	2,78	29,7	19,25	35,0	9,50	32,2	13,26	38,2	6,18	51,—
1934	6,20	57,4	0,63	37,5	2,88	19,4	7,35	31,6	5,32	18,2	2,68	28,7	19,25	35,0	10,25	34,7	12,07	34,8	6,11	50,—
Jan. 1933	7,05	65,3	0,53	31,5	4,16	28,0	6,15	26,5	5,13	17,5	2,95	31,6	15,75	28,6	8,25	28,0	11,50	33,1	6,30	52,—
Febr. "	7,20	66,7	0,38	22,6	3,97	26,7	6,10	26,2	4,98	17,0	2,78	29,7	15,50	28,2	8,25	28,0	10,38	29,9	6,40	53,—
Maart "	7,25	67,1	0,38	22,6	3,87 <sup>b</sup>	26,1	6,40	27,5	4,97	17,0	2,77	29,6	15,25	27,7	7,75	26,3	10,75	31,0	6,40	53,—
April "	7,25	67,1	0,37	22,0	3,67	24,7	6,65	28,6	5,18	17,7	2,68	28,7	15,75	28,6	7,75	26,3	11,25	32,4	6,40	53,—
Mei "	7,15	66,2	0,23 <sup>b</sup>	14,0	2,95	19,9	7,30	31,4	5,60	19,1	3,07	32,8	17,00	30,9	8,25	28,0	12,25	35,3	6,40	53,—
Juni "	7,15	66,2	0,25 <sup>b</sup>	15,2	3,02	20,3	7,85	33,8	5,85	20,0	3,25	34,8	18,50	33,6	9,00	30,5	15,75	45,4	6,40	53,—
Juli "	7,05	65,3	0,41	24,4	3,33	22,4	7,60	32,7	5,76	19,7	3,20	34,2	20,75	37,7</						



