

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 20 APRIL 1938

No. 1164

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

Th. van Luytlaer (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 NIEUW AMSTERDAM IN DE VAART door Ir. A. Plate	290
Scheepvaartzorgen door C. J. P. Zaalberg	291
Rotterdam in 1937 door Mr. W. F. Lichtenauer	293
„Nieuw bloed" in onze beleggingsmarkt door B. H. A. Meijerink	296
Reorganisatie der werkloosheidsverzekering in België door I. G. Keesing	300
De Rijksmiddelen over Maart 1938	302
AANTEKENINGEN:	
De zichtbare suikervoorraden in de wereld	303
ONTVANGEN BOEKEN	303
MAANDLIJFERS:	
Overzicht van den stand der Rijksmiddelen	304
Statistieken:	
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten	305, 308
Groothandelsprijzen	306—307

GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

De voornaamste wijziging in de stemming op de internationale valutamarkten gold in de verslagweek natuurlijk den Franc. Het optreden van de nieuwe Regeering en de ontvangst die deze in Kamer en Senaat ten deel viel, was weliswaar een factor van voorloopig slechts psychologische betekenis, maar in de markt voor Francs is bij de huidige constellatie den psychologischen invloed juist van overheersend belang. De financieele moeilijkheden zijn natuurlijk in dit land nog geenszins uit den weg geruimd. Ook de nieuwe Regeering moet voorloopig haar toevlucht nemen tot inflatie: verhooging met 10 milliard van het renteloze voorschot der Banque de France, en discontabiliteit van de zgn. „arbeidswissels" voor regeeringsleveranties. Hoewel schijnbaar in karakter verschillend, is er in wezen geen onderscheid tusschen beide financieringsmethoden. Wanneer de Regeering a contant haar bestellingen plaatste, zou het renteloze voorschot meer moeten worden verhoogd. Nu zij op credit zal koopen, kunnen de verkoopers het geld op de wissels opnemen. Dit credit lijkt conservatiever, omdat het „gedekt" is en een commercieele grondslag heeft bezien uit de gezichtshoek der verkoopers.

De nieuwe Regeering schijnt den wil te hebben orde te stellen op den ontredderden financieelen en economischen toestand. De beëindiging der stakingen, de verhooging van den werktijd in de bewapeningsindustrie, zijn de eerste resultaten. Wanneer aldus het vertrouwen terugkeert, zal de druk op de munt uit hoofde van kapitaalexport verdwijnen, en een lichte tendens naar het tegendeel is zeker mogelijk. Wanneer men vertrouwen in de toekomst van de schatkist krijgt, zijn obligatiën op het huidige niveau zeer koopwaardig. De eerste symptomen van repatriatie waren dan ook reeds terdege merkbaar. De koers van den Franc weerspiegelde de vaste stemming maar in zeer geringe mate; het Egalisatiefonds maakte van de gelegenheid gebruik om op omvangrijke bedragen deviezen op te nemen. Daaruit moet men afleiden, dat het doel van de Regeering veeleer verankeren van het huidige koerspeil is dan een krachtige stijging, zooals destijds Poincaré tot stand bracht. De koopkrachtverhoudingen zijn trouwens thans ook wel heel anders.

Van de andere valuta's waren Ponden vast. De vraag naar Ponden was eensdeels toe te schrijven aan aanbod van Dollars tegen Ponden in verband met de nieuwe inflatieplannen der Amerikaanse regeering, terwijl die tendens nog verscherpt werd, doordat het Fransche Egalisatiefonds, zooals steeds, zijn operaties beperkte tot Ponden, zoodat ook het Fransche Dollaraanbod vraag naar Ponden tengevolge had. Te onzent was een stijging van 8.96 tot 8.97 te constateeren. De Gulden stond min of meer buiten de „grootte" bewegingen, zoodat het ingrijpen van het Egalisatiefonds tot een minimum beperkt bleef.

De Dollar was, zooals gezegd, eerder aangeboden, eensdeels in verband met terugtrekken van Fransche kapitalen — een factor, die in de komende weken wellicht nog in hevigheid zal toenemen — anderdeels als gevolg van de voorgestelde financieele maatregelen. Overigens is de betalingsbalanspositie van de Vereenigde Staten van dien aard, dat uit deze inflatie allermint monetaire consequenties behoeven voort te komen, wanneer zij niet gewenscht worden. De koers kwam van 1.80⁵/₈ op 1.80, dus nog altijd boven het laagste punt, dat voor de politieke gebeurtenissen van enkele weken geleden gold.

