

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

23^E JAARGANG

WOENSDAG 9 MAART 1938

No. 1158

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

Th. van Luytelaer (waarnemend Redacteur-Secretaris).

*Redactie-adres: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam-West.
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatweg.
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.*

Advertenties voorpagina f 0,50 per regel. Andere pagina's f 0,40 per regel. Plaatsing bij abonnement volgens tarief. Administratie van abonnementen en advertenties: Nijgh & van Ditmar N.V., Uitgevers, Rotterdam, Amsterdam, 's-Gravenhage. Postchèque- en giro-rekening No. 145192.

Abonnementsprijs voor het weekblad franco p. p. in Nederland f 16,—. Abonnementsprijs Economisch-Statistisch Maandbericht f 5,— per jaar. Beide organen samen f 20,— per jaar. Buitenland en Koloniën resp. f 18,—, f 6,— en f 23,— per jaar. Losse nummers 50 cent. Donateurs en leden van het Nederlandsch Economisch Instituut ontvangen het weekblad en het Maandbericht gratis en genieten een reductie op de verdere publicaties.

INHOUD:

Blz.

DE ARBEID DER GEHUWDE VROUW door <i>Mej. Mr. M. A. Tellegen</i>	174
Het „natuurlijk bestel” in het voor-ontwerp Romme inzake de arbeid van gehuwde vrouwen door <i>Mr. J. Baert</i>	175
Industrie en crisishellingen door <i>J. C. Redelé</i>	176
Belastingonderzoek door <i>Ir. J. M. I. Reitsma</i>	178
De kolenpositie in 1937 II	180
BUITENLANDSCHE MEDEWERKING:	
Nieuwe richtlijnen der vervoerpolitiek in Zwitserland. I. De oorzaken van de crisis bij de spoorwegen door <i>Dr. H. Block</i>	181
AANTEKENINGEN:	
Wijzigingen in de statistiek van groothandelsprijzen	185
Statistieken:	
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten	185, 188
Groothandelsprijzen	186, 187

GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

In de verslagweek is de handel op de wisselmarkt van zeer geringen omvang geweest, terwijl ook de fluctuaties binnen enge grenzen bleven. Het Egalisatiefonds heeft den Pondenkoers wederom op een minimum van 8,96% gehouden. Men kan nu wel zeggen, dat de koerspolitiek van het fonds definitief is omgeschakeld op het Pond. Toen een aantal maanden geleden het Egalisatiefonds de aankopen van Dollars naar Sterling verschoof, was dat meer een technische factor, die nog niet involveerde, dat de koersverhouding ook op het Pond werd gefixeerd. Integendeel maakte men uit den aankoopkoers van Sterling op, dat men in de eerste plaats een bepaald verloop van de Dollarnoteering beoogde. Sedert korten tijd echter is de koerszetting wel geheel op Sterling ingesteld, en de Dollarnoteering fluctueert daardoor hier gelijk op met die te Londen. Nu is er ook in den Dollar heel weinig beweging. Aanleiding voor bijzondere speculatieve beweging is er niet. Inflatie- en devaluatie-gevaaren zijn niet acuut. De vermindering van het sterilisatiedépôt van de schatkist heeft naar verhouding tot de totale circulatie heel weinig betekenis.

In Fransche Francs is de beweging ook betrekkelijk gering geweest, zoodat aan het eind van de week de koers weer ongeveer op het aanvangspeil stond. Voor Termijnfrancs is het aanbod per saldo iets geringer geworden, en de noteering iets verbeterd. De speculatie begint, na geruimen tijd van betrekkelijk stabiel verloop van de contante noteering, min of meer vermoeid te worden. De financieele zoowel als de economische situatie in Frankrijk zijn echter nog steeds weinig overzichtelijk, en van een terugkeer van vertrouwen is dan ook nog geen sprake.

De geldmarkt blijft nog uitermate ruim. De interest op het langstlopende schatkistpapier (circa 3½ jaar) is nog 1 pCt. Er is nog geen reactie merkbaar onder invloed van het aanbod van nieuw materiaal, dat gevonden is in het lichten van een relatief kortlopend gedeelte uit leeningen, ter gelegenheid van de conversie. Op zichzelf kan deze verschuiving van objecten van de kapitaalmarkt naar de geldmarkt natuurlijk tegemoet komen aan het tekort aan materiaal op de geldmarkt, maar bij nadere analyse van de situatie blijkt, dat door deze transacties de omvang van de deposito's weer verder aanwast, zoodat het aanbod ter geldmarkt ook weer toeneemt.

Op de beleggingsmarkt is de stemming zeer vast, de nieuwe staatsleening staat bijna 2½ pCt. boven den emissiekoers, men komt reeds weer met 3 pCt. langlopende leeningen aan de markt, zoodat de verwachting van hen, die het beleggersfront in verband met den grooten invloed der outsiders, geen groot succes voorspelden, reeds eerder dan gedacht was in vervulling is gegaan.

DE ARBEID DER GEHUWDE VROUW.

Over het „wetsontwerp Romme”, waarmede algemeen wordt aangeduid het voorontwerp eener wet houdende beperkende bepalingen in zake arbeid van gehuwde vrouwen, is reeds een heele literatuur ontstaan, althans de artikelen, die er over zijn verschenen, zouden een boekdeel van respectabelen omvang vullen. Onder deze geschriften is slechts een enkel, dat de sociaal-economische kant van het ontwerp behandelt; verwonderlijk weinig voor een wetsontwerp, dat in de eerste plaats toch een stuk arbeidswetgeving inhoudt. Dit is, ten deele een gevolg van de omstandigheid, dat de minister in zijn memorie van toelichting ter verdediging van zijn voorstel vooral ethische beschouwingen ten beste geeft; het economische element komt eerst aan de orde, als verschillende uitzonderingen gemotiveerd moeten worden.

Maar niet alleen het feit, dat de minister zelf zijn ontwerp in een andere sfeer plaatst dan de economische, maakt het moeilijk het uit sociaal-economisch oogpunt te bezien. Dit is nog meer het geval, door dat de feitelijke gegevens, waaraan het ontwerp zou moeten worden getoetst, opdat zijn uitwerking op het economisch leven zou kunnen worden beoordeeld, ontbreken.

Men moet een groot aantal jaren in de geschiedenis terug gaan om over den arbeid der gehuwde vrouw in Nederland belangrijke geschriften te vinden en wel tot het ministerschap van Talma. In de jaren 1910—1913 werd het onderwerp een en andermaal behandeld. In 1910 werden voor de Vereeniging voor de Staathuishoudkunde en de Statistiek door Mej. A. Polak, I. P. de Vooy en Mej. Mr. E. C. van Dorp prae-adviezen uitgebracht over „de maatschappelijke beteekenis van den arbeid der gehuwde vrouw en de houding door de overheid aan te nemen tegenover dat vraagstuk”. Eenige maanden later, in Februari 1911, verscheen als uitgave van het Departement van Landbouw, Nijverheid en Handel het verslag van een door de arbeidsinspectie ingesteld onderzoek naar den fabrieksarbeid van gehuwde vrouwen in Nederland. Bij de behandeling van de Arbeidswet. 1911 werd het vraagstuk van den arbeid der gehuwde vrouw aan de orde gesteld. En tenslotte wijdde Mr. Clara Wichmann een belangrijk deel van haar in 1913 verschenen boek „Het vraagstuk van den bedrijfsarbeid der vrouw in Nederland” aan het probleem van den gehuwde-vrouwen-arbeid.

Hoewel in de bovengenoemde geschriften steeds gesproken werd van den arbeid der gehuwde vrouw in het algemeen, concentreerde de aandacht zich toch vooral op den arbeid van gehuwde vrouwen in fabrieken en werkplaatsen en op de materiele en moreele nadeelen, welke speciaal deze arbeid meebrengt. Nadeelen, welke door geen der zich met het onderwerp bezighoudende personen werden ontkend. Zeer sterk bleek echter steeds het besef te zijn, dat de beroepsarbeid ook van gehuwde vrouwen niet los kan worden gezien van de geheele maatschappelijke ontwikkeling en dat de taak van den wetgever vooral ligt in het scheppen van voorwaarden, die den uit een sociaal oogpunt ongewenschten arbeid verlichten en onnoodig maken.

De oplossing werd in de eerste plaats gezocht in sociaal opbouwende maatregelen. Dat men verwachtte daarmede reeds veel te kunnen bereiken, vond ook hierin zijn oorzaak, dat in Nederland in vergelijking met andere landen de omvang van den gehuwde-vrouwenarbeid gering was en sinds tientallen jaren een dalende lijn vertoonde. Van een algemeen verbod van den arbeid der gehuwde vrouw op principiele gronden was vrijwel geen sprake. Wel werd bepleit, dat de overheid als werkgeefster geen gehuwde vrouwen in dienst zou nemen.

In den oorlog raakten deze vraagstukken geheel op den achtergrond. En toen na den oorlog de arbeid der gehuwde vrouw weer ter sprake kwam, ging het aan-

vankelijk slechts om de verhouding van de overheid als werkgeefster tot de huwende ambtenares. In de crisisjaren was de steeds sterker wordende werkloosheid oorzaak, dat op economische gronden een teruggingen van de vrouw — en dan in de eerste plaats van de gehuwde vrouw — van de arbeidsmarkt sterk werd bepleit. Uit dezen drang is voortgekomen de „Wet in zake de verdeeling van den beschikbaren arbeid 1937”, van 28 Mei 1937, S. 802, welke wet de regering de mogelijkheid biedt een ongewenschte verdringing van mannelijke arbeidskrachten door vrouwelijke tegen te gaan en een juiste verhouding der verschillende categorieën van arbeidskrachten te bevorderen. Sinds het optreden van minister Romme heeft men echter over deze wet niets meer gehoord.

Economische ordening op dit gebied is dezen Minister n.l. niet voldoende. Reeds enkele maanden na zijn ambtsaanvaarding voelde hij zich in staat en bekwaam, om het vraagstuk van den beroepsarbeid der gehuwde vrouw in het algemeen aan de orde te stellen.

En zoo verscheen dit voorontwerp.

* *

Een rustige, zakelijke beoordeeling daarvan wordt door drie factoren bemoeilijkt. In de eerste plaats wekt het ontwerp sterk affectieve reacties op, welke een zakelijke beoordeeling van te voren reeds uitsluiten. Vele menschen gunnen zich niet de moeite het ontwerp op zijn mérites te onderzoeken, maar hebben a priori hun meening klaar. Een dergelijke houding ziet men bij tal van menschen, van wie men een zoo lichtvaardig oordeelen allerminst zou verwachten.

In de tweede plaats is de vorm van het ontwerp misleidend. Doordat de stof geheel is behandeld als arbeidsrecht, ook in de formeele uitwerking, wordt bijna algemeen over het hoofd gezien, dat dit ontwerp eigenlijk in het geheel geen arbeidsrecht inhoudt. Er is hier geen regeling van den arbeid, noch een bescherming van de arbeidster tegen den werkgever, maar er is een bescherming van het gezin tegen de werkende gehuwde vrouw. „Het gezin is een zoo waardevol element in de maatschappij”, zegt de Minister, „dat waar mogelijk in het algemeen belang tegen ongezonde gezinsverhoudingen moet worden opgetreden”. Niet op het gebied van den arbeid, maar op het gebied van de gezinsverhoudingen wil de minister regelen optreden, op het gebied van huwelijks- en familierecht. Daarbij moet de werkgever hem echter behulpzaam zijn. Niet aan de gehuwde vrouw wordt n.l. verboden te arbeiden, maar aan den werkgever wordt verboden een gehuwde of in concubinaat levende vrouw in dienst te hebben. Men mag de vraag stellen, of hier niet een bedenkelijke verwarring van rechtsbegrippen plaats vindt.

De derde reeds in den aanvang genoemde factor, is het gebrek aan feitelijke gegevens, dat vooral van belang is voor wie de zaak van den sociaal-economischen kant wil bezien. In 1911 beschikte minister Talma bij de behandeling van de Arbeidswet over belangrijk materiaal, dat de arbeidsinspectie te zijner beschikking had gesteld. Thans ontbreken deze gegevens. Voor de kennis van den omvang van den arbeid der gehuwde vrouw beschikt men over eenige cijfers, maar over den aard van dien arbeid, over de verhoudingen, waaronder hij wordt verricht, de gevolgen voor de gezinnen, de gezondheidstoestand, enz., is niets bekend.

Voor wat den omvang van den arbeid der gehuwde vrouw betreft, zijn wij aangewezen op de cijfers van de volkstelling 1930 en op de jaarverslagen van de arbeidsinspectie. In 1930 zijn ruim 1.516.207 gehuwde vrouwen geteld, van wie 1.418.175 beroepsloos waren, d.w.z., dat zij het beroep van huisvrouw uitoefenden, en hadden 98.032 of 6,4 pCt. beroepsarbeid buiten het gezin. Tervijl bij de volkstelling van 1889 van alle beroepsarbeidsters 25,1 pCt. gehuwd waren en in 1909 23,3 pCt., was dit percentage in 1930 gedaald

tot 18,9 pCt. Het totaal aantal gehuwde of gehuwd geweest zijnde arbeiders in de industrie vormde in 1909 9,5 pCt. en in 1930 6,4 pCt. van het totaal der in de industrie werkzame arbeiders.

Uit de jaarverslagen van de arbeidsinspectie kan een indruk worden verkregen van den toestand in de industrie na 1930. Weliswaar geven deze cijfers geen geheel juist beeld, omdat het aantal uitgereikte arbeidskaarten niet gelijk kan worden gesteld met het aantal werkelijk arbeidende gehuwde vrouwen, doch voor het verloop geven zij toch wel een zekeren indruk. Dan treft het, dat het aantal gehuwde vrouwen in 1936 belangrijk lager is dan in 1930. In 1930 is het aantal uitgereikte kaarten 14.920, in 1936 9.573. Niet alleen toonen de opvolgende volkstellingen dus een dalende tendenz, ook in de jaren na de laatste volkstelling is van toeneming van arbeid der gehuwde vrouw geen sprake en integendeel een belangrijke teruggang vast te stellen.