N GROOTHANDELSPRIJZEN<sup>1)</sup>

	ZUIVEL EN EIERN								METALEN											
	BOTER per K.G. LeeuwarderComm. Noteering	BOTER p.K.G. Hefving Crisis Zuivel-Centr.	KAAS Edammer Alkmaar Fabriekskaas kl. m/merk per 50 K.G.	EIERN Gem. not. Eiermijn Roermond p. 100 st.	KOPER Standaard Locoprijzen Londen per Eng. ton	LOOD Locoprijzen Londen per Eng. ton	TIN, locoprijzen Londen per Eng. ton	IJZER Cleveland Foundry No. 3 f.o.b. Middlesb. per Eng. ton	GIETERIJ-IJZER (Lux III) p. Eng. t. f.o.b. Antwerpen	ZINK Locoprijzen Londen per Eng. ton	GOUD cash Londen per ounce fine	ZILVER cash Londen per Standard Ounce								
	fl.	o/o	fl.	o/o	£	o/o	£	o/o	Sh.	o/o	sh.	o/o	£	o/o	sh.	o/o	pence	o/o		
1925	2.31	100.0	56.00	100.0	62.1/6	100.0	36.8/6	100.0	261.17/-	100.0	73/-	100.0	100.0	36.3/6	100.0	85/6	100.0	100.0		
1926	1.98	85.7	43.15	77.1	8.15	88.8	58.1/-	93.5	31.1/6	85.3	290.17/6	111.1	66/8	118.5	68/8	102.5	34.2/6	94.3		
1927	2.03	87.9	43.30	77.3	7.96	86.7	55.14/-	89.7	24.4/-	66.4	290.4/-	110.8	73/-	100.0	64/6	96.3	28.10/-	78.8		
1928	2.11	91.3	48.05	85.8	7.99	87.0	63.16/-	102.8	21.1/-	57.8	227.5/-	86.8	66/-	90.4	62/8	93.5	25.5/6	69.9		
1929	2.05	88.7	45.40	81.1	8.11	88.3	75.14/-	121.9	23.5/-	63.8	203.15/6	77.8	70/6	96.6	68/9	102.6	24.17/6	68.8		
1930	1.66	71.9	38.45	68.7	6.72	73.2	54.13/-	88.0	18.1/6	49.6	142.5/-	54.3	67/-	91.8	59/6	88.8	16.17/-	46.6		
1931	1.34	58.0	31.30	56.9	5.35	58.3	36.5/-	58.4	12.1/-	33.1	110.1/-	42.0	55/-	75.3	47/6	70.9	11.0/6	31.9		
1932	0.94	40.7	22.70	40.5	4.14	45.1	22.17/-	36.8	8.12/-	23.6	97.2/-	37.1	42/-	57.5	37/-	55.2	9.16/-	27.1		
1933	0.61	26.4	20.20	36.1	3.71	40.4	22.2/6	35.6	7.17/6	21.6	131.18/-	50.1	41/-	56.2	35/-	52.2	10.12/6	29.4		
1934	0.45	19.5	18.70	33.4	3.45	37.6	18.14/6	30.2	6.15/6	18.6	141.19/6	54.2	40/-	54.8	33/7	50.1	8.9/-	23.4		
Jan. '33	0.73	31.6	21.75	38.8	4.27	46.7	19.17/-	32.0	7.8/-	20.3	100.1/6	38.1	40/6	55.5	34/6	51.5	9.19/-	27.5		
Feb. '33	0.65	28.1	20.60	36.8	4.35	47.4	20.3/-	32.5	7.7/-	20.2	104.7/6	39.9	43/-	58.9	34/-	50.7	9.15/-	27.0		
Mrt. '33	0.53	22.9	19.40	34.6	2.80	30.5	20.1/6	32.3	7.10/-	20.6	104.18/3	40.1	43/-	58.9	34/7	51.6	10.7/-	28.6		
Apr. '33	0.54	23.4	18.55	33.1	2.07	22.6	20.11/6	33.1	7.12/6	20.9	109.17/-	42.0	43/-	58.9	35/6	53.0	10.8/6	28.8		
Mei '33	0.52	22.5	21.80	33.9	2.49	27.1	23.6/6	37.6	8.6/-	22.9	128.17/6	49.2	41/6	56.8	36/6	54.5	10.13/-	29.4		
Juni '33	0.52	22.5	23.50	33.0	2.50	27.2	25.7/-	40.8	9.4/-	25.3	151.10/-	57.9	42/-	57.5	37/-	55.2	11.12/6	32.1		