De beleggingsmarkt heeft de tendens van geleidelijke verbetering voortgezet, en nu de donkerste wolken aan de politieke hemel zijn overgedreven, zal die beweging zich waarschijnlijk nog versnellen.

DE NIEUW AMSTERDAM IN DE VAART.

Nu het grootste schip der Nederlandsche koopvaardijvloot eerstdaags in de vaart komt, bestaat er aanleiding om de beteekenis hiervan, in ruimen zin genomen, na te gaan. Want met dit schip springt naar buiten toe de naam van de Nederlandsche koopvaardij eenige sprongen omhoog.

De Nieuw Amsterdam toch is een schip van echt Nederlandsch karakter. De tonnage is behoorlijk groot, zonder die van „the biggest ship of the world” te benaderen. De snelheid ligt boven 20 mijl, waardoor de passagiers behoorlijk vlug overkomen; aan de zinloze mededinging om „the blue ribbon” ten koste van een abnormaal kolenvverbruik is niet gedacht. Bij de inrichting openbaart zich het beste, wat de hedendaagsche kunstnijverheid in Nederland biedt: een rijke eenvoud zonder een zweem van protzerigheid.

Economie voor den reeder en aangename reisgelegenheid voor de passagiers zijn de grondbeginselen geweest, waarnaar de Nieuw Amsterdam werd ontworpen.

Nu met dit schip de Nederlandsche koopvaardijvloot in beteekenis wint, komt de vraag op, wat deze vloot beteekent voor ons land.

Het is niet zoo heel lang geleden, dat aan het varen onder eigen vlag maar een betrekkelijke waarde voor onze economische politiek werd toegekend. In de tijden van een vrij ruilverkeer, waarin een ondernemend volk zijn goederen wel zoo ongeveer overal ter markt kon brengen en men ook wel uit alle wereldeelen zijn goederen naar believen kon betrekken, zonder door contingenteringen en clearingpuzzles gehinderd te worden deed het er niet zoo heel veel toe of de Nederlandsche overzeesche handel al dan niet zich van Nederlandsche schepen bediende. De werven en de industrieën, die bij den scheepsbouw zijn betrokken, konden, als hun condities maar concurrerend waren, evengoed in buitenlandsche als in Nederlandsche orders hun bestaan vinden. Voor de belangen van de Nederlandsche havens was het tamelijk onverschillig of de Nederlandsche, dan wel de buitenlandsche vlag het meest gezien werd op de schepen, die in- en uitgingen.

Dit alles is in den tegenwoordigen tijd wel anders.

Het nationalisme is overal op de spits gedreven en met deze werkelijkheid heeft men op straffe van achteruitgang ook bij onze scheepvaartpolitiek rekening te houden.

Meer dan vroeger heeft men thans te letten op het belang, dat ermede kan zijn gemoeid om schepen, welke in regelmatige lijndienst varen, onder de eigen vlag te houden. Meer dan vroeger heeft men te letten op het belang, dat erin kan zijn gelegen, om deze schepen door Nederlandsche arbeiders te doen bouwen, al zal daarbij op het gevaar, dat in een eenzijdig protectionisme ligt verscholen, terdege moeten worden gelet. Moeilijker dan vroeger toen de automatiek van een internationaal prijsstelsel de keuze van werf en fabriek gemakkelijker maakte, is thans de beslissing omtrent den bouw van een groot schip.

De wijze, waarop de Regeering de Holland-Amerika-lijn heeft gesteund om het haar mogelijk te maken haar mailldienst op Noord-Amerika voort te zetten, lijkt evenals de wijze van steun, waarmede de Benas tal van reederijen door critieke jaren heeft heengeholpen, een voorbeeld van wijs economisch beleid. De Regeering heeft zich bij haar scheepvaartpolitiek niet vastgewerkt in een stelsel, waarbij voor onafzienbaren tijd millioenen van de schatkist of van het publiek worden overgeheveld naar bepaalde bedrijfsgroepen, zonder dat een oplossing voor die bedrijven in zicht komt. Op versterking van de bedrijfspositie door middel van de steun is bij de scheepvaart terdege gelet. Een gedeeltelijke saneering van het reederijbedrijf kon worden bereikt. Na enkele jaren kon een punt worden gezet, al is het niet uitgesloten, dat in

de toekomst overwegingen van algemeen belang er toe kunnen leiden, dat voor verdere moderniseering van de vloot opnieuw de staat tijdelijk bij moet springen.

Het belang, dat erin is gelegen, om tal van overzeesche verbindingen door middel van Nederlandsche schepen te onderhouden, gaat tegenwoordig ver uit boven het directe belang van de betrokken reederijen.