Wat is er dan veranderd, dat minister Talma geen, en minister Romme wel aanleiding vond tot een verbod van den arbeid der gehuwde vrouw?

Veranderd is er sinds 1911 dit: dat de arbeid der gehuwde vrouw thans onder aanmerkelijk betere omstandigheden plaats vindt dan in 1911: de arbeidsduur is verkort, sociale wetten zijn ingevoerd en de algemeene gezondheidstoestand is verbeterd. Geldt daarom wellicht thans niet meer wat de arbeidsinspectie in 1911 schreef, dat de gehuwde vrouw uit de arbeidersklasse zich in het algemeen wijdt aan den arbeid in het huisgezin, zoo noodig bijverdienste in ongeregelde arbeid buiten fabriek en werkplaats, of in huis-industrie zoekt en alleen dan naar de fabriek gaat, wanneer de nood in het gezin er toe dwingt? Gelet op de cijfers kan men dit bezwaarlijk aannemen.

Wil de minister nu alle arbeid van gehuwde vrouwen onmogelijk maken?

Nee. In de eerste plaats worden uitzonderingen toegelaten in het belang van het bedrijf. Bij algemeenen maatregel van bestuur kunnen voor bepaalde soorten van arbeid blijvende afwijkingen worden toegestaan. Tijdelijke afwijkingen zijn mogelijk, wanneer het bedrijf het in den eersten tijd nog niet zonder den arbeid van de vrouw kan stellen en voorts, wanneer speciale omstandigheden in het bedrijfsleven daar aanleiding toe geven, zooals bijv. seizoendrukke. De gehuwde vrouw kan dan door de arbeidsinspectie een arbeidsvergunning ontvangen. Daarnaast zullen groepsvergunningen kunnen worden gegeven voor bepaalde groepen van personen, waarbij vooral is gedacht aan werkzaamheden in den landbouw.

Behalve het bedrijfsbelang, maakt ook het gezinsbelang afwijking mogelijk, nl., indien de vrouw de kostwinster is of indien het gezin zonder de inkomsten van de vrouw niet zou beschikken over een zeker bestaansminimum. Geen uitzondering kan worden gemaakt in het belang van de vrouw zelve, noch in dat van het gezin, wanneer dat door andere factoren dan finantieelen nood wordt bepaald.

Acht de minister het oirbaar, dat in het bedrijfsbelang of met het oog op den nood van het gezin bepaalde groepen van gehuwde vrouwen beroepsarbeid verrichten, andere groepen van gehuwde vrouwen zullen dit mogen doen, omdat hij blijkbaar geen kans heeft gezien haar onder het verbod te betrekken. Misschien omdat, behalve dan bij de schoonmaaksters in particuliere huizen, er geen werkgevers zijn, die verantwoordelijk gesteld kunnen worden, en de vrouwen zelve niet mondig genoeg worden geacht om de aansprakelijkheid voor het nakomen van de wet te dragen. Tot haar behooren de hoofden van ondernemingen, de vrouwen van hoofden van ondernemingen, de vrouwen, die voor eigen rekening werken en de vrouwen, die een zgn. vrij beroep uitoefenen. Voor een deel zijn het, degenen, die onder de slechtste omstandigheden arbeiden: waschvrouwen, marktkoopvrouwen, huisnaaisters, pensionhoudsters, en voor een ander deel, die in de gunstigste omstandigheden ver-

keeren: vrouwelijke artsen, advocaten, apothekers e.d. Hier in een lijn van beginsel te ontdekken is niet gemakkelijk.

Wat beteekent nu dit stelsel van uitzonderingen in cijfers? Blijkens de volkstelling werkten in 1930 98.032 gehuwde vrouwen in beroepsarbeid en waren van deze ongeveer 65.000 werkzaam als bedrijfshoofd voor eigen rekening, of haar echtgenoot als zoodanig behulpzaam. Niet minder dan twee derden van de gehuwde vrouwen, die in Nederland beroepsarbeid verrichten, blijven dus buiten de wet. Van de overblijvenden vallen 5.300 er niet onder, die in huiselijken dienst arbeiden, is van de ruim 3.000, die bij het onderwijs werkten, reeds een groot deel ontslagen, moeten vervolgens worden afgetrokken alle vrouwen, die in een vrij beroep arbeiden en tenslotte nog alle vrouwen, voor wie bedrijfsbelang of economische nood voortzetting van den arbeid noodig zullen maken. Wat overblijft, en hoe groot dit aantal is, kan door het volkomen ontbreken van gegevens moeilijk worden geschat, zal dan haar tol aan het „natuurlijk bestel” moeten betalen.

Dit zullen echter niet zijn „de huismoeders, die zich door het karig loon van haar man gedwongen zien, buitenshuis voor den kost te gaan werken zoodat haar eigenlijke zorgen en plichten, met name de opvoeding der kinderen, worden verwaarloosd.” (Quadragesimo anno).
Mr. M. A. TELLEGEN.

HET „NATUURLIJK BESTEL” IN HET VOOR-ONTWERP ROMME INZAKE DE ARBEID VAN GEHUWDE VROUWEN.

De huishouding van de moderne mens valt duidelijk uiteen in twee delen: de verwerfhuishouding¹⁾ en de bestedingshuishouding. Onder de eerste is dan te verstaan elk handelen van de mens gericht op het verwerven van een geldinkomen. Dit inkomen kan verkregen worden uit arbeid (loon, salaris, honorarium, winst) of uit bezit (rente, pacht, dividend). Nauwelijks is evenwel zulk een inkomen binnen of het moet worden uitgegeven. De overwegingen, waaraan men dit inkomen het best kan besteden en dat besteden zelf noemen we de bestedingshuishouding.

Oppervlakkig beschouwd zou men kunnen menen, dat in een gezin de vader de verwerfhuishouding verzorgt en de moeder de bestedingshuishouding.

Toch is deze zienswijze maar zeer gedeeltelijk waar. Er zijn tal van gezinnen waar de moeder behalve het bestier van de bestedingshuishouding nog een flink aandeel van de verwerfhuishouding voor haar rekening neemt. In nagenoeg alle boeregezinnen helpt de vrouw mee in het bedrijf. En het aantal van zulke gezinnen is niet gering.

Volgens de „Verslagen en Mededeelingen van de Directie van den Landbouw” 1935 No. 3 was in 1930 het aantal grondgebruikers met minstens 1 ha grond 234.145, waarbij dan nog komen 7.446 tuinbouwers met minder dan 1 ha. Gevoegelijk kan worden aangenomen, dat al deze grondgebruikers en tuinbouwers gehuwd zijn. Niet vele boeren blijven ongehuwd. Juist omdat de vrouw zulk een steun is in het bedrijf, is trouwen voor een boer een economische noodzakelijkheid. Dat wil dus zeggen, dat in de landbouw ten naastebij $234.145 + 7.446 = 241.591$ vrouwen naast het leiden der bestedingshuishouding medehelpen in de verwerfhuishouding. Maar hierbij blijft het niet. Niet alleen een boerebedrijf is gedeels afhankelijk van de vrouw, ook een winkel is aangewezen op haar bijstand. Volgens de bedrijfstelling van 1930 nu waren er 105.398 winkels. Het aantal grote magazijnen met veel personeel is betrekkelijk gering; het zijn er nog geen 11.000 met meer dan tien bedienden.

¹⁾ Voor dit Germanisme is geen goed Nederlands woord gevonden, dat hetzelfde uitdrukt.

Nemen wij aan, dat alleen in de kleine winkelzaken de vrouw meehelpt dan is een schatting van 75.000 vrouwen, die hun man bijstaan in de winkel ter verwerving van een inkomen niet te hoog.

Andere bedrijven, waar een groot aantal vrouwen zonder twijfel in belangrijke mate hun steentje bijdragen bij de inkomensvorming, zijn b.v. het kappersbedrijf en het hotelwezen. Daarbij kan men dan nog voegen de vrouwen van de ruim 43.000 landarbeiders met minder dan 1 ha grond te hunner eigen beschikking. In totaal schat ik het aantal gezinnen, waarin de vrouw een functie vervult in de verwerfhuishouding van de man op 400.000.

De mogelijkheid, dat man en vrouw samenwerken bij de inkomensvorming bestaat slechts, indien de man thuis een eigen bedrijf heeft. Is de man in loondienst en verricht hij zijn arbeid buitenshuis in fabriek of op kantoor dan rest der vrouw slechts de verzorging van de bestedingshuishouding.

De toeneming van de industrie, het verkeer en het bankwezen is oorzaak, dat de gehuwde vrouw steeds minder gelegenheid krijgt met de man in één economisch verband de kost te verdienen. Maar zo iets „natuurlijk” is, is dat niet de arbeidsscheiding van man en vrouw en de internering van de laatste in de bestedingshuishouding, doch veeleer moet als „natuurlijk”, want oorspronkelijk, worden aangemerkt de drang van de vrouw mee te helpen het gezinsinkomen te vergroten.

Het beroep, dat minister Romme doet op het „natuurlijk bestel” is kortzichtig. Te allen tijde heeft de huisvrouw gewoegd met de man om het gezin te onderhouden zowel op het platteland als in de stedelijke kleine bedrijven. Eerst de opkomst van industrie, verkeer en bankwezen roept de scheiding tussen de arbeid van de man en die zijner vrouw in het leven. Dit laatste nu een „natuurlijk bestel” te noemen is onhistorisch en willekeurig.

Er zijn in Nederland ongeveer 1.500.000 gezinnen. In pl.m. 400.000 daarvan werkt de vrouw als vandaan in het bedrijf mee ter vergroting van het inkomen. Wat moet nu geschieden met de welvaartsdrang der gehuwde vrouw, van wie de man nu in fabriek of op kantoor werkt? Gefnuikt, zegt minister Romme. Zij dient haar krachten aan te wenden in de beperkte bestedingshuishouding; beperkt in twee opzichten n.l. de vrouw verwerft niet meer mee, zodat er ter besteding minder aanwezig is en bovendien is de huishouding zelf in hoge mate vereenvoudigd tengevolge van de moderne zakelijkheid en de elektrische apparaten. Ongeveer één miljoen gehuwde vrouwen zien, zich deze begrensde taak opgedragen. In het oorspronkelijk bestel liggen twee omstandigheden opgesloten:

1. de vrouw werkt mee,
2. zij doet dit thuis in het bedrijf van de man.

Indien nu de voortschrijdende techniek de man uit huis haalt en de vrouw terugdringt tot de bestedingshuishouding kan men dat toch moeilijk een „natuurlijk bestel” noemen zonder de historische taak van het gezin te miskennen. Meer natuurlijk is het als de vrouw meestrijdt om het gezin maatschappelijk te doen slagen door de middelen ruimer te doen vloeien.

De naar schatting 12.000 gehuwde vrouwen, die in loondienst zijn, kan men ook zien als een groep, die zoveel doenlijk het oorspronkelijk bestel tracht te handhaven te midden van de gewijzigde economische omstandigheden.

Daarom is het te hopen, dat het voor-ontwerp Romme geen ontwerp, in elk geval geen wet wordt. Wij dienen het aan de gehuwde vrouwen, die niet behoren tot de 400.000 medewerksters in het gezinsbedrijf, zelf over te laten of zij het „natuurlijk” vinden zich te beperken tot de bestedingshuishouding dan wel daarnaast iets ter verwerving van het inkomen bij te dragen.

Mr. J. BAERT.

INDUSTRIE EN CRISISHEFFINGEN.

Toen in 1932 van Regeeringswege de eerste maatregelen getroffen werden met het doel een totalen ondergang van onzen landbouw te voorkomen, heeft niemand voorzien en niemand heeft ook kunnen denken, dat de toen heerschende buitengewone omstandigheden in 1938 nog zouden voortbestaan, en zelfs met nauwelijks betere verhoudingen in het vooruitzicht.

„Crisis-maatregelen” heette het toen, en de maatregelen waren incidenteel gedacht.

Het incidenteele is sinds lang voorbij, en het praedicaat „crisis” kan langzamerhand gevoegelijk worden geschrapt.

Zoo is Nederland geleidelijk in het bezit gekomen van een nieuw, zeer omvangrijk, semi-officieel Regeerings-apparaat. Iets, in het verleden geheel onbekend. Een apparaat, dat door machtsdelegatie diep ingrijpt in de rechten, en vooral in de plichten van het Nederlandsche volk.

Het laatste woord is daarbij wel steeds aan den Minister, maar de drang der omstandigheden beïnvloedt diens beslissingen natuurlijk ten zeerste, en wel in de richting van de meerderheid zijner adviseurs, dus in den geest dergenen, die de landbouw-crisis-maatregelen moeten leiden, en te wier gunste zij zijn tot stand gekomen.

Ik ben niet beducht voor tegenspraak, als ik beweere, dat in heel Nederland slechts enkelen den weg kennen in het complex, ik kan wel zeggen in het labyrint, van deze landbouw-crisis-voorschriften. Zelfs kunnen slechts zeer weinigen zich een voorstelling maken van den omvang dezer materie.

De op de Landbouw-Crisiswet steunende Koninklijke Besluiten en de weer op deze besluiten gebaseerde Ministerieele beschikkingen zijn in de uitgave van het Landbouwcrisisbureau opgenomen in 4 boekdeelen, met een gezamenlijken inhoud van meer dan 4.400 bladzijden! En nog elke maand groeit deze verzameling verder aan.

Het zou dan ook praktisch onmogelijk zijn het Parlement in dezen daadwerkelijk in te schakelen, maar... de bevoegdheid te delegeren, met als gevolg, dat, zooals de ervaring leert, de belangen van den landbouw soms zwaarder worden geteld dan die der bij de landbouw-crisis-maatregelen betrokken industrieën, heeft toch ook zijn schaduwzijden.

Dit wordt door hen, die de aanslagen moeten ondergaan, sterk gevoeld. De macht, die over hen kan worden uitgeoefend, beklempt soms, met de noodzakelijke ontstemming der getroffen en als gevolg.

Hoever die macht zich uitstrekt, hoe diep deze ten slotte blijvend ingrijpt in de huishouding van ons volk, heeft aanvankelijk niemand kunnen vermoeden.