Juli '33	0.55	23.8	18.50	33.0	2.60	28.3	25.16/-	41.6	9.2/-	25.0	148.11/6	56.5	41/6	56.8	35/-	52.2	12.1/-	33.3		
Aug. '33	0.63	27.3	18.90	33.8	3.57	38.9	24.5/-	39.1	8.4/6	22.6	145.3/-	55.4	41/-	56.2	35/-	52.2	11.7/-	31.4		
Sept. '33	0.66	28.6	18.40	32.9	3.91	42.6	22.16/6	36.8	7.16/6	21.4	140.17/6	53.8	39/6	54.1	34/6	51.5	10.18/6	30.2		
Oct. '33	0.68	29.4	19.45	34.7	4.68	51.0	22.1/-	35.5	7.14/-	21.1	145.5/-	55.5	39/6	54.1	34/6	51.5	10.13/-	29.4		
Nov. '33	0.65	28.1	20.80	37.1	5.80	63.2	20.6/6	32.7	7.13/6	21.1	150.9/6	57.5	40/-	54.8	34/6	51.5	9.19/6	27.6		
Dec. '33	0.60	26.0	20.40	36.4	5.47	59.6	21.1/-	33.9	7.12/-	20.9	153.8/-	58.6	40/6	55.5	36/-	53.7	9.19/-	27.5		
Jan. '34	0.50	21.6	20.40	36.4	5.05	55.0	21.7/-	34.4	7.7/-	20.2	148.3/-	56.8	39/6	54.1	36/-	53.7	9.12/-	26.5		
Feb. '34	0.47	20.3	21.55	38.5	3.68	40.1	20.9/6	33.0	7.4/-	19.8	140.13/-	53.7	39/6	54.1	36/5	54.4	9.12/-	24.9		
Mrt. '34	0.44	19.0	19.90	35.5	2.71	29.5	20.3/-	32.5	7.3/6	19.7	144.15/6	55.3	40/6	55.5	35/3	52.6	9.2/-	25.2		
Apr. '34	0.42	18.2	17.20	30.7	2.72	29.6	20.14/6	33.4	7.4/6	19.8	150.10/6	57.5	41/6	56.8	34/2	51.0	9.7/6	25.9		
Mei '34	0.41	17.7	16.05	28.7	2.54	27.7	20.4/-	32.5	6.16/6	18.7	144.19/6	55.4	40/6	55.5	32/9	48.9	9.2/-	25.2		
Juni '34	0.41	17.7	19.40	34.6	2.74	29.9	19.18/6	32.1	6.14/-	18.4	140.11/-	53.5	40/6	55.5	31/9	47.4	8.16/-	24.3		
Juli '34	0.40	17.3	21.50	38.4	2.81	30.6	18.11/-	29.9	6.14/6	18.5	142.9/-	54.0	40/6	55.5	32/4	48.2	8.6/-	22.9		
Aug. '34	0.43	18.6	20.90	37.3	3.32	36.2	17.6/-	27.9	6.14/-	18.4	139.7/6	53.2	40/-	54.8	32/6	48.5	8.7/6	23.2		
Sept. '34	0.43	18.6	18.12	32.4	3.31	36.1	16.10/-	26.6	6.5/6	17.2	137.17/-	52.7	39/6	54.1	32/6	48.5	7.17/-	21.1		
Oct. '34	0.43	18.6	17.37	31.0	3.95	43.0	16.3/-	26.0	6.6/-	17.3	137.19/6	52.7	39/6	54.1	32/6	48.5	7.7/-	20.3		
Nov. '34	0.47	20.3	17.00	30.4	4.52	49.3	16.11/6	26.7	6.8/-	17.6	139.8/-	53.2	40/-	54.8	32/6	48.5	7.7/6	20.4		
Dec. '34	0.54	23.4	15.12	27.0	4.07	44.3	16.16/-	27.1	6.6/-	17.3	137.8/6	52.5	39/6	54.1	34/1	50.9	7.4/6	20.0		
Jan. '35	0.58	25.1	14.95	26.7	3.12	34.0	16.19/-	27.3	6.5/-	17.2	138.11/-	52.9	39/6	54.1	34/6	51.5	7.6/6	20.4		
Feb. '35	0.55	23.8	14.50	25.9	3.50	38.1	16.11/-	26.7	6.3/6	17.0	140.2/-	53.5	39/6	54.1	34/6	51.5	7.3/6	19.8		
Mar. '35	0.55	23.8	14.25	25.4	3.55	38.7	16.8/6	26.5	6.5/6	17.2	139.2/-	52.7	39/6	54.1	34/6	51.5	7.5/-	20.0		
Apr. '35	0.55	23.8	14.50	25.9	3.00	32.7	16.7/-	26.3	6.4/-	17.0	137.14/-	52.6	39/6	54.1	34/6	51.5	7.8/-	20.5		