In het bijzonder wordt hierbij gedacht aan die gevallen, waarin Nederland zich heeft in te spannen om in bepaalde gebieden te penetreeren. Wij zijn hier en daar, naar het schijnt, achterop geraakt bij landen, die door den nood gedwongen, in de laatste jaren door groote krachtsinspanning en individueele opofferingen in andere wereldeelen meer vasten voet dan wij wisten te verkrijgen. De oplossing van het vraagstuk van de werkloosheid in Nederland ligt voor een belangrijk deel op dit terrein. Een nieuw internationalisme moet worden opgebouwd. Nieuwe schakels moeten worden gevormd. Door het optreden van Nederlanders op tot nog toe weinig bewerkte markten, moet worden getracht voor het achterliggende vaderland nieuwe exportmogelijkheden te openen.

Gunstige handelsverdragen zijn ongetwijfeld van belang, maar met het sluiten ervan alleen wordt niets bereikt. Het scheppen van nieuwe handelsstromen moet op den duur de werkverruiming binnen de eigen grenzen brengen. De Nederlandsche markt op zich zelf is te klein om voldoende van de eigen bedrijven af te kunnen nemen. Met omwalling ervan door een kunstig gehanteerd systeem van maatregelen, om te beletten, dat vooral niet teveel uit het buitenland gekocht zal worden, waarvan indirect de export schade ondervindt, kan bij de Nederlandsche economische structuur de binnenlandsche koopkracht in totaal moeilijk in voldoende mate toenemen. De mogelijkheden tot werkverruiming zullen op deze wijze nauwelijks vermeerderen, misschien zelfs per saldo verminderen.

In het geheel van onze economie vormt de scheepvaart niet een onafhankelijk onderdeel, waarvan de belangen kunnen worden afgemeten tegenover die van andere takken van bedrijf. Evenmin als landbouw en industrie bedrijfstakken zijn, die in ons land los van elkaar kunnen worden gedacht, evenmin kan men in het geheel van het Nederlandsche bedrijfsleven zich de belangen der scheepvaart los van die van andere takken van bedrijf denken.

Het is in de laatste jaren veelal een gangbare denkwijze geworden om het belang van een onderneming of van een bedrijfstak te veel af te wegen naar het aantal werknemers, dat er direct bij betrokken is.

Deze gedachtengang leidt tot gevaarlijke conclusies.

De beteekenis van hersens, hart en ledematen valt niet naar het pond te bepalen. Evenmin valt in een technisch hoog ontwikkelde samenleving, waarin de belangen der onderdeelen nauw door elkaar gestrengeld liggen, de beteekenis van elk af te meten naar het aantal arbeidskrachten, dat er bij betrokken is.

In een handelsstad zou volgens de gelaakte rede-nering het bankwezen van zeer ondergeschikte beteekenis zijn. In een havenstad zou het machinale bedrijf kunnen worden opgeofferd aan de belangen van andere bedrijven, die direct meer handen werk verschaffen. De scheepvaart zou, alweer volgens dezelfde redenering, zonder schade voor het geheele economisch leven, ten achter kunnen worden gesteld bij de belangen van ondernemingen, waaraan direct meer wordt verlood.

Dit te constateeren is geen Don Quichotterie. Bij de voorbereiding van tal van regeeringsmaatregelen wordt groote waarde toegekend aan cijfers, welke de directe werkgelegenheid in beeld brengen.

In zeer veel gevallen is juist hetgeen indirect aan werkgelegenheid wordt geschapen van overwegend belang.

In een studie in 1935 voor het Nederlandsch Eco-

nomisch Instituut geschreven,¹⁾ gaf Jhr. H. Reuchlin beschouwingen omtrent de primaire en secundaire invloeden van steunverlening voor den bouw van de Nieuw Amsterdam. Ook cijfers werden daarbij vermeld. Het betrof hier een nog tamelijk naspeurbaar geval. In de praktijk van het ingewikkeld economisch leven zullen in zeer veel gevallen berekeningen om de wezenlijke beteekenis voor de arbeidsmarkt van een bepaalde steunmaatregel in cijfers uit te drukken wel in indirecte onberekenbare factoren vastloopen.

Indien de Nieuw Amsterdam haar eigen weg over den Oceaan gaat volgen, blijft zij toch in economischen zin een onderdeel van de Nederlandsche scheepvaart. Zij is niet alleen het vlaggeschip van de Nederlandsche koopvaardijvloot, zij is tevens een onmisbare aanvulling ervan om deze vloot haar functie in ons economisch mechanisme naar behooren te doen vervullen; onderdeel van een Nederlandsche bedrijfstak en daarmee van ons geheele economisch organisme.