De buitenstaander kan er zich slechts eenigszins rekenschap van geven als hij bedenkt, dat niet minder dan f 10.000.000 moet worden uitgegeven voor de uitvoering van en de controle op de gemaakte verordeningen tot steun van den landbouw. Een leger moet op de been gehouden worden — gelukkig ditmaal een leger van ambtenaren — die creëren, regeeren, decreteren, administreeeren, inspecteeren, controleeren, adviseeren, verbaliseeren, en waar nodig, condemneeren.

Iedere aparte groep dan op eigen terrein, zooveel mogelijk steeds onafhankelijk van elkaar, een ieder vol besef van eigen zelfstandigheid.

Ik geef toe, dat het in de gegeven omstandigheden niet anders mogelijk kan zijn. Eigener ervaring weet ik, dat de Nederlandsche ambtenaar, en ook hier de semi-rijksambtenaar, zeer plichtsbetrachtend is, en op lofwaardige wijze zijn taak verricht, maar dat vele bij de uitvoering betrokkenen gebukt gaan onder al dat „Gemassregel” en de opgelegde lasten, wordt dit wel in voldoende mate begrepen? Beseft de Overheid wel steeds voldoende de nadeelige gevolgen van den te verleenen steun, welke ons volk, onzen handel, onze

levensmiddelen-industrie zwaardere lasten oplegt dan in elk ander land ter wereld?

Ik denk daarbij aan den ongunstigen invloed van de crisisheffingen op de kosten van levensonderhoud en aan het sterk ingrijpen door de Overheid in het vrije bedrijfsleven.

Dit geldt niet alleen voor den landbouw zelf, die, zooals bekend, door de crisis-wetgeving aan handen en voeten gebonden is, maar ook voor tal van ondernemingen op het gebied van handel en nijverheid. Zij zijn in het systeem van de landbouw-crisis-politiek soms zwaar betrokken, en door velerlei regelen aan banden gelegd.

Speciaal geldt dit voor de industrieën, die landbouwproducten als grondstof verwerken. Deze zijn door de landbouw-politiek in een benarde positie gebracht.

In vele gevallen is het voor de voedingsmiddelen-industrie dan ook zeer moeilijk gebleken de veelal hoge crisisheffingen op de verbruikers te verhalen.

Voor het artikel brood bestaat deze moeilijkheid in mindere mate, omdat het verbruik niet zoozeer door den prijs van het brood wordt beïnvloed.

Bij een artikel als bv. biscuits, dat als allergeodkoopste versnapering vlak op de grens van levensbehoefte ligt, staat de zaak echter geheel anders. Immers, zelfs een kleine prijsverhoging heeft onvermijdelijk een teruggang in het bedrijf ten gevolge.

De waarde van de grondstoffen van een volksbiscuitje, op basis van de wereldmarktprijzen der grondstoffen, is thans per 100 kg. f 10,25.

Aan landbouw-crisis-heffingen moet hierop echter ongeveer f 7,30 worden betaald. Daarbij komt nog de suikeraccijns à f 24,75 per 100 kg., en het invoerrecht op suiker à f 2,40, waardoor in totaal aan heffing en accijns f 12,45 moet worden opgebracht per 100 kg. Een belasting dus van ruim 120 pCt. der waarde van de biscuitgrondstoffen.

Dat het artikel minder aantrekkelijk vindt bij de Nederlandsche huisvrouw, wegens de abnormale verhouding van de waarde van het product, en den prijs, dien het moet opbrengen, behoeft wel geen nader betoog. Dat de te hoge prijzen ongunstig reageren op dezen industrietak, blijkt wel hieruit, dat het verbruik van biscuits in ons land in 1937 met ongeveer 17 pCt. bleek te zijn verminderd.¹⁾

Deze vermindering klemt te meer voor een industrie, die haar winstgevenden export door andere invloeden heeft zien terugloopen. Eens was Nederland voor biscuits het 4e exporteerende land van de wereld.

Dat door het kwijnen van deze industrie, die in de goede jaren aan duizenden werk verschafte, veel werkwilligen worden uitgeschakeld, is een omstandigheid, die ook niet uit het oog mag worden verloren.

* * *

De geschetste moeilijkheden vinden haar oorzaak in de wijze, waarop de middelen van den landbouwsteun moeten worden opgebracht. Het Landbouw-

¹⁾ Ook indien men een vergelijking maakt tusschen ons land en België blijkt, tot welk een abnormalen omvang de lasten in Nederland zijn opgeschroefd. Immers wij zien dan, dat de prijzen van dezelfde soorten biscuits in Nederland tot die in het naburige België zich verhouden als volgt:

goedkoopste soort in België	.....	30—37
Nederland	.....	50—64
iets duurdere soorten België	.....	40—55
Nederland	.....	64—70
betere droge biscuits:		
België	.....	49—73
Nederland	.....	80—90
ijswafels	..... België	40—55
Nederland	.....	70—110
boudoirbiscuits	..... België	49—73
Nederland	.....	110—150

Dit groote prijsverschil wordt in hoofdzaak veroorzaakt door de hoge heffingen op de grondstoffen. In België géén meelbelasting, géén vetbelasting, en een suikerbelasting van slechts Frs. 160, t.w. Frs. 100 crisisheffing en Frs. 60 accijns.

Crisis-Fonds, waaruit de steun aan den landbouw wordt bestreden, sluit, blijkens de raming voor het jaar 1938, met een totaal bedrag voor den gewonen dienst van rond f 144.000.000.

Dit enorme bedrag betaalt het Nederlandsche publiek voornamelijk via crisisheffingen op levensmiddelen.

Indien wij deze materie echter nog nader bestudeeren, dan blijkt, dat de basis, waarop de steungelden voor den landbouw moeten worden opgebracht, wel heel erg smal is. Terwijl de inkomsten van het Landbouw-Crisis-Fonds in totaal rond f 144.000.000 bedragen, wordt alleen reeds door de verbruikers van graan, graanderivaten, zuivelproducten, vet, olie en suiker rond f 115.000.000 opgebracht.

In een aantal gevallen blijkt verder de opbrengst van een crisisheffing hooger te zijn dan noodig is om den steun op de betreffende landbouwproducten te kunnen betalen.

Enkele crisisheffingen, welke voor een bepaald doel zijn ingesteld, leveren daardoor een batig saldo op, zooals bv.:

f 10.627.000,—	saldo tarwesteun,
„ 14.400.000,—	saldo andere graanen,
„ 8.400.000,—	saldo steun suikerbieten,
f 33.427.000,—	

Uit deze voordeelige saldi wordt dan o.m. de steun aan den tuinbouw en aan de kleine boeren betaald, maar ook hiermee illustreeren wij, hoe smal de basis is, waarop onze Regeering de steunverleening aan den landbouw heeft opgetrokken.

Immers, de verbruikers van brood, biscuits, suiker, enz. moeten door middel van de crisisheffingen niet alleen den steun op de tarwe en de suikerbieten betalen, maar bovendien totaal andere uitgaven uit het Landbouw-Crisis-Fonds, welke met tarwe of suikerbieten niets hebben uit te staan.

Ook valt het op, dat uit het Landbouw-Crisis-Fonds tal van uitgaven worden gedaan, die feitelijk niet of slechts in verwijderd verband kunnen worden gebracht met de bijzondere omstandigheden, waarin de landbouw tengevolge van de crisis is komen te verkeeren.

De moeilijkheden van de kleine boeren liggen hoofdzakelijk op sociaal gebied. Niettemin wordt voor deze bevolkingsgroep een bedrag van 3½ miljoen op de begroting van het Landbouw-Crisis-Fonds gebracht.

Of daarnaast kosten in verband met den afzet van zuivelproducten, in verband met stal-inspecties en in verband met tuberculose-bestrijding onder het vee, uit de opbrengst moeten worden betaald, kan evenzeer worden betwijfeld.

Door het thans gevolgde stelsel van landbouw-crisis-politiek wordt een bijzonder zware last gelegd op het allerarmste bevolkingsgedeelte. Echter ook tal van industrieën, die toevallig met producten van den landbouw hebben te maken, worden, zooals hierboven reeds aangetoond, in haar bestaan bedreigd.

Op deze onbillijke eenzijdigheid wees ik reeds.

Een oplossing zou m.i. zijn, indien de Regeering, zoo lang er steun aan den landbouw moet worden geboden, op andere wijze dan uitsluitend via crisisheffingen op levensmiddelen dezen bijeen zou kunnen brengen.

Wij weten echter reeds, dat het subsidieeren van den landbouwsteun uit de algemeene landsmiddelen als onmogelijk door de Regeering wordt van de hand gewezen.

Maar toch mag men zich afvragen, of het werkelijk onmogelijk is aan de crisis-steun-regeling een bredere basis te geven, waarbij de heffingen niet uitsluitend door slechts een beperkt aantal voedingsmiddelen worden opgebracht.

Is het niet alleszins redelijk om te vragen, dat van een product geen hogere belasting wordt geheven dan in verband met de steunmaatregelen voor het be-

trokken product noodig is? De heffing zou alsdan beperkt blijven tot een prijscompensatie.

Een artikel zoals suiker — dat reeds zoo zwaar belast is met accijns — zou dan alleen belast worden met een zoodanig bedrag als noodig is voor den suikerbietensteun, en niet daarenboven een nog grootere bijdrage behoeven te leveren voor steun aan andere producten.

Tegelijkertijd zal meer dan ooit aandacht moeten worden besteed aan de vraag, of de steun aan den landbouw thans niet tot geringere proporties kan worden teruggebracht, om ook zodoende de mogelijkheid te scheppen voor verlaging van de landbouw-crisis-heffingen.

Hoe het zij, deze verlaging is van een vitaal belang voor onze geheele samenleving. De kosten van levensonderhoud zouden daarvan immers een gunstigen invloed ondervinden, en de looneischen zouden minder dringend worden.

Niet het minst zou een dergelijke politiek met dankbaarheid worden begroet door die industrieën, die meer in het bijzonder bij de landbouw-crisis-maatregelen zijn betrokken.

J. C. REDELE.

BELASTINGONDERZOEK.

In Economisch-Statistische Berichten van 23 Februari 1938, wijdt de oud-Thesaurier-Generaal, Mr. Dr. A. van Doorninck, enkele retrospectieve beschouwingen aan de belastingopbrengsten van het Rijk in 1937. Aan dit overzicht knoopt deze gezaghebbende kenner der Nederlandsche Openbare Financiën enkele opmerkelijke suggesties over mogelijke toekomstige richtlijnen voor de Nederlandsche belastingpolitiek vast. Deze suggesties zijn te belangrijk en te merkwaardig om hier niet even herhaald te worden:

„Wanneer de begrotingstekorten voortduren, stelt ieder zich tevreden met de overweging dat de stand van het budget verzwaring niet toelaat en men laat na er zich voldoende rekenschap van te geven of en in hoeverre die tekorten juist door een te drukkende belastingheffing worden in de hand gewerkt. Toch kan dit laatste zeer gemakkelijk het geval zijn en een nader onderzoek omtrent de economische werking der verschillende belastingen schijnt dan ook in de tegenwoordige omstandigheden dringend geboden.”

De heer Van Doorninck preciseert vervolgens zijn bedoeling, betreffende dit onderzoek, eenigszins nader, om te besluiten als volgt:

„Een dergelijk onderzoek zal voorts vermoedelijk wel duidelijk in het licht stellen, dat het economisch niet juist is te beweren, dat de indirecte belastingen in verhouding tot de directe te sterk zouden zijn verhoogd. Ook met betrekking tot de economische werking van de progressie bij de directe belastingen, zou een onderzoek als hier bedoeld leerzaam kunnen zijn.”

Een onderzoek, zoals de heer Van Doorninck beoogt, zou dus neerkomen op een berekening der elasticiteitscoëfficiënten der verschillende belastingtarieven, welke berekening zeer ver gedetailleerd zou kunnen worden en die zich zou kunnen uitstrekken tot bijv. elk inkomens-interval, waarvoor de belastingdruk per eenheid van inkomen constant is.

Over dit onderwerp heb ik in April of Mei van het vorig jaar toevallig reeds enkele algemeene beschouwingen op schrift gesteld, doch deze nog niet gepubliceerd.

Door het belangwekkende en stimulerende artikel van den heer Van Doorninck, verkrijgen deze beschouwingen thans opeens actueele beteekenis en wellicht vindt men er eenige gedachten in ontwikkeld, die door anderen opgenomen en verder geleid kunnen worden. Trouwens, door de Memorie van Antwoord aan de Eerste Kamer over de begroting van Financiën, van 25 Januari 1938, is het vraagstuk der juiste „belasting-doseering” in het brandpunt der openbare belangstelling komen te staan. Van alle kanten is er twijfel gerezen of de diverse

belastingen wel op de meest doelmatige, rationeele en vruchtbare wijze „gedoseerd” worden en het verdient stellig aanbeveling, hiernaar een onderzoek te doen instellen.

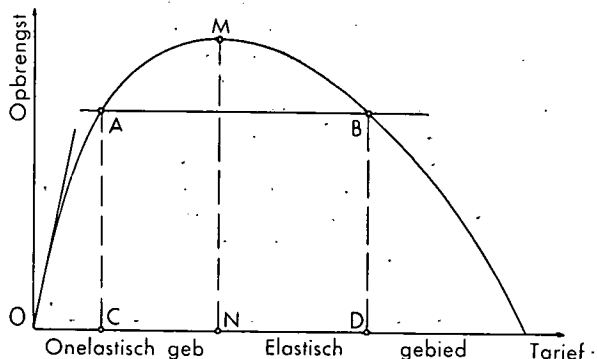
* * *

Aan iedere belastingheffing moet men twee eischen kunnen stellen. Ten eerste moet de heffing billijk en redelijk zijn, m.a.w. er moet een goede rechtsgrond zijn en er moet naar draagkracht geëven worden. En ten tweede, moet de heffing doelmatig en efficiënt zijn, d.w.z., zij moet het benodigd bedrag opbrengen met zoo min mogelijk inspanning van fiscus en belastingplichtige.