Sept. 1932 79 K.G. La Plata; van 26 Sept. 1932 tot 5 Febr. 1934 Manitoba No. 2 3) Tot Jan. 1928 Western; vanaf Jan. 1928 tot 16 Dec. 1929 American No. 2. van 1. 1928 Malting; van Jan. 1928 tot 9 Febr. 1931 American No. 2, van 9 Febr. 1931 tot 23 Mei 1932 64/5 K.G. Zuid-Russische. Van 23 Mei—19 Sept. 1932 No. 3

N GROOTHANDELSPRIJZEN.

	BOUWMATERIALEN								KOLONIALE PRODUCTEN											
	VURENHOUT basis 7' f.o.b. Zweden/Finland per standaard van 4.672 Ma.	STEENEN		CACAO		COPRA		KOFFIE		RUBBER <sup>1)</sup>		SUIKER		THEE		INDEXCIJFER				
	fl.	o/o	fl.	o/o	sh.	o/o	fl.	o/o	cts.	o/o	Sh.	o/o	fl.	o/o	cts.	o/o	100.0	100.0		
1925	159.75	100	15.50	100.0	19.00	100.0	42/6	100.0	35.87 <sup>5</sup>	100.0	61.375	100.0	2/11.625	100.0	18.75	100.0	84.5	100.0		
1926	153.50	96.1	15.75	101.6	19.50	102.6	49/-	115.3	34.00	94.8	55.375	90.2	2/-	67.4	17.50	93.3	94.25	111.5		
1927	160.50	100.5	14.50	93.5	18.50	97.4	68/-	160.0	32.62 <sup>4</sup>	90.9	46.875	76.4	1/6.375	51.6	19.12 <sup>4</sup>	102.0	82.75	97.9		
1928	151.50	94.8	12.00	77.4	18.50	97.4	57/3	134.9	31.87 <sup>5</sup>	88.9	49.625	80.9	-10.75	30.2	15.85	84.5	75.25	89.1		
1929	146.00	91.4	14.00	90.3	21.25	111.8	45/10	107.9	27.37 <sup>5</sup>	76.3	50.75	82.7	-10.25	28.8	13.00	69.3	69.25	82.0		
1930	141.50	88.6	12.50	80.6	20.75	109.2	34/11	82.2	22.62 <sup>5</sup>	63.1	32	52.1	-5.875	16.5	9.60	51.2	60.75	71.8		
1931	110.75	69.3	10.25	66.1	20.25	106.6	22/5	52.8	15.37 <sup>5</sup>	42.9	25	40.7	-1/3	8.4	8.00	42.7	42.50	50.3		
1932	69.00	43.2	9.25	59.7	15.00	78.9	19/6	45.9	13.00	36.2	24	39.1	-1/7.5	4.9	6.32 <sup>4</sup>	33.7	28.25	33.4		
1933	73.50	46.0	10.00	64.5	12.75	67.1	15/4	36.0	9.30	25.9	21.10	34.2	-12.25	6.3	5.52 <sup>4</sup>	29.5	32.75	36.7		
1934	76.50	47.9	8.50	54.8	10.50	55.3	13/6	31.8	6.90	19.2	16.80	27.4	-13.875	10.9	4.07 <sup>6</sup>	21.7	40.00	47.3		
Jan. '33	70.00	43.8	9.25	59.7	13.50	71.1	16/6	38.8	11.50	32.1	24	39.1	-1.625	4.6	5.37 <sup>6</sup>	28.7	25.00	29.6		
Feb. '33	70.00	43.8	9.25	59.7	13.00	68.2	15/9	37.1	10.62 <sup>5</sup>	29.6	23.75	38.7	-1.5	4.2	5.60	29.9	26.75	31.7		
Mrt. '33	70.00	43.8	9.50	61.3	12.25	64.5	16/3	38.2	10.37 <sup>5</sup>	28.9	23.50	38.3	-1.5	4.2	6.00	32.0	26.25	31.1		
Apr. '33	70.00	43.8	9.75	62.6	12.75	67.1	15/5	36.3	9.50	26.5	23.50	38.3	-1.625	4.6	6.07 <sup>6</sup>	32.4	27.50	32.5		
Mei '33	70.00	43.8	9.50	61.3	12.50	65.8	16/6	38.8	9.50	26.5	23	37.5	-2	5.6	6.02 <sup>6</sup>	32.1	26.50	31.4		
Juni '33	72.50	45.4	10.00	64.5	13.00	68.4	18/1	4												

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	2 Feb. 1935	9 Feb. 1935	11/16 Feb. 1935 Laagste	16 Feb. 1935 Hoogste
Alexandrië..	Piastr. p. £	97 1/2	97 1/2	97 3/8	97 1/2
Athene ....	Dr. p. £	515	516	512	516
Bangkok....	Sh. p. tical	1/10 1/4	1/10 1/4	1/10 1/4	1/10 1/4
Budapest ..	Pen. p. £	16 3/4	16 3/4	16 3/4	16 3/4
Buenos Aires	p. peso p. £	19.15	19.—	18.90	19.10
Calcutta ....	Sh. p. rup.	1/6 5/32	1/6 5/32	1/6 1/8	1/6 5/32
Constantin ..	Piastr. p. £	610	610	608	610
Hongkong ..	Sh. p. \$	1/9 5/16	1/9 5/16	1/9 1/2	1/10 1/4
Kobe .....	Sh. p. yen	1/2	1/2	1/1 1/16	1/2
Lissabon ....	Escu. p. £	110 1/8	110 1/8	109 3/4	110 1/8
Mexico .....	\$ per £	17 3/4	17 3/4	17 3/4	18 1/4
Montevideo 2)	d. per £	20	20	19 3/4	20
Montreal ..	\$ per £	4.87 3/8	4.88 3/8	4.88	4.89 1/2
Rio de Janeiro	d. per Mil.	3 7/32	3 5/16	3 1/2	3 3/4
Shanghai ..	Sh. p. tael	1/5 7/16	1/5 1/2	1/5 1/2	1/6 1/8
Singapore ..	id. p. \$	2/4 5/32	2 4 5/32	2/4 1/16	2/4 1/2
Valparaiso 4)	\$ per £	116	117.50	117.50	117.50
Warschau ..	Zl. p. £	25 15/16	25 15/16	25 3/8	26 1/8

1) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke importeurs hebben te betalen, 4 Febr. 16.95, 8 Febr. 15, 9 Febr. 16.95, 14 Febr. 16.93. 2) Offic. not. vanaf 1 Febr. 39 1/8, 2 Febr. 39 1/2, 4 Febr. 39 1/8, 6 Febr. 39 1/4, 7 Febr. 39 1/8, 13 Febr. 40, 14 Febr. 39 1/8, 15 Febr. 40. 3) Id. 22 Dec. 4 1/4. 4) 90 dg. Vanaf 28 Aug. laatste "export" notering.

ZILVERPRIJS

GOUDPRIJS 2)

Londen 1) (N.York 2)	Londen
12 Febr. 1935.. 24 7/16	12 Febr. 1935.... 142 1/2
13 " 1935.. 24 7/16	13 " 1935.... 142 1/4
14 " 1935.. 24 9/8	14 " 1935.... 142 3/4
15 " 1935.. 24 13/16	15 " 1935.... 142 8 1/2
16 " 1935.. 24 15/16	16 " 1935.... 142 8 3/4
18 " 1935.. 24 13/16	18 " 1935.... 142 7
19 Febr. 1934.. 20 1/2	19 Febr. 1934.... 134/9
27 Juli 1914.. 24 15/16	27 Juli 1914.... 84/10 1/2

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

STAND VAN 's RIJKS KAS.

Vorderingen.	9 Febr. 1935	15 Febr. 1935
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank.....	f 54.339.127,06	f 75.949.493,66
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten Voorsch. op ult. Jan. '35 (resp. Dec. '34 a. d. gem. verstrekt op aan haar uit te keeren hoofds. der pers. bel., aand. in de hoofds. der grondbel. end gem. fondsb. alsmede opp. op die belastingen en op de vermogensbelasting Voorschotten aan Ned.-Indië.....	" 131.956,21	" 2.218.506,10
Id. aan Suriname.....	" 1.985.571,34	" 1.985.571,34
Id. aan Curaçao.....	" 126.622.917,44	" 126.852.281,82
Kasvord. weg. credietverst. a/h. buitenl. Daggeldleeningen tegen onderpand ..	" 13.721.176,74	" 13.732.011,40
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabelen Vord. op het Alg. Burg. Pensioenfonds 1) Vord. op andere Staatsbedrijven 1)....	" 2.204.274,34	" 2.095.315,40
Verstr. t. laste der Rijksbegr. kasgeldleeningen aan gemeenten (saldo)....	" 115.843.793,39	" 116.168.232,62
	" 5.000.000,—	" 5.000.000,—
	" 40.243.707,48	" 27.816.804,57
	" 30.513.278,91	" 32.669.461,01
	" 33.275.337,32	" 33.275.337,32
Verplichtingen.		
Voorschot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrool verstrekt Schatkistbiljetten in omloop.....	f 400.966.000,—	f 400.966.000,—
Schatkistpromessen in omloop.....	" 81.170.000,—	" 81.170.000,—
Zilverbons in omloop.....	" 1.266.029,50	" 1.263.302,—
Schuld op ult. Jan. '35 (resp. Dec. '34) a. d. gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsb. alsmede opp. op die bel. en op de verm. bel. ....	" —	" 3.027.504,95
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenf. 1) Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. 1) ..	" 23.388.590,21	" 5.576.673,69
Id. aan andere Staatsbedrijven 1) ..	" 122.675.626,25	" 122.186.336,90
Id. aan diverse instellingen 1) ..	" 88.582.172,76	" 104.693.548,52
1) In rekg.-crt. met 's Rijks Schatkist.		