Bij de leverantie van het schip schijnt technisch meer te zijn geboden dan werd verlangd. De Nieuw Amsterdam schijnt zonder bezwaar bijna een mijl meer te kunnen loopen dan geconditionneerd werd. „Giving too much”. Het is deze voortreffelijke eigenschap, menig Nederlandsch bedrijf eigen, welke, als men haar door verstandige maatregelen tot haar recht laat komen, het Nederlandsche volk op den duur door het leed van werkloosheid heen kan helpen, meer dan door een broeikaspolitiek, waaraan we op verschillende gebieden gevend raken.

Ir. A. PLATE.

¹⁾ Werkverruiming en haar gevolgen voor volkshuishouding en overheidsfinanciën; bijdrage tot de kennis van de primaire en secundaire invloeden van het verlenen van steun voor de constructie van een productief kapitaal-goed (de tweede „Statendam”).

SCHEEPVAARTZORGEN.

Op de jaarvergadering van The Chamber of Shipping op 31 Maart jl. te Londen zijn twee belangrijke sprekers aan het woord geweest, die over het jongste verleden en de naaste vooruitzichten en plannen van de twee grootste zeevarende naties, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten van Noord-Amerika, inzichten hebben verkondigd, waaruit ook voor andere zeevarende landen waardevolle lering is te putten.

Aan hun mededelingen laat ik voorafgaan een staat van de bruto tonnage der koopvaardijvlooten op 1 Juli van de jaren 1886, 1914, 1925 en 1937.

Voor een juiste waardeering van de cijfers van 1937 dient ermede gerekend te worden, dat volgens J. P. Kennedy, de Amerikaanse Gezant te Londen, 90 pCt. van de Amerikaanse vloot in 1942 slooprijp zal zijn; dat Japan fabuleuze subsidies beschikbaar stelt voor vlootuitbreiding; dat Frankrijk, ondanks een subsidie-

post voor 1938, groot fr. 887.744.814 en reservering van het vervoer tussen het moederland en de koloniën voor de eigen vlag, er nog niet op vooruitgaat en dat van het niet genoemde Rusland de tonnage in 10 jaar verviervoudigd is tot 1½ miljoen B.R.T.

* * *

Mr. W. A. Souter, die voor het eerst als opvolger van Sir Richard Holt de Chamber of Shipping presideerde, ging de oorzaken na, die de Britse „sea-going tonnage” van 1914 tot nu hebben doen slinken met 2000 schepen en 1½ miljoen B.R.T. van 44 tot 27 pCt. van het wereldtotaal. Een feit is dus, dat in 20 jaar de Britse rederijen niet in staat zijn geweest om de 7.000.000 B.R.T., die in de oorlog verloren gingen, weer in te halen, laat staan gelijke tred te houden met de uitbreiding van de wereldtonnage.

Als eerste oorzaak voor de verarming der rederijen noemt hij de hoge bouwprijzen na de oorlog, waardoor de nieuwe schepen 2½ tot 4 maal de prijs van de verloren schepen vorderden. De verliezen door de oorlog bedroegen £ 280.000.000, waartegenover aan verzekeringspenningen slechts £ 146.000.000 werd geïnd, welk bedrag in hoofdzaak door de scheepvaart in de vorm van hoge premies voor oorlogsrisico was opgebracht en waarop het Gouvernement nog £ 16.000.000 verdiend had.

Een tweede oorzaak van relatieve verarming, vergeleken met vreemde rederijen, lag in het verschil in vrachten door het Gouvernement tijdens de oorlog betaald aan Britse reders, nl. de Blue Book rates van 13 s. 6 d. en de marktprijs aan vreemde reders, die zelfs na de instelling van een intergeallieerde controle nog 48 s. bedroeg. De vreemde reders stapelden op deze wijze groter reserves op dan de Britse en konden daarmee schepen bouwen voor uitbreiding van hun veel minder ingekrompen vlooten, geheel ten koste van Engeland.

Als derde oorzaak noemt hij de topprijzen, waartegen de door het Gouvernement van vreemden ont-eigende schepen na de oorlog aan Britse reders werden overgedragen. Die onteigening stimuleerde het buitenland tot de bouw van moderne schepen, waartegen de Engelse met de dure, oude te concurreren hebben.

Een vierde oorzaak, die ook na de oorlog niet in kracht verloren heeft, is het binnendringen van vreemde rederijen in lijndiensten, die tevoren door Britse schepen bezet waren. Vooral Japan legt zich daarop steeds sterker toe en heeft reeds op enkele lijnen van het inter-Empire vervoer 60 tot 90 pCt. aan zich getrokken.