Aan het eerste criterium is in de literatuur en in de parlementaire beraadslagingen over het algemeen wel voldoende aandacht gewijd, doch aan het tweede criterium heeft men over het algemeen nog niet die belangstelling geschonken, welke het ongetwijfeld verdient.

Evenmin als aan den eersten eisch, voldoet iedere belasting aan het tweede vereischte. Dit laatste is echter zoo mogelijk nog noodiger dan het eerste, want zou de burgerij geplaagd worden met een belasting, welke rechtsgrond zwak is of welke buiten verhouding of buiten verband tot de draagkracht geëven wordt, dan is het in elk geval van het grootste belang, dat de benodigde opbrengst met het laagst mogelijke tarief en met de minste perceptiekosten gepaard gaat.

Wanneer men de opbrengst eener belasting voorstelt als een functie van het tarief dier belasting (d.w.z., wanneer men een z.g. „tarief-opbrengst-diagram” vervaardigt), dan krijgt men in het algemeen een curve van de volgende gedaante:



Daar, waar de opbrengst maximaal is, staat de letter M. De tak, links van M tot den oorsprong O der grafische voorstelling, is het z.g. *onelastische* deel en de tak, rechts van M tot beneden aan toe, is het z.g. *elastische* deel der curve. Bevindt men zich in het onelastische gebied der grafische voorstelling (d.w.z. links van de loodlijn door M), dan neemt de opbrengst der belasting toe bij een toenemend tarief, doch in het elastische gebied, dat rechts van genoemde loodlijn ligt, neemt de belastingopbrengst af met een toenemend tarief.

Zuivere proportionaliteit tusschen tarief en opbrengst, vindt men slechts in de nabijheid van O. Was de opbrengst precies recht evenredig met het tarief, dan zou de opbrengstcurve voorgesteld worden door een rechte stijgende lijn, welke door het punt O gaat. Bij „zeer lage” tarieven (d.w.z. laag ten opzichte van het maximum-opbrengst-tarief) zien wij inderdaad de opbrengst procentueel even sterk toenemen als men het tarief laat stijgen. Een 10-, 50- of 100-procents stijging van het tarief, zal in die gevallen corresponderen met een 10-, 50 of 100-procents toeneming van de opbrengst. Laat men echter de „zeer lage” tarieven steeds meer en meer stijgen, dan neemt de opbrengst — analoog aan de bekende Wet der verminderende mééropbrengsten — geleidelijk minder procentueel toe dan het tarief. Met andere woorden: de opbrengstcurve buigt geleidelijk meer en meer af van de oorspronkelijke

stijgende rechte lijn, welke door het punt O gaat en het zuivere proportionaliteitsgeval van tarief en opbrengst uitbeeldt. Deze oorspronkelijke stijgende lijn wordt dus de *raaklijn* aan de opbrengstcurve in het punt O. Voor de relatief zeer lage tarieven is de opbrengstcurve identiek met deze raaklijn; doch ook voor de iets hoogere tarieven is zij practisch voldoende identiek met de stijgende, rechte lijn door O.

Iedere horizontale rechte lijn AB snijdt de opbrengstcurve in twee punten, A en B genaamd. De verticale afstand tusschen deze willekeurige horizontale lijn en de horizontale tariefas stelt een bepaalde belastingopbrengst voor. Iedere belastingopbrengst, uitgezonderd de maximale, wordt dus bij twee tarieven bereikt, ter grootte van OC en OD, indien C en D de voetpunten zijn van de vorengenoemde snijpunten A en B. Heeft men dus een belastingopbrengst BD bij een tarief OD, dan zou men de precies even groote belastingopbrengst AC met het aanzienlijk veel lagere tarief OC, óók kunnen bereiken¹⁾. Het is duidelijk, dat men het lagere tarief van de twee moet kiezen, m.a.w., dat men met het tarief links van de loodlijn MN, in het onelastische gebied dus, moet blijven. Dit is de algemeene en dwingende voorwaarde om aan het gestelde tweede criterium altijd te kunnen voldoen.

Deze beschouwingswijze voert naar tal van vragen, waarop wij thans niet nader zullen ingaan. Haar beteekenis is voornamelijk hierin gelegen, dat zij met vrucht toegepast kan worden op de verschillende belastingen. Van een diepgaand systematisch onderzoek van dezen aard, is echter nog nimmer sprake geweest. Wij zullen daarom deze beschouwingswijze thans op een concreet voorbeeld toepassen en nemen daarvoor de motorrijtuigenbelasting. Wij kiezen juist deze belasting, omdat daarvan zoo vaak beweerd wordt, dat het tarief dermate hoog opgeschroefd zou zijn, dat de fiscus door de daaruit voortgevloeide vermindering van het aantal auto's per saldo minder ontvangt dan wanneer het tarief lager ware geweest. Van deze belasting wordt dus niets anders beweerd — om in onze terminologie te blijven — dan dat het tarief in het elastische gebied zou liggen. In overeenstemming hiermede is het verzoek van den voorzitter der K.N.A.C., in zijn onlangs gehouden jaarrede, (d.w.z. in 1937 J. R.), om te onderzoeken of en in hoeverre het rendement der motorrijtuigenbelasting verhoogd zou kunnen worden. De heer Mr. J. Linthorst Homan ging er dus blijkbaar ook al a priori van uit, dat het tarief dezer belasting in het elastische gebied zou liggen. Er wordt van de motorrijtuigenbelasting zelfs beweerd, dat de grens van de draagkracht nagenoeg bereikt zou zijn, d.w.z., dat het tarief niet ver meer af zou zijn van het snijpunt van den elastischen tak der opbrengstcurve met de horizontale tariefas. Het zal blijkten, dat al dergelijke beweringen sterk overdreven zijn.

* *

Zooals bekend is, werd met ingang van 1 Jan. 1935 het tarief der voormalige wegenbelasting verhoogd, terwijl de wegenbelasting werd omgedoopt in Motorrijtuigenbelasting. De gemiddelde opbrengst der wegenbelasting bedroeg per motorrijtuig (inclusief rijwielen met hulpmotor, aanhangwagens en opleggers):

in 1929	f 72.02	in 1932	f 72.70
„ 1930	„ 73.93	„ 1933	„ 72.01
„ 1931	„ 74.51	„ 1934	„ 73.45

Het gemiddelde over de jaren 1929—1934 bedroeg f 73.10. In 1935 bedroeg de gemiddelde belastingopbrengst (voortaan gemakshalve tarief te noemen) f 108.22 of wel 47.4 pCt. meer dan in 1934. De totale

¹⁾ Kan men een gelijke of hoogere belastingopbrengst bereiken bij een lager tarief, dan kan men zeggen, dat het rendement dier belasting *verhoogd* is. Rendementsverhoging kan alléén plaats vinden, indien het tarief in het elastische gebied der belastingopbrengstcurve in het tariefopbrengst-diagram gelegen is.

belastingopbrengst steeg van f 14.383.887.— tot f 20.737.330.— of wel met 44.1 pCt. De totale belastingopbrengst steeg dus procentueel bijna evenveel als de gemiddelde opbrengst (= tarief), d.w.z. de stijging van de opbrengst is procentueel bijna recht evenredig geweest aan die van het tarief. Zooals wij reeds aantonden, is dit slechts mogelijk, wanneer men nog betrekkelijk zéér dicht bij den oorsprong O is, omdat alléén daár de opbrengstcurve en de proportionaliteitscurve, tevens raaklijn aan de opbrengstcurve door O, maar zeer weinig onderling kunnen verschillen. Hieruit volgt, dat het tarief — zelfs ná de verhooging — nog behoort tot de relatief zeer lage tarieven. In elk geval ligt het tarief dus in het *onelastische* gebied en zelfs in het meest starre onelastische gedeelte van dit gebied. Hieruit volgt de conclusie, dat verlaging van het tarief gepaard *moet* gaan met een haast recht evenredige daling van de opbrengst. Verhoging van het rendement moet dus volmaakt buitengesloten worden geacht.

Waar of het maximum-opbrengst-tarief ligt, d.i. het tarief ON, waarbij de maximum opbrengst MN bereikt wordt, is op grond van de tarieven, waarmede tot dusver ervaring verkregen werd, niet te voorspellen. Van de opbrengstcurve is tot heden een te klein gedeelte proefondervindelijk bekend geworden om een zoo verre extrapolatie mogelijk te maken; in het algemeen kan wel gezegd worden, dat het maximum-opbrengsttarief vele malen grooter moet zijn dan het huidige tarief, zoodat voorloopig van rendementsverhogingen onmogelijk sprake kan zijn. Het maximum-opbrengst-tarief hangt af van het gehele complex van auto-exploitatiekosten, vaste en variabele; zolang het tegenwoordige tarief nog altijd weinige procenten¹⁾ van de jaarlijksche exploitatiekosten bedraagt, zal het ook altijd „diep” in het onelastisch gebied blijven zitten, immers niet de hoogte der motorrijtuigenbelasting is in de eerste plaats bepalend voor de aanschaffing, het houden of het exploiteeren van een motorrijtuig, maar het totaal van alle „exploitatiekosten”, waarvan de motorrijtuigenbelasting een zeer kleine fractie vormt. Het maximum-opbrengsttarief hangt dus ook af van andere op de auto's drukkende belastingen, zooals de personeele belasting, en van den benzineprijs. Het spreekt dan ook vanzelf, dat de ontwikkeling van den dieselmotor hierop van invloed is, alsmede dat het voor de opbrengst van belang is welke vlucht het gebruik van het lichte motorrijtuig neemt.

Voor de centrale belastingadministratie moet het mogelijk zijn om de tendenzen, welke hier aanwezig zijn, op te sporen en de gevolgen van haar interrelaties vooruit te berekenen, hoe moeilijk dit op het eerste gezicht ook lijkt. Zoo moet het te berekenen zijn of het voordeliger is geen belasting te heffen op de gasolie, doordat het uitvallen van inkomsten uit het bijzonder invoerrecht op de benzine meer dan ingehaald wordt door de meeropbrengst der motorrijtuigenbelasting op de extra toegenomen dieselauto's, of niet.

* *

Soortgelijke onderzoeken zijn ook op het gebied der andere belastingen mogelijk en het komt ons voor, dat een al-omvattende, systematische wetenschappelijke exploratie der Nederlandsche Rijks-, Gemeente- en Waterschapsbelastingen stellig uiterst vruchtbaar en nuttig zal zijn en hoogst waarschijnlijk tot vele buitengewoon verrassende en belangrijke uitkomsten zal leiden. Een soort „marktanalyse” voor Financiën dus! Dit zal een veel omvattend werk worden, waarover men niet licht moet denken.

¹⁾ Voor een licht type personenauto bedraagt de motorrijtuigenbelasting ca. 4 pCt. van de jaarlijksche exploitatiekosten; voor een middelsoort type personenauto ca. 5 pCt.; voor een tractor met trailer, volgens een eigen berekening, 4½ pCt. en volgens een betrouwbare opgave van een modern expeditiebedrijf 5½ pCt.; voor een autobus bedraagt dit percentage ongeveer 4½.

Het moet bijvoorbeeld mogelijk zijn om alle belastingtarieven een ongeveer gelijk percentage te laten bedragen van het corresponderende maximum opbrengst-tarief. Alle belastingen zouden dan gelijk van druk worden en het zou daarbij wellicht blijken, dat deze gelijke druk lager kan zijn dan de gemiddelde druk van thans. De drukkendste belastingen zouden althans verlicht en de lichtste belastingen zouden dan iets verzwaard kunnen worden. Hoe gelijkmatiger belastingdruk hoe verkieslijker voor het economisch leven van het volk. Ongelijke drukken roepen irrationele economische verschuivingen in het leven.

Het zou bij een systematisch wetenschappelijk belastingonderzoek ook kunnen blijken, dat sommige belastingen als onpractisch en onproductief terzijde gesteld moeten worden, dat van andere belastingen het rendement aanzienlijk opgevoerd kan worden, uit definitie gepaard gaande aan een verlaging van den druk, en dat tenslotte nieuwe belastingen zonder eenig bezwaar ingevoerd zouden kunnen worden. Dit alles is van uitnemende beteekenis.

Voor het geheele economische leven der Nederlandsche bevolking moet een dergelijk werk van buitengewoon groot belang worden geacht. Aan deze mogelijkheid heeft men tot dusver nog nooit gedacht. Toch is dit een vraagstuk van het allerhoogste gewicht, want ordening en normalisatie in het belastingwezen zijn ook dáár eigenlijk dringend noodig en zelfs onontbeerlijk. Teveel heeft men zich tot dusver bewogen langs lijnen van historischen groei. Het wordt tijd, dat hiermede eens gebroken wordt. In het historisch gegroeide menschenwerk is alles eigenlijk een speling van het toeval, van een ingeving geweest. Onsystematisch, wild en ruig, onontwaaibaar en onoverzichtelijk is alles met de jaren in elkander gegroeid. Het wordt tijd weer orde op zaken te stellen en systeem en overzicht in te voeren. Moge het wetenschappelijk belastingonderzoek daarbij de helpende hand kunnen bieden en moge dit artikel dan als een bescheiden eerste bijdrage op dezen nieuwen, perspectiefvollen weg gediend hebben.

Ir. J. M. I. REITSMA.

DE KOLENPOSITIE IN 1937.

II.

Onze vaste medewerker schrijft ons:

Duitschland:

In het vorig jaaroverzicht¹⁾ werd reeds vermeld, dat er kans op bestond, dat de Roerkolen-productie van 1929, het na-oorlogsche recordjaar, in 1937 overvleugeld zou worden. Het is inderdaad geschied voor kolen, niet voor cokes. De kolenproductie bedroeg in 1937 127,8 miljoen ton, of wel 16½ pCt. meer dan de in 1936 gewonnen 107,5 miljoen ton, terwijl 1929 geslagen werd met 4,2 miljoen ton of 3½ pCt. Een verdere productieverruiming, althans in dezelfde mate als gedurende de laatste paar jaar, wordt niet verwacht, daar men nu op technische bezwaren gaat stuiten. Verdere rationalisatie zal niet makkelijk door te voeren zijn. Reeds wordt ruim 90 pCt. van de productie mechanisch gewonnen, het transport is vrijwel geheel mechanisch en wat het aantal werkmenschen betreft, werkloosheid is er praktisch gesproken niet meer. Verdere uitbreiding zou slechts mogelijk zijn door intensieve training van de jongere generatie en het stilleggen van kolenarme schachten, waarvoor in de plaats kolenrijke schachten geboord moeten worden.