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD. 1)

Vorderingen:	9 Febr. 1935	16 Febr. 1935 1)
Saldo Javasche Bank.....	f 5.162.000,—	f 6.078.000,—
Betaalmiddelen in 's Lands kas.....	" —	" 58.896.000,—
Verplichtingen:		
Voorschot 's Rijks kase. a. Rijksinstell. Schatkistpromessen .....	" 126.626.000,—	" 131.107.000,—
Schatkistbiljetten .....	" 750.000,—	" 750.000,—
Schatkistbiljetten .....	" 12.035.000,—	" 12.035.000,—
Muntbiljetten in omloop .....	" —	" —
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds. Idem aan de Ned.-Ind. Postpaarbank. Voorschot van de Javasche Bank....	" 2.566.000,—	" 2.566.000,—
	" 946.000,—	" 1.171.000,—

SURINAAMSCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opelsch. schulden	Discont.	Div. rekeningen 1)
19 Jan. 1935..	784	985	453	599	1.682
12 " 1935..	763	1.039	395	599	1.691
5 " 1935..	743	1.121	412	598	1.702
29 Dec. 1934..	743	1.182	357	596	1.774
22 " 1934..	751	1.068	389	599	1.772
5 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

1) Sluftp. der activa.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 18-Februari 1935.

Activa.	
Binnenl. Wis- f Hfdbk. f	22.661.534,68
sels, Prom., Bijbnk. "	458.374,44
enz. in disc. Ag.sch. "	3.049.130,95
	f 26.169.040,07
Papier o. h. Buitenl. in disconto .....	" —
Idem eigen portef. f	866.250,—
Af: Verkocht maar voor de bk.nog niet afgel. "	" 866.250,—
Beleeningen { Hfdbk. f 90.113.178,33 1)	
incl. vrsch. Bijbnk. "	3.722.883,63
in rek.-crt. Ag.sch. "	37.654.891,18
op onderp. f	131.490.953,14
Op Effecten..... f	127.096.426,96 1)
Op Goederen en Spec. "	4.394.526,18
	f 131.490.953,14 1)
Voorschotten a. h. Rijk .....	" —
Munt, Goud .....	f 102.585.150,—
Muntmat., Goud ..	707.979.993,37
	f 810.565.143,37
Munt, Zilver, enz. "	22.490.412,62
Muntmat., Zilver.. "	—
	f 833.055.555,99 2)
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds .....	" 38.004.304,19
Gebouwen en Meub. der Bank.....	" 4.970.000,—
Diverse rekeningen .....	" 6.374.733,05
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/'32, S. No. 221) ..	" 16.996.491,37
	f 1.057.927.327,81

Passiva.

Kapitaal .....	f 20.000.000,—
Reservefonds .....	" 3.807.914,92
Bijzondere reserve .....	" 5.000.000,—
Pensioenfonds .....	" 9.229.250,62
Bankbiljetten in omloop.....	" 849.398.465,—
Bankassignatiën in omloop .....	" 10.318,38
Rek.-Cour. { Het Rijk f 78.591.193,87	
saldo: { Anderen " 86.197.134,51	" 164.788.328,38
Diverse rekeningen .....	" 5.693.050,51
	f 1.057.927.327,81

Beschikbaar metaalsaldo .....

Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is .....

Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht .....

1) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) .....

2) Waarvan in het buitenland .....

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opelsch. schulden	Beschkb. Metaal-saldo	Dek-kings-perc.
	Munt	Muntmat.				
18 Febr. '35	102585	707.980	849.398	164.799	427.438	82
11 " '35	102585	712.259	855.050	161.145	430.836	82
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54
Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Diverse rekeningen 1)	
18 Febr. 1935	26.169	—	131.491	866	6.375	
11 " 1935	26.242	—	129.861	866	5.689	
25 Juli 1914	67.947	—	61.886	20.188	509	

1) Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opelsch. schulden	Beschkb. metaal-saldo
16 Febr. '35 2)	145.140	—	176.770	37.560	59.408
9 " '35 2)	142.810	—	178.910	35.550	57.026
19 Jan. 1935	115.003	26.897	179.106	31.157	57.794
12 " 1935	113.502	27.297	182.382	31.645	55.189
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842
Data	Wissels. buitenl. N.-Ind. betaalb.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen 1)	Dek-kings-percentage
16 Febr. '35 2)	680	70.990	—	10.380	68
9 " '35 2)	650	71.230	—	12.580	67
19 Jan. 1935	1.564	9.825	49.910	10.891	67
12 " 1935	1.455	9.783	54.959	10.809	66
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

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