De Roercokes-productie liep op van 27,4 miljoen ton in 1936 met 14 pCt. tot 31,6 miljoen ton in 1937, doch bleef 8 pCt. beneden het recordjaar 1929. Toch werd met aanmerkelijk minder ovens in exploitatie (10878 in November 1937) dan in 1930 bijv. (11744 ovens) de productie van dat jaar, 27,8 miljoen ton, verre overschreden. Daar het aan te nemen is, dat voorloopig de groote activiteit van de ijzer- en staal-

industrie in verband met de algemeene herbewapening zal blijven bestaan en daar deze industrie de grootste cokesverbruikster is, ziet de toekomst er voor de cokesproducenten dan ook gunstig uit. De bouw van nieuwe cokesovens zal dan ook krachtigen voortgang vinden. Midden 1937 waren er ongeveer duizend ovens in reparatie en aanbouw, waarvan een gedeelte gedurende de tweede helft van het jaar in gebruik genomen is. Binnen afzienbaren tijd zal het aantal nu in exploitatie zijnde ovens met niet minder dan 1400 uitgebreid worden.

Wat de vooruitgang in de cokesproductie voor de kolenindustrie beteekent wordt duidelijk, indien men bedenkt, dat om 5½ à 6 miljoen ton cokes meer te produceeren, wat de verwachtingen zijn, er 7,3 miljoen ton fijnkolen meer noodig zijn dan vorig jaar, of wel de helft van de totale verkoopen in binnen- en buitenland in deze soort kolen. Verliest men dan verder niet uit het oog, dat kolenhydreering en briketfabricage bij voorkeur met dezelfde soort fijnkolen werken, dan blijkt, dat de positie van deze bepaalde afmeting van kolen precair begint te worden. Wordt eenmaal, als de nood aan den man is, van hoogerhand ingegrepen om de levering van fijnkolen voor de cokesovens en benzineproductie te verzekeren, dan zullen andere industrieën of op andere afmetingen moeten overstappen of de kosten van het tot fijnkolen reduceeren van grovere kolen moeten betalen.

Het aantal mijnwerkers is steeds gegroeid en bedroeg eind December 1937 307.815 of ruim 47.000 man meer dan een jaar geleden. De gemiddelde productie per man per dag was in 1932 1628 kg, steeg tot 1733 kg in Februari 1936 en zakte daarna weer in tot 1584 kg in October 1937. De oorzaken van deze daling zijn te zoeken in: het weer aan werken wennen van die mijnwerkers, die langen tijd werkloos geweest zijn, ondergrondse uitbreidingswerkzaamheden, gedurende de uitvoering waarvan een gedeelte van de arbeiders geen kolen delft, het in exploitatie nemen van minder rijke kolenlagen, die vroeger niet bewerkt werden, maar nu wél, om de noodzakelijke productieverruiming te kunnen doorvoeren, enz. enz.

De andere productiedistricten dan de Roer onderzochten ook een flinke productieverruiming, zooals blijkt uit de volgende cijfers:

	1937	1936
Steenkolen	184.51 mill. ton	158.38 mill. ton
" cokes	40.90 " "	35.83 " "
" briketten .	6.89 " "	6.13 " "
Bruinkolen	184.68 " "	161.36 " "
" cokes	2.74 " "	1.79 " "
" briketten ..	42.02 " "	36.08 " "

Voor den kolenexport is 1937 een buitengewoon gunstig jaar geweest. Steeg in 1935 de export met 4.83 miljoen ton vergeleken bij 1934, in 1936 was de stijging aanmerkelijk minder en bedroeg slechts 1.87 miljoen ton; in 1937 echter kwam een geweldige stijging van niet minder dan 9.97 miljoen ton. Naar vrijwel alle landen nam de export toe, in sommige gevallen geheel normaal, in andere op zeer frappante wijze, zooals bijv. Spanje van 150.000 ton in 1936 tot 703.000 ton in 1937, Spaansch-Afrika niets in 1936, 30.000 ton in 1937, Canarische Eilanden 27.000 ton in 1936 tot 77.000 ton in 1937, Portugal van 67.000 ton in 1936 tot 315.000 ton 1937, Griekenland van 368.000 ton tot 613.000 ton, enz. enz.

De invoer, die voor Duitschland gecontingenteerd is op basis van het binnenlandsche verbruik, nam ook toe. De juiste cijfers van in- en uitvoer zijn:

	Invoer		Uitvoer	
	1937	1936	1937	1936
Steenkolen ..	4.583.423	4.289.032	38.628.925	28.649.755
Bruinkolen ..	1.836.773	1.644.092	511	324
Cokes	549.817	663.378	8.792.869	7.183.624
Briketten....	113.197	91.610	1.029.769	842.990

Duitschland blijft voortgaan zijn kolenexport te ontwikkelen. Uitgevoerde brandstoffen beteekenen de-

¹⁾ E. S.-B. van 17 Febr. 1937, blz. 124.

viezen, terwijl verder ongetwijfeld nog het argument zal voorzitten, dat het zich bij voorbaat van een zoo groot mogelijk afzetgebied verzekeren beteekent, dat, mocht het eenmaal tot een internationale kolenconventie komen, in navolging van de cokesconventie, Duitsland bij een klantenverdeling of quotatoewijzing een goed percentage zal verkrijgen.

Veelal verwijten de Engelsche exporteurs de Duitschers, dat zij hun prijzen veel te laag houden, maar de Duitse prijzen zijn in verhouding nóg meer naar boven gegaan dan de Engelsche. Zien wij over het algemeen in 1937 in Engeland verhoogingen van 5/- tot 6/- per ton boven de prijzen van 1936, voor Duitsland zijn deze verhoogingen 8/- tot 9/- per ton, wat niet zeggen wil, dat de Duitse prijzen 3/- hooger zijn dan de Engelsche voor gelijkwaardige kolen!

Polen:

Ook dit land heeft een gunstig kolenjaar achter zich. De productie steeg van 29.75 miljoen ton in 1936 tot 36.13 miljoen ton in 1937. Mijnen, die jarenlang stilgelegen hadden, werden wederom in exploitatie genomen. De voorraden, die eind 1936 787.000 ton bedroegen, zijn na Januari niet beneden de 900.000 ton geweest tot December, toen zij weer daalden tot 825.000 ton.

De export beleefde een flinke opleving en steeg van 8.8 miljoen ton in 1936 tot 11.3 miljoen ton in 1937. De Poolsche export was in 1937, evenals de twee daaraan voorafgaande jaren, kwantitatief gebaseerd op den Engelschen, zooals tusschen de twee landen in een kolenconventie overeengekomen. Deze conventie liep eind 1937 af, maar kon voor twee jaar verlengd worden met eenige voor Polen gunstige wijzigingen, waarvan er één inhoudt, dat de exporttonnage van Polen voortaan gebaseerd zal worden op den export van Engeland, Duitsland, België en Nederland.

Het is in het verleden nog al eens voorgekomen, dat ladingen Poolsche kolen op verre reizen tot zelfontbranding overgingen. Dit liep in 1937 zóó hoog, dat Engelsche assuradeuren besloten geen ladingen Poolsche kolen, die bestemd waren voor havens ten zuiden van Bordeaux, te verzekeren, tenzij een extra premie betaald werd voor het casco van het zeeschip, zoowel als voor de kolen. Premies voor kolenladingen van Engeland naar Zuid-Amerika bedragen rond 2½ pCt., terwijl voor Poolsche kolen voortaan 's zomers 5 pCt. à 7 pCt. en 's winters 4 pCt. betaald zal moeten worden. Dat deze verhooging van de verzekeringskosten ongunstig op de concurrentiemogelijkheid voor Zuid-Amerika en de Middellandsche Zee zal werken is duidelijk, daar de extra kosten hetzij in de vracht, hetzij in de transportverzekering tot uiting komen. Tot nu toe hebben o.a. Nederlandsche assuradeuren hun transportverzekeringspremies op Poolsche kolen nog niet verhoogd. Zijn de transporteerende schepen echter in Engeland verzekerd, dan moeten de reeders meer cascopremie betalen, wat neerkomt op circa 2/- per vervoerde ton, zoodat logischerwijze de vracht hooger moet zijn. De uitgaande Poolsche kolenvrachten zijn dan ook niet zoo sterk gedaald als die van de andere exporthavens.

De prijzen van de Poolsche exporthavens zijn vrijwel op peil gebleven, hoewel er, afhankelijk van de bestemmingshaven, neiging bestaat tot verlagingen over te gaan. De bunkerprijzen zijn, in tegenstelling met alle andere bunkerhavens en stations, het geheele jaar 1937 en ook voor begin 1938 ongewijzigd gebleven. De laagste prijs is 12/9 getrimd voor stuk-kolen voor een kwantum boven de 600 ton onder contract. In de Nederlandsche stations is er beneden de 21/6 voor ongezeefde kolen niets te krijgen en de Engelsche bunkerhavens zijn, de aanloopkosten in aanmerking genomen, minstens even duur. Het is dan ook geen wonder, dat de levering van bunkerkolen, die in 1936 685.414 ton bedroeg, in 1937 tot 1.187.973 ton steeg.

België:

Zooals reeds in het vorig jaaroverzicht opgemerkt, was de toestand voor de Belgische kolenindustrie eind 1936 niet zeer gunstig. Het bleek dan ook al spoedig, dat de eigen mijnen de behoefte van het binnenland plus de verzorging van den export bij lange na niet konden bevredigen en het werd noodzakelijk tot algeheele opheffing van de contingentteering van den invoer van cokeskolen over te gaan, terwijl de contingentteering van den invoer van andere soorten praktisch opgeheven werd. De productie nam in 1937 met 3 miljoen ton toe, zooals blijkt uit de volgende cijfers:

	1937	1936
Kolen	29.680.930	27.873.120
Cokes	5.899.670	5.055.800
Briketten	1.837.830	1.552.910
	37.418.430	34.481.830

De voorraden, die eind December 1936 nog ruim een miljoen ton bedroegen, zakten tot Augustus terug tot 487.000 ton, om sindsdien weer regelmatig te stijgen tot 676.000 ton eind December 1937. Het aantal arbeiders bedroeg aan het eind van het jaar 131.569 en de gemiddelde productie per man en per dag 770 kg tegen 820 kg in 1936.

Het Belgische Kolensyndicaat werd 31 December 1937 weer voor drie jaar verlengd, heet echter niet meer Office National des Charbons, maar nu Office Belge des Charbons. De gedurende de tweede helft van 1937 gegolden hebbende prijzen zouden na 1 Januari gehandhaafd blijven, terwijl het in de bedoeling lag alle beperkende bepalingen voor de productie op te heffen en tot algeheele vrijheid terug te keeren. Eind November sloten de mijnen een overeenkomst met de ijzer- en staalindustrie, waarbij deze zich bond gedurende drie jaar haar geheele behoefte bij de Belgische mijnen te dekken, voor zoover deze geen hogere prijzen vragen dan de op de wereldmarkt geldende.

Zooals in den aanhef reeds gezegd, kon de eigen productie de behoefte bij lange na niet dekken en de invoer van kolen steeg dan ook zeer sterk. Engeland ontketende een geweldige concurrentie tegen Duitsland op de Belgische markt en kwam van 375.000 ton in 1936 op 916.000 ton in 1937, terwijl de invoer uit Duitsland steeg van 2.411.000 ton in 1936 tot 3.733.000 ton in 1937. Ook uit Nederland en Polen nam de invoer toe, terwijl die uit Frankrijk en Rusland daalde.

De uitvoer van kolen uit België daalde eenigszins, niettegenstaande het feit, dat de export naar vele landen toenam, met uitzondering van Nederland en Italië. Vooral de uitvoer naar Italië kreeg een gevoeligen klap en daalde van 790.000 ton in 1936 tot slechts 197.000 ton in 1937.

De cokesinvoer daalde iets, de uitvoer nam een weinig toe. Voor briketten stegen zoowel invoer als uitvoer.

De juiste in- en uitvoercijfers zijn:

	1937		1936	
	Invoer	Uitvoer	Invoer	Uitvoer
Kolen	6.167.267	4.390.127	3.862.459	4.734.757
Cokes	3.185.935	1.319.572	3.557.050	1.296.029
Briketten..	163.542	660.845	108.645	446.255

BUITENLANDSCHE MEDEWERKING.

NIEUWE RICHTLIJNEN DER VERVOERPOLITIEK IN ZWITSERLAND. I. DE OORZAKEN VAN DE CRISIS BIJ DE SPOORWEGEN.

Dr. II. Block te Bern schrijft ons:

Veertig jaar geleden besloot de bevolking van Zwitserland een aantal groote particuliere spoorwegondernemingen onder beheer van den Staat te brengen. Op 15 October 1897 heeft het parlement een Bondswet uitgevaardigd inzake het verwerven en het exploiteeren van spoorwegen voor rekening van den

Bond, welke wet op 20 Februari 1898 met groote meerderheid door de kiezers werd gesanctionneerd. Het resultaat van het referendum wekte groote geestdrift op, want de voorstanders van de wet verwachten van het onder Staatsbeheer komen niet slechts een betere organisatie van het vervoer, en een uitbreiding van het spoorwegnet, doch ook lagere tarieven — optimisten spiegelde zelfs kosteloos vervoer voor — en gunstiger arbeidsvoorwaarden voor het personeel. Indien zij in de duistere toekomst hadden kunnen zien, zou de teleurstelling zeer groot zijn geweest. Want op het oogenblik heeft het geheele Zwitsersche spoorwegnet dringend behoefte aan saneering, terwijl parlement en overheid zich sedert jaren bezig houden met een nieuwe regeling van de vervoerpolitiek.

Drie wetsontwerpen komen in behandeling. Het eerste heeft betrekking op de Zwitsersche Bondsspoorwegen (S.B.B.) en wil de financieele reconstructie van deze grootste onderneming van Zwitserland tot stand brengen; bovendien wil het ook de Bondswet van 1 Februari 1923 inzake de organisatie en het beheer der S.B.B. alsmede de nog geldige onderdeelen van de wet van 1897 vervangen.

In de tweede plaats moet het parlement een wetsontwerp behandelen, dat voorziet in de deelneming van den Staat in de saneering van noodlijdende particuliere spoorwegen: het betreft hier een niet onaanzienlijk bedrag, in verband met de beteekenis, welke de Zwitsersche particuliere spoorwegen hebben naast de Bondsspoorwegen.

Een derde ontwerp, dat echter niet een wet, doch een dringend Bondsbesluit betreft — daaromtrent wordt weliswaar door het parlement een besluit genomen, doch als noodrecht is het aan het referendum onttrokken — bevat normen voor het vervoer van personen en goederen met motorvoertuigen en wil dus de concurrentie tusschen weg en rails regelen.

Tenslotte is men bezig met de voorbereidende werkzaamheden voor een vierde wetsontwerp, en wel inzake een algemeene Zwitsersche spoorwegwet, die in de plaats moet treden van de verouderde spoorwegwet van 23 December 1872. Men ziet inderdaad, dat de geheele vervoerpolitiek bij een en ander is betrokken.

De koopprijs.

Indien men vraagt naar de oorzaken van de tekorten bij het Zwitsersche spoorwegwezen en inzonderheid bij de Bondsspoorwegen, dan geraakt men in een eindeloze controverse, welke in den regel er slechts toe leidt den Staatsorganen of de spoorwegdirectie de verantwoordelijkheid voor de spoorwegcrisis in de schoenen te schuiven of wel de schuld te wijten aan onpersoonlijke krachten. Naar gelang men deze of gene opvatting huldigt, worden verschillende middelen ter genezing voorgesteld.

Van de talrijke crisisoorzaken, van conjunctureelen en structureelen, van politieken en niet-politieken aard, welke worden aangevoerd, zullen wij in de eerste plaats die beschouwen, welke zich bezighouden met de uitgavenzijde van de exploitatierekening en wel inzonderheid met rentedienst en afschrijvingen, hoewel de grenzen hierbij vloeiend zijn, omdat het tekort van de exploitatierekening het volgende jaar de kapitaalrekening belast.

Zoo wordt op een factor gewezen, die weliswaar in geen enkel opzicht de tekorten verklaart, wel echter den omvang van de kosten van aanleg (en ten deele ook van de bedrijfskosten) in vergelijking met andere landen. Wij bedoelen het bergachtig karakter van het land en de dichtheid der bevolking. Een nadere uiteenzetting is niet noodig, slechts enkele cijfers ter illustratie. Van 100 km spoorwegnet van de Bondsspoorwegen komen 5.74 km voor rekening van tunnels, terwijl deze verhouding bij de Hongaarsche spoorwegen 0.04 pCt. is, bij de Duitsche spoorwegen 0.42 pCt. en zelfs bij de Oostenrijksche

slechts 1.49 pCt. Voorts zijn er in Zwitserland op een netlengte van 100 km 27 stations, in Hongarije daarentegen slechts 17, in Duitschland 22, terwijl tenslotte het dichte Zwitsersche wegennet in totaal 6700 kruisingen van wegen en spoorwegen met zich brengt.

Bij de lasten, welke uit de natuur van het land en zijn topografie voortspuiten, komen andere, welke in tegenstelling hiermede een historisch karakter dragen. Daartoe behoort enerzijds de koopprijs van de spoorwegen, waarvan de S.B.B.-directie beweert, dat hij te hoog is geweest. Voor de vijf particuliere spoorwegen, welke omstreeks 1900 aan den Staat kwamen — dit waren de Jura-Simplon-Bahn, de Schweizerische Central-Bahn, de Nordostbahn, de Vereinigte Schweizerbahnen en de Gotthardbahn — werd, met een bedrag van bijna Frs. 114 millioen, te veel betaald; en met eenige kleinere posten en de sedertdien opgelopen rente komt de S.B.B.-directie tot een bedrag van ruim Frs. 260 mill.

Tegen deze zienswijze wordt nu terecht aangevoerd, dat de mannen, die den aankoop tot stand brachten, ten deele vroeger directeuren van particuliere spoorwegen waren, terdege op de hoogte waren van de waarde van de overgenomen spoorwegen. Daar sommigen van hen met meningsverschillen uit hun maatschappijen waren getreden, zouden zij, volgens deze opvatting, tot een te hooge betaling ook dan zelfs niet bereid zijn geweest, wanneer hun plichtsbesef hun niet zou hebben verboden, den Staat nadeel te berokkenen. De indruk was destijds zelfs, dat de Staat, wiens machtspositie ongetwijfeld veel grooter was dan die van de maatschappijen, zelfs voordeelig had gekocht, ten minste te oordeelen naar de zeer voorspoedige ontwikkeling van het verkeer gedurende de volgende 15 jaren.

Het pleit niet voor de steekhoudendheid van het betoog, wanneer de spoorwegdirectie (in een verslag over den financieelen toestand van de S.B.B. van 7 Februari 1933) het feit van de te hooge betaling uit de latere gevoerde spoorwegpolitiek wil afleiden: „Het nakomen van de bij de naasting afgelegde beloften (lagere tarieven, uitbreiding van het net en de dienstregeling, betere positie van het personeel) heeft het behoud van een overwaarde, indien deze überhaupt aanwezig was, a priori onmogelijk gemaakt. . . . Bij de meeste, tegen „Ertragswert“ teruggekochte spoorwegen, is juist de overwaarde door hogere tarieven en lagere loonen tot stand gekomen” (blz. 10). De vroegere eigenaren kunnen echter niet aansprakelijk worden gesteld voor de commercieele politiek van hun opvolgers.

De bouwkosten.

Deze politiek wordt nu door de tegenpartij aangegrepen, waarbij op oude zonden wordt gewezen, waaromtrent overeenstemming zou hebben moeten bestaan, omdat juist de directie van de Bondsspoorwegen vroegtijdig heeft gewaarschuwd. In het verslag van den raad van beheer omtrent de bedrijfsleiding in 1908 wordt met betrekking tot de bouwkoorts, welke vóór den oorlog was uitgebroken, gezegd: „Het scheen juist, alsof met den overgang van een spoorwegnet aan den Bond, aan alle wenschen en initiatieven, waartegen de vroegere particuliere maatschappijen zich hardnekkig hadden verzet, thans plotseling kon worden voldaan. De wenschen naar allerlei vergemaklijkingen van het vervoer en vermeerdering van de verbindingen kenden geen grenzen meer. . . . Overall worden de bouwveranderingen als dringend, geen uitstel meer gedoogend geschetst, terwijl niemand zich schijnt te bekommeren omtrent de kosten. De ontwikkeling van het verkeer na de overneming door den Staat en de daaruit voortspuitende meerdere inkomsten heeft in breede kringen de meening doen postvatten, dat de middelen van de Bondsspoorwegen onuitputtelijk zijn en de directie, onder invloed van de publieke opinie evenals van de dringen-

de aanbevelingen van de kantonale en eedgenootschappelijke overheid, heeft wellicht ten opzichte van de bij haar ingekomen wenschen niet steeds voldoende ruggesraat getoond."

Echter niet alleen het net van de Bondsspoorwegen werd overmatig uitgebreid, doch ook het net van de vele particuliere spoorwegen en wanneer deze laatste eenerzijds aan de Bondsspoorwegen verkeer toevoerden, onttrokken zij anderzijds door concurrerende lijnen verkeer aan de Bondsspoorwegen. In de jaren van opbloeï meende elk dal het bezit van een spoorweg aan zijn eer verschuldigd te zijn, en wanneer particulier kapitaal ook met subsidies niet bereid was tot aanleg, dan namen de gemeenten, de streken of de kantons deze taak op zich.

Het resultaat was, dat het net van de particuliere spoorwegen, dat in 1903 1.613.7 km bedroeg, thans 2.958.5 km bedraagt (niet medegerekend 46.3 km onder buitenlandsch beheer), waarmede het de lengte van het S.B.B.-net, die 2.852 km bedraagt, overtreft. Deze bijna 3.000 km kwamen volgens de statistiek van einde 1935 voor rekening van 36 normale spoorwegen, 67 smalspoorwegen, 15 tandradspoorwegen, 32 „Tramways" en 54 „Standseilbahnen", waarin tezamen Frs. 992.7 mill. was geïnvesteerd, d.w.z. rond een derde van het in de S.B.B. geïnvesteerde kapitaal.

Reeds vóór den oorlog was de rentabiliteit van die beleggingen problematiek; zoo konden (volgens Weisenbach „Das Eisenbahnwesen der Schweiz", Zürich 1914, II, blz. 57) de particuliere spoorwegen in 1911 op hun eerste klasse aandeelen slechts een gemiddeld dividend van 1.92 pCt. uitkeeren, op hun tweede klasse aandeelen zelfs maar 0.34 pCt. Het gemiddelde zou nog lager zijn geweest, indien niet enkele weinige ondernemingen dividenden tot 10 pCt. hadden kunnen uitkeeren. Volgens de statistiek van de dividenden over 1936 bleef 91.1 pCt. van het in particuliere spoorwegen belegde aandeelenkapitaal zonder opbrengst; de gemiddelde rente bedroeg slechts 0.27 pCt. Hoewel ook inzonderheid de algemeene depressie in genoemd jaar een zwaren druk uitoefende op de rentabiliteit van de spoorwegen, zoo hebben wij hier toch met een duurzame crisis te maken. De kantons en gemeenten konden er echter niet toe besluiten, de exploitatie van hopeloos onrendabele spoorwegen te staken — hoewel in tegenstelling tot de jaren van den oorlog een elastisch vervoermiddel, in den vorm van den automobiel, ter vervanging van de spoorwegen ter beschikking stond. Veeleer werd het oude spoorwegnet in de laatste jaren op verschillende plaatsen nog aangevuld, alhoewel er, zooals te begrijpen valt, niet meer zooals in de jaren vóór den oorlog een speciale tendens tot aanleg en bouw ontstond. In de plaats daarvan werden echter de meeste particuliere spoorwegen met groote kosten geëlectriceerd, waardoor de lasten der vaste kosten nog verder stegen.

De personeelsuitgaven.

Ondanks haar kostbaar vast kapitaal moeten de spoorwegenmaatschappijen met hooge arbeidskosten rekening houden. Van de bruto-exploitatiekosten, welke bij de S.B.B. voor 1938 op Frs. 235.9 mill. zijn geraamd, komt Frs. 185.5 mill. voor rekening van personeelsuitgaven, d.w.z. 78.6 pCt.; van de totale uitgaven ten bedrage van Frs. 397 mill. is dit nog altijd 46.6 pCt. De hoogte van de loonen en salarissen is dus voor den financiële toestand van de spoorwegen nog altijd van beslissende betekenis. Daar de eischen van het personeel van de particuliere spoorwegen onder invloed staan van de inkomens bij de Bondsspoorwegen, neemt de bezoldigingsregeling van de S.B.B. een sleutelpositie in.

Gebleken is evenwel, dat de personeelsuitgaven een te groote starheid vertoonen en wel om de volgende redenen. In 1903, dus direct na de naasting, viel 57.35 pCt. van het personeel onder ambtenaars-ver-

band. Destijds werd den spoorwegen de verplichting opgelegd op grotere schaal arbeiders tot ambtenaren te promoveeren. Zodoende was in 1935 84.85 pCt. van alle te werk gestelden, ambtenaren. Hierdoor werd het ontslaan van personeel in tijden van afneming van het verkeer sterk bemoeilijkt en evenzoo de verlaging van de salarissen.

Dit bleek vooral sedert een wet van 30 Juni 1927 de salarisregeling van de spoorwegambtenaren, welke tot dat tijdstip door een speciale wet was geregeld, met de algemeene salarisregeling voor Bondsambtenaren samensmolt. In stede van te letten op het verschil tusschen een vervoerbedrijf, dat aan conjunctureele en structureele schommelingen onderhevig is en de zuiver administratieve werkzaamheid van de administratie, plaatste men toen het feit, dat men tegenover denzelfden werkgever stond op den voorgrond. Daarmede was echter het wezen van de salariering in nog veel grootere mate dan tevoren een politieke twistappel geworden.

Tegelijkertijd ontstond de organisatorische wantoestand, dat hoewel Bondsspoorwegdirectie en Bondsregering voor den financiële toestand van de S.B.B. aansprakelijk zijn, de voornaamste post der uitgaven echter door het Parlement wordt vastgesteld. Zodoende werden de salarissen van het personeel der Bondsspoorwegen pas in het kader van het in 1934 in werking getreden financiële noodrecht verlaagd, nadat voorafgegane pogingen tot aanpassing van de ambtenarensalarissen aan de gedaalde kosten van levensonderhoud en voor alles aan het gedaald prestatievermogen van het economisch leven, schipbreuk hadden geleden:

In vergelijking met de in het particuliere bedrijfsleven betaalde loonen en salarissen bleven de salarissen bij de Bondsspoorwegen hoog, en alhoewel een verlaging van de personeelsuitgaven plaats had (van Frs. 223.9 mill. in 1931 tot 185.5 mill.), zoo geschiedde dit in hoofdzaak als gevolg van inkrimping van personeel van 34.006 tot 28.462 personen (in 1937 waren in doorsnee 28.030 personen te werk gesteld). In het loopende jaar heeft overigens weder een toename van de personeelsuitgaven plaats gehad, eenerzijds omdat de duurte na de devaluatie het Parlement noopte tot verzachting van de in de laatste jaren van kracht zijnde salarisverlaging, anderzijds als gevolg van grootere verplichtingen ten opzichte van het Pensioen- en Ondersteuningsfonds.

De troosteloze financiële toestand van het Pensioenfonds voor het personeel van de Bondsspoorwegen is een hoofdstuk op zichzelf; groote prestaties tegenover onvoldoende contributies van de verzekerden hebben er ondanks aanzienlijke subsidies van den Bond en de Bondsspoorwegen toe geleid, dat volgens de onderzoekingen van een commissie van deskundigen het tekort einde 1936 tot Frs. 698 mill. was opgelopen, waarbij de berekening bovendien op den rijkelijk hoogen rentevoet van 4 pCt. was gebaseerd. De saneering van het Pensioen- en Ondersteuningsfonds zal den Staat veel kosten en bovendien moet de Bond daarnaast nog een op Frs. 435 mill. geraamd tekort van het eedgenootschappelijke verzekeringsfonds voor het overige Bondspersoneel zien weg te werken.

De concurrentie van den automobiel.

Terwijl de uitgaven van de spoorwegen een groote starheid te zien geven — starheid van loonen, starheid van den kapitaaldienst door de al te groote investeeringskosten (de S.B.B. worden niet door middel van aandeelen, maar door obligatiën gefinancierd en hadden jaarlijks stijgende rentelasten te dragen!) — vertoonden de inkomsten in de jaren na 1929 een voortdurende vermindering. In de zeven vette jaren van 1924 tot 1930 schommelden de bedrijfsinkomsten slechts met maximaal Frs. 26.6 mill. afwijking naar boven en Frs. 28.4 mill. afwijking naar beneden rond een gemiddelde waarde van Frs. 404.4 mill.; daarna daalden zij echter van een optimum in 1929 ten be-

drage van Frs. 431 mill. tot Frs. 291.4 mill. in 1936.

Sedert Dec. 1936 is er een zichtbare verbetering ingetreden, zoodat de bedrijfsinkomsten in het jaar 1937 tot Frs. 336.2 mill. stegen. De oorzaken hiervan zijn eenerzijds van conjunctureelen aard en anderzijds van structureelen aard, waarmede wij op het onuitputtelijke onderwerp van de concurrentie tusschen automobiel en spoorweg komen.

Evenals in andere landen heeft de directie der spoorwegen in Zwitserland de betekenis van het verlies van het verkeer, dat haar door de automobiel werd berokkend, buitengewoon hoog aangeslagen. Dit is heel goed te begrijpen, omdat zij daarmede tegelijkertijd een zondebok voor de tekorten van het verleden en een motiveering voor de toekomstige maatregelen tegen den automobiel had gevonden. De directie der S.B.B. schrijft bijv. in het genoemde verslag van 7 Febr. 1933: „De jaarlijksche mindere inkomsten tengevolge van de concurrentie van den automobiel zouden op het oogblik, na aftrek van de meerdere bedrijfskosten, welke voor de Bondsspoorwegen door een dergelijk verkeer zouden ontstaan, op ten minste Frs. 40 mill. worden geraamd. Bij kapitalisatie van dit jaarlijksch tekort resulteert een bedrag van Frs. 8—900 mill., dat... ongeveer overeenkomt met den thans bestaanden enormen schuldenlast van de Bondsspoorwegen.” (Blz. 36).

Men beschikt in Zwitserland gelukkig over zeer goede gegevens voor de beoordeeling van dit vraagstuk, want, nadat het volk een op 18 Sept. 1934 door het Parlement aangenomen wet inzake de regeling van het vervoer van goederen en dieren met motorvoertuigen bij referendum van 5 Mei 1935 had verworpen, besloot de Bondsvérgadering op 15 Juni 1936 op voorstel van den Bondsraad een omvangrijke statistische enquête omtrent het goederenvervoer met motorvoertuigen in te stellen.

Op grond van de resultaten voor de maanden Juli tot November 1936 blijkt, dat 63 pCt. van alle transporten per vrachtauto in tonnen uitgedrukt voor rekening van het eigen vervoer komen, de rest voor rekening van het beroepsvervoer en het z.g. onechte eigen vervoer, waaronder men verstaat vervoer, voor rekening van derden door eigenaren van vrachtwagens, die in hoofdzaak eigen goederen vervoeren. Indien men het verkeer in ton-km berekent, dan blijkt de verhouding van beroepsvervoer tot eigen vervoer te bedragen 50.4 : 49.6. De verschuiving in de verhouding ontstaat, doordat het eigen vervoer wel grotere massa's vervoert echter over kortere afstanden.

Indien men alle transporten op 100 stelt, dan komen voor rekening van de transporten van boven 10 tot 50 km (kleinere afstanden werden niet medegerekend) bij het eigen vervoer 23.5 pCt. (d.w.z. bijna de helft van die 49.6 pCt.); bij het beroepsvervoer daarentegen 9.1 pCt. Voor den afstand van 50—100 km bedraagt het eigen vervoer 16.6 pCt. van de totale ton-km, het beroepsvervoer 15.2 pCt. en op afstanden van 100—150 km heeft reeds het beroepsvervoer met 13.9 pCt. de overhand boven het eigen vervoer met 5.9 pCt. Evenzoo op de grootere afstanden: 12.2 pCt.

van de transporten heeft plaats door transportbedrijven, 3.6 pCt. door de vrachtwagens in eigen bedrijf.

Het spreekt vanzelf, dat bij het autovervoer over langen afstand de goederen, waarvoor de spoorwegen wegens hun grootere waarde, hogere tarieven hebben vastgesteld de overhand hebben, terwijl de goederen, waarvoor lagere tarieven gelden in het verkeer over korten afstand aan betekenis winnen. Met dit verschil echter, dat het aandeel van de goederen met hooge tarieven bij het eigen vervoer 42.9 pCt. van alle transporten over den afstand van 10—30 km bedraagt, en over grooteren afstand tot 72.6 pCt. stijgt, terwijl het beroepsvervoer veel lager begint, namelijk op 24.4 pCt. en dan tot 70.3 pCt. stijgt. Het vrachtautotransportbedrijf heeft dus eveneens een zeer levendig aandeel in het transport van goedkope massa goederen.

Indien men de vrachtkosten van de transporten per vrachtauto berekent volgens de spoorwegtarieven, dan blijkt, dat deze in die vijf maanden een waarde van Frs. 9.756 mill. voor het eigen vervoer en Frs. 9.027 mill. voor het beroepsvervoer hadden, terwijl de Bondsspoorwegen en de particuliere spoorwegen (na aftrek van ruim 20 pCt. voor het internationale vrachtgoederenverkeer en voor het transport van post en bagage, welke bij de vrachtauto's of niet voorkomen, of niet worden inbegrepen) in die vijf maanden naar raming voor Frs. 64 mill. hebben vervoerd. Die Frs. 18.783 mill. zijn echter niet geheel vrachtverlies (en zeer zeker niet winstderving!), want een deel van de vrachtauto's bedient streken, waar geen spoorwegen zijn (slechts de helft van alle plaatsen in Zwitserland heeft spoorwegaansluiting) of voert zelf verkeer toe aan de spoorwegen.

Ook, indien men rekening houdt met de transporten over een korteren afstand dan 10 km, meent de Bondsraad (in zijn boodschap van 18 Juni 1937), dat het verlies voor de spoorwegen rond Frs. 12 mill. bedroeg, of, gerekend over het jaar — rekening houdende met het feit, dat die vijf maanden voor het vrachtautoverkeer gunstig zijn en ongeveer 48 pCt. van de jaarlijksche transporten omvatten — Frs. 25 mill. Hiervan komen voor rekening van de S.B.B. Frs. 22 mill., voor die van de particuliere spoorwegen Frs. 3 mill.

Anderzijds moet ook rekening worden gehouden met de voordeelen, welke het automobielvervoer voor de spoorwegen medebrengt, eenerzijds door het toevoeren van transporten, anderzijds als klant van de spoorwegen wat betreft aanvoer van benzine, auto's en auto-onderdeelen, enz. Indien men nu bij die Frs. 25 mill. aan vrachten, welke de Bondsraad als maximum opvat, rekening houdt met de transporten, waarvoor een wettelijke regeling wordt verlangd, laat men dus zoowel het eigen vervoer er buiten, dat vrij moet blijven, evenals het beroepsvervoer over korten afstand, dan blijkt, dat bij den huidige stand van de concurrentie tusschen rails en weg het voordeel, dat voor de spoorwegen uit een regeling van het automobielvervoer zou ontstaan, minimaal is, en indien men rekening houdt met de voordeelen, welke de automobiel

AANVOER VAN GRANEN. (In tons van 1000 kg.)

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	27 Feb.-5 Mrt. 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenk. tijdvak 1937	27 Feb.-5 Mrt. 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenk. tijdvak 1937	1938	1937
Tarwe	41.242	203.755	232.471	500	2.127	6.700	205.882	239.171
Rogge	5.766	35.970	59.552	—	—	647	35.970	60.199
Boekweit	120	2.184	2.036	—	—	—	2.184	2.036
Maïs	20.165	263.291	238.372	284	26.758	38.544	290.049	276.916
Gerst	5.035	59.451	87.498	—	2.101	4.354	61.552	91.852
Haver	3.450	54.756	30.602	—	1.036	2.180	55.792	32.782
Lijnzaad	1.437	21.276	27.011	2.240	60.152	46.622	81.428	73.633
Lijnkoek	1.454	15.005	9.485	—	—	—	15.005	9.485
Tarwemeel	1.631	10.609	6.385	50	3.540	1.225	14.149	7.610
Andere meelsoorten	541	7.061	8.568	125	983	686	8.044	9.254

ook voor de spoorwegen medebracht, dan komt men tot de conclusie, dat de crisis van de spoorwegen in elk geval slechts voor een gering gedeelte aan de concurrentie van de automobielen moet worden toegeschreven.

Het spreekt vanzelf, dat men in Zwitserland evenals in andere landen door concurrentie van de automobielen niet meer steeds kon vasthouden aan het vastgestelde spoorwegtarief en uitzonderingstarieven werden toegepast, daar waar concurrentie viel waar te nemen. De directie der spoorwegen kon er evenwel des te minder toe besluiten, de hooge uniforme tarieven te verlagen. Met deze uniforme hoge tarieven, welke zij van kracht liet, overal waar haar monopolie gehandhaafd bleef, werkte zij vaak tot haar eigen schade tegen het principe: „kleine baten — groote omzet”, dat juist zeer aan te bevelen is voor ondernemingen met starre kosten.

In verband met de nieuwe regeling van het vervoerwezen zal ook de tariefpolitiek moeten worden herzien. Hiermede stappen wij echter van de oorzaken van de spoorwegcrisis af om over te gaan tot de voorstellen, die moeten dienen om haar te overwinnen. Hierover in een tweede artikel meer.

AANTEKENINGEN.

Wijzigingen in de statistiek van groothandels-prijzen.

Granen.

Tot heden werd in ons wekelijksch overzicht van het verloop der groothandelsprijzen naast de termijnnotering voor maïs opgenomen de loco-prijs voor La Plata maïs.

Intusschen is ons gebleken, dat in verband met den wederom in groote hoeveelheden plaats vindenden export van Amerikaansche mixed maïs, de prijs van La Plata maïs in mindere mate representatief is geworden. Mede in verband met het prijsverschil tusschen beide soorten is daarom, te beginnen met ons numer van deze week, in plaats van den loco prijs van La Plata maïs opgenomen de prijs van Amerikaansche mixed maïs No. 2, en wel vanaf den aanvang van dit jaar. De gemiddelde prijzen voor deze laatste soort maïs bedroegen voor de jaren 1927: f 190,50 (Maart—December), 1928: f 228,— (Januari—December), 1929: f 221,25 (Januari—Mei), zoodat het basiscijfer 213,25 is. In verband hiermede kunnen de in de tabel opgenomen prijzen en percentages voor 1938 (Amerikaansche mixed maïs No. 2) niet worden vergeleken met die der voorafgaande jaren (La Plata maïs). Noteeringen van mixed maïs kwamen niet tot stand vóór Maart 1927 en na Mei 1929; thans echter vanaf 17 Jan., zoodat het gemiddelde voor Jan. 1938 gebaseerd is op de prijzen van 17, 24 en 31 Jan.

Steenen.

Daar het steeds moeilijk was de prijzen voor binnen- en buitenmuursteen, zooals tot dusverre door ons gepubliceerd, te verkrijgen, geven wij, te beginnen met dit nummer, de prijzen voor binnenmuursteen per 1000 stuks, rood en boeregrauw in Gulden en voor buitenmuursteen per 1000 stuks klinkers en hardgrauw in Gulden. Voor de continuïteit van de statistiek geven wij de prijzen voor deze soorten steen vanaf 1927.

Cement.

De door ons tot op heden gepubliceerde cijfers voor cement vormden een gemiddelde van de prijzen voor de verschillende deelen des lands, zoodat het gegeven gemiddelde vaak afwijkingen vertoonde voor bepaalde streken. De afwijking was echter nooit groot, zij bedroeg ten hoogste plm. f 1,50 per ton.

In verband met gemaakte opmerkingen en ten einde in dit opzicht misverstand te voorkomen, zullen wij, te beginnen met het nummer van de volgende week, voortaan de prijzen van cement opnemen franco wal Rotterdam en wel vanaf 1927.

STATISTIEKEN.

BANKDISCONTOS.

Ned. } Disc. Wissels. 2 3 Dec. '36	Lissabon 4 11 Aug. '37
Bk. } Bel. Binn. Eff. 2½ 3 Dec. '36	Londen 2 30 Juni '32
} Vrsch. in R.C. 2½ 3 Dec. '36	Madrid 5 9 Juli '35
Athene 6 4 Jan. '37	N.-York F.R.B.1 26 Aug. '37
Batavia 3 14 Jan. '37	Oslo 3½ 5 Jan. '38
Belgrado 5 1 Febr. '35	Parijs 3 12 Nov. '37
Berlijn 4 22 Sept. '32	Praag 3 1 Jan. '36
Boekarest 4½ 15 Dec. '34	Pretoria ... 3½ 15 Mei '33
Brussel 2 16 Mei '35	Rome 4½ 18 Mei '36
Boedapest 4 28 Aug. '35	Stockholm .. 2½ 1 Dec. '33
Calcutta 3 28 Nov. '35	Tokio 3.285 7 Apr. '36
Dantzig 4 2 Jan. '37	Weenen 3½ 10 Juli '35
Helsingfors 4 3 Dec. '34	Warschau ... 4½ 18 Dec. '37
Kopenhagen 4 19 Nov. '36	Zwits. Nat. Bk. 1½ 25 Nov. '36

OPEN MARKT.

	1938				1937	1936	1914
	5 Mrt.	28 Febr. / 5 Mrt.	21/26 Febr.	14/19 Febr.	1/6 Mrt.	2/7 Mrt.	20/24 Juli
Amsterdam Partic. disc.	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	1/2	3/8-3/16
Prolong.	1/2	1/2	1/2	1/2	1	1 3/4	2 1/4-3 1/4
Londen Daggeld.	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1 3/4-2
Partic. disc.	17/32	17/32	17/32	17/32	17/32-9/16	17/32-9/16	4 1/4-3 1/4
Berlijn Daggeld.	2 3/4-3	2 3/4-3 1/8	2 3/8-3	2 1/2-7/8	2 3/4-3	2 1/2-3 1/2	—
Maandgeld	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-15/16	2 3/4-3	—
Part. disc.	27/8	27/8	27/8	27/8	27/8	3	2 1/8-1 1/2
Warenw...	4-1/4	4-1/4	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/2	—
New York Daggeld 1)	1	1	1	1	1	3/4	1 3/4-2 1/2
Partic. disc.	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	3/8	3/16	—

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

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
1 Mrt. 1938	1.78 1/16	8.96 13/16	72.31	5.84 1/2	30.34	100 3/16
2 „ 1938	1.78 3/4	8.96 13/16	72.34	5.82 1/2	30.34 1/2	100 1/16
3 „ 1938	1.78 3/4	8.96 3/4	72.31	5.83 3/8	30.34	100 5/16
4 „ 1938	1.78 3/4	8.96 3/4	72.32	5.83 3/8	30.33	100 3/16
5 „ 1938	1.78 13/16	8.96 3/4	72.32 1/2	5.82 3/8	30.33	100 1/16
7 „ 1938	1.79 1/16	8.96 3/4	72.33	5.80	30.29 1/2	100 3/16
Laagste d.w.1)	1.78 1/2	8.96 1/2	72.25	5.78	30.28	100
Hoogste d.w.1)	1.79 1/8	8.97	72.37	5.86	30.36	100 1/4
Muntpariteit	1.469	12.1071	59.263	9.747	24.906	100

Data	Zwitserland *)	Weenen *)	Praag 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid **)
1 Mrt. 1938	41.52 1/2	—	6.28 1/2	—	9.40	—
2 „ 1938	41.49 1/2	—	6.28 1/2	—	9.40	—
3 „ 1938	41.50 1/2	—	6.28 1/2	—	9.40	—
4 „ 1938	41.49	—	6.28 1/2	—	9.40	—
5 „ 1938	41.51	—	6.29	—	9.40	—
7 „ 1938	41.51	—	6.29 1/2	—	9.40	—
Laagste d.w.1)	41.47	—	6.27	—	9.37	—
Hoogste d.w.1)	41.54	34.—	6.31	1.34	9.45	—
Muntpariteit	48.003	35.007	7.371	1.488	13.094	48.52

Data	Stockholm *)	Kopenhagen *)	Oslo *)	Helsingfors 1)	Buenos-Aires 1)	Montreal 1)
1 Mrt. 1938	46.20	40.05	45.07 1/2	3.96 1/2	47	1.78 3/8
2 „ 1938	46.20	40.05	45.07 1/2	3.96 1/2	47	1.78 3/8
3 „ 1938	46.20	40.05	45.07 1/2	3.96 1/2	47	1.78 3/8
4 „ 1938	46.20	40.05	45.07 1/2	3.96 1/2	47	1.78 3/8
5 „ 1938	46.20	40.05	45.07 1/2	3.96 1/2	47	1.78 3/8
7 „ 1938	46.20	40.05	45.07 1/2	3.97	47	1.79
Laagste d.w.1)	46.12 1/2	39.97 1/2	45.02 1/2	3.95	46 1/2	1.78 1/2
Hoogste d.w.1)	46.22 1/2	40.07 1/2	45.12 1/2	4.—	47 1/2	1.79 1/2
Muntpariteit	66.671	66.671	66.671	6.266	95 1/2	2.1878

*) Notering 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.)
1 Mrt. 1938	5,01 3/4	3,26 3/8	40,47 1/2	55,96
2 „ 1938	5,01 13/16	3,25 3/8	40,48	55,96
3 „ 1938	5,01 3/4	3,25 3/8	40,46 1/2	55,96
4 „ 1938	5,01 3/4	3,25 3/8	40,44 1/2	55,90 1/2
5 „ 1938	5,01 1/4	3,25 3/8	40,43	55,90 1/2
7 „ 1938	5,00 3/4	3,23 1/4	40,39	55,83
8 Mrt. 1937	4,87 31/32	4,56 1/4	40,20	54,73
Muntpariteit..	4,86	3,90 3/8	23,81 1/2	40 1/16

Table with columns for various commodities: GERST, MAIS, ROGGE, TARWE, BURMA RIJST, BOTER per kg., KAAS, EIEREN. Includes sub-columns for different grades and locations like Rotterdam and London.

Table with columns for JUTE, KATOEN, AUSTRALISCHE WOL, JAPAN. ZIJDE, RUBBER. Includes sub-columns for different grades and types of goods.

Table with columns for KOPER, LOOD, TIN, IJZER, GIETRIJ-IJZER, ZINK, ZILVER. Includes sub-columns for different grades and types of metals.

KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	19 Febr. 1938	26 Febr. 1938	28 Febr. 1938	5 Mrt. 1938
Alexandrië..	Piast. p. £	97 1/2	97 1/2	97 1/2	97 1/2
Athene	Dr. p. £	547 1/2	547 1/2	540	555
Bangkok....	Sh. p. tical	1/10 5/8	1/10 5/8	1/10 5/8	1/10 5/8
Budapest ..	Pen. p. £	25 1/2	25 1/2	25	25 1/2
BuenosAires	p. peso p. £	18.97 1/2	19.12	19.04	19.15
Calcutta	Sh. p. rup.	1/8 1/2	1/8 1/2	1/8 3/8	1/8 1/2
Istanbul ..	Piast. p. £	620	621	622	622
Hongkong ..	Sh. p. \$	1/3	1/3	1/2 1/2	1/3 1/2
Kobe	Sh. p. yen	1/2	1/1 63/64	1/1 15/16	1/2 1/2
Lissabon	Escu. p. £	110 1/16	110 1/16	110	110 1/16
Mexico	\$ per £	18	18	17 1/2	18 1/2
Montevideo ..	d. per £	21 1/2	21 1/2	21	22 1/2
Montreal ..	\$ per £	5.01 1/2	5.02 1/4	5.01 1/4	5.02 1/2
Rio d. Janeiro	d. per Mil.	2 19/16	2 19/16	2 19/16	2 19/16
Shanghai ..	Sh. p. \$	1/2 1/16	1/2 3/16	1/2	1/2 3/16
Singapore ..	id. p. \$	2/4 1/32	2/4 1/32	2/4	2/4 1/32
Valparaiso 2)	\$ per £	125	125	125	125
Warschau ..	Zl. p. £	26 1/2	26 1/2	26 1/4	26 1/2

1) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke imp. hebben te betalen 10 Dec. 1936 16.12. 2) 90 g. Vanaf 13 Dec. 1937 laatste „export” noteering.

ZILVERPRIJS

Londen 1)	N. York 2)
1 Mrt. 1938..	20 1/16 44 1/2
2 „ 1938..	20 1/16 44 1/2
3 „ 1938..	20 1/16 44 1/2
4 „ 1938..	20 1/4 44 1/2
5 „ 1938..	20 1/16 —
7 „ 1938..	20 1/4 44 1/2
8 Mrt. 1937..	20 19/16 45
27 Juli 1914..	24 15/16 59

GOUDPRIJS 3)

Londen	
1 Mrt. 1938....	139/9 1/2
2 „ 1938....	139/10
3 „ 1938....	139/9
4 „ 1938....	139/9 1/2
5 „ 1938....	139/9
7 „ 1938....	139/8 1/2
8 Mrt. 1937....	142/7
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.	23 Febr. 1938	28 Febr. 1938
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank	f 128.521.785,30	f 108.949.795,90
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	„ 378.409,65	„ 1.073.389,06
Voorschotten op ultimo Januari 1938 a/d. gemeent. verstr. op a. haar uit te keeren hoofds. der pers. bel., aand. in de hoofds. der grondbel. en der gem. fondsb. bel., alsmede op de belastingen en op de vermogensbelasting	—	—
Voorschotten aan Ned.-Indië	„ 16.651.646,83	„ 17.881.262,63
Idem aan Suriname	„ 12.704.086,99	„ 12.813.668,67
Kasvord. weg. creditverstr. afh. buitenl. Daggeldleeningen tegen onderpand ..	„ 100.254.278,71	„ 100.541.514,74
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabelen Vord. op het Alg. Burg. Pensioen f.) ...	„ 35.997.296,95	„ 39.571.823,48
Vord. op andere Staatsbedrijven 1)	„ 6.359.261,32	„ 6.864.161,14
Verplichtingen		
Voorschot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar ootrool verstrekt	—	—
Schatkistbiljetten in omloop	f 234.239.000,—	f 234.239.000,—
Schatkistpromessen in omloop	„ 51.500.000,—	„ 51.500.000,—
Zilverbons in omloop	„ 1.097.387,—	„ 1.097.117,—
Schuld op ultimo Januari 1938 a/d. gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsb. alsmede op de bel. en op de vermogensbelasting ..	„ 11.857.558,74	„ 11.857.558,74
Schuld aan Curaçao 1)	„ 1.349.107,94	„ 1.343.783,66
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioen f.)	„ 14.805.831,50	„ 12.916.467,07
Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. f.) ...	„ 189.967.901,48	„ 183.750.022,63
Id. aan andere Staatsbedrijven 1)	„ 22.000.000,—	„ 22.000.000,—
Id. aan diverse instellingen 1)	„ 153.335.281,68	„ 152.948.534,99

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Vorderingen: 1)	26 Febr. 1938	5 Mrt. 1938
Saldo Javasche Bank	f —	f 68.000,—
Saldo b. d. Postchèque- en Girodienst	„ 265.000,—	„ —
Verplichtingen:		
Voorschot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell.	„ 17.739.000,—	„ 16.536.000,—
Schatkistpromessen in omloop	„ 15.500.000,—	„ 15.500.000,—
Schatkistbiljetten in omloop	„ 5.000.000,—	„ 5.000.000,—
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds.	„ 1.389.000,—	„ 1.389.000,—
Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarbank.	„ 908.000,—	„ 1.073.000,—
Belegde kasmiddelen Zelfbesturen ...	„ 630.000,—	„ 630.000,—
Voorschot van de Javasche Bank ...	„ 4.397.000,—	„ 7.086.000,—

1) Betaalmiddelen in 's Lands kas f 30.224.000,—.

SURINAASCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opeisch. schulden	Discont.	Div. rekeningen 1)
5 Febr. 1938..	867	1.226	615	585	1.245
29 Jan. 1938..	868	1.247	561	592	1.254
22 „ 1938..	864	1.024	602	594	1.247
15 „ 1938..	850	1.083	565	595	1.250
8 „ 1938..	844	1.127	604	597	1.233
1 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

1) Sluitp. der activa.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 7 Maart 1938.

Activa.	
Binnenl. Wis- sels, Prom., enz. in disc.	f 8.239.668,09
Hfdbk. f	95.966,37
Bijbnk. „	341.072,30
Ag.sch. „	f 8.676.706,76
Papier o. h. Buitenl. in disconto	—
Idem eigen portef. f	5.226.000,—
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel. „	—
Beleeningen	f 5.226.000,—
Hfdbk. f	258.022.243,17 1)
incl. vrsch. Bijbnk. „	2.168.866,04
in rek.-crt. Ag.sch. „	25.239.395,55
op onderp. f	285.430.504,76
Op Effecten	f 283.983.849,77 1)
Op Goederen en Spec. „	1.446.654,99
Voorschotten a. h. Rijk	—
Munt, Goud	f 113.607.475,—
Muntmat., Goud	f 1.342.199.355,95
Munt, Zilver, enz. „	14.607.868,82
Muntmat., Zilver. „	—
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfondsen	f 41.822.734,05
Gebouwen en Meub. der Bank	4.600.000,—
Diverse rekeningen	8.280.983,27
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221) ..	10.193.915,19
	f 1.834.645.543,80

Passiva.

Kapitaal	f 20.000.000,—
Reservefondsen	4.338.707,82
Bijzondere reserve	6.600.000,—
Pensioenfondsen	11.152.997,20
Bankbiljetten in omloop	883.907.575,—
Bankassigatiën in omloop	78.146,86
Rek.-Cour. f Het Rijk	f 100.526.563,90
saldo's: { Anderen	„ 802.730.133,45
Diverse rekeningen	5.311.419,57
	f 1.834.645.543,80

Beschikbaar metaalsaldo	f 755.891.264,34
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is	„ 1.889.728.160,—
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht	—

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

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opeisch. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-kings-perc.
	Munt	Muntmat.				
7 Mrt. '38	113607	1.342.199	883.908	903.335	755.891	82
28 Febr. '38	113607	1.322.213	901.739	852.878	749.976	83
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54

Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Diverse rekeningen 1)
7 Mrt. 1938	8.677	—	285.431	5.226	8.281
28 Febr. 1938	8.967	—	271.091	5.226	8.557
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

1) Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeisch. schulden	Beschikb. metaal-saldo
5 Mrt. '38*	136.150	—	187.870	79.790	29.086
26 Feb. '38*)	135.520	—	183.370	81.640	29.516
5 Feb. 1938	116.574	18.746	190.756	75.859	28.674
29 Jan. 1938	116.574	18.652	185.010	78.108	29.980
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaal.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen 1)	Dek-kings-percentage
5 Mrt. '38*)	2.460	78.750	65.360	51	
26 Feb. '38*)	2.670	77.240	64.680	51	
5 Feb 1938	2.585	11.022	51.472	64.612	51
29 Jan. 1938	3.194	10.860	52.350	63.157	51
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

1) Sluitpost activa. 2) Cijfers telegrafisch ontvangen.