Met gematigde dankbaarheid bespreekt hij de £ 4.000.000 trampsubsidie gedurende de jaren vóór 1937, toen deze automatisch bij het stijgen der vrachten ophield. Niet zonder afgunst vergelijkt hij dit bedrag met de £ 18.000.000 voor de bietsuiker en £ 5.000.000 voor de melk in de jaren 1931—1937, „many millions” voor de tarwe uit de heffing op de

Landen	1886	1914	1925	1937	Percentages			
					1886	1914	1925	1937
Gr. Britt. en Ierland ..	9.411.000	18.892.000	19.305.000	17.436.000	43.8	41.6	31.0	26.6
Totaal Brits.....	11.165.000	20.524.000	21.908.000	20.398.000	51.9	45.3	35.2	31.2
Denemarken	270.400	770.000	1.022.000	1.118.000	1.3	1.7	1.6	1.7
Frankrijk	1.057.000	1.922.000	3.320.000	2.844.000	4.9	4.2	5.3	4.4
Duitsland	1.410.000	5.135.000	3.006.000	3.928.000	6.6	11.3	4.8	6.0
Griekenland.....	343.300	821.000	895.000	1.855.000	1.6	1.8	1.4	2.8
Nederland	419.100	1.472.000	2.588.000	2.631.000	1.9	3.2	4.2	4.3
Italië	900.600	1.430.000	2.931.000	3.174.000	4.2	3.1	4.7	4.8
Japan	109.400	1.708.000	3.920.000	4.475.000	0.5	3.8	6.3	6.8
Noorwegen	1.492.400	1.957.000	2.618.000	4.347.000	6.9	4.3	4.2	6.6
Spanje	520.100	884.000	1.143.000	1.044.000	2.4	1.9	1.8	1.6
Zweden	480.900	1.015.000	1.254.000	1.494.000	2.2	2.2	2.0	2.3
Amerika (Zeevaart) ..	2.083.000	2.027.000	11.932.000	9.347.000	9.7	4.5	19.1	14.3
„ (Meren)	—	2.260.000	2.277.000	2.441.000	—	5.0	3.7	3.7
Andere landen.....	—	3.479.000	3.566.000	6.175.000	—	7.7	5.7	9.5
Wereld totaal	21.508.000	45.404.000	62.380.000	65.271.000	100	100	100	100

bloem en „many millions” tariefvoordeel voor de industrie. Deze verschillen wekken te meer bevreemding, wanneer hij bedenkt, dat voor de weerkracht van het land in een volgende oorlog na de bewapening de koopvaardijvloot No. 1 in de rij der onontbeerlijke hulpmiddelen staat en de landbouw pas No. 4.

Na zijn beduchtheid geuit te hebben voor de mate-loze subsidies in andere landen, waarbij hij met genoegen ziet, dat de Verenigde Staten tot bezinning zijn gekomen en een beperkt doel met verstand gaan nastreven, brengt de heer Souter lof aan de Britse reders, die ondanks al die tegenslagen:

1. hun vloten op economisch peil houden met nieuwe schepen, daarin helaas geremd door de hoge bouw-kosten;
2. maatregelen voor verhoging van de veiligheid doorvoeren;
3. het zeemansberoep aantrekkelijk maken voor de opvarenden;
4. nationale en zelfs internationale samenwerking in het vaststellen van vrachten voorbereiden en in toepassing brengen.

Voor al over punt 4 spreekt hij zijn grote verheugenis uit en brengt hulde en dank aan Sir Vernon Thompson, die daarin gedurende 3 jaar de leiding heeft gehad.

Dat ook Mr. Souter een stabielere toestand voor de koopvaardij eerst verwacht, wanneer een vrijer handel mogelijk is, behoeft wel nauwelijks vermelding en hij brengt in verband hiermede een eresaluut aan den heer Van Zeeland en aan Cordel Hull.

Critiek levert hij voorts nog, zij het ook in vriendelijke woorden, op de banken, die zoveel voor de Britse scheepvaart zouden kunnen doen met lange credieten, doch die tijdens de crisis juist een „short term” politiek toepasten op de scheepshypotheken en daardoor dwongen vele schepen voor een appel en een ei naar het buitenland te verkopen. Als treffend staaltje noemt hij een gedwongen verkoop tegen £ 6500 van een schip, dat onlangs voor £ 60.000 weer in Britse handen overging. De snelle uitbreiding van vele vreemde rederijen gedurende de laatste jaren ten koste van de Britse is mede aan deze politiek toe te schrijven.

In dit verband mag schrijver dezes wel in herinnering brengen, dat het eerste optreden van de BENAS heeft bestaan in het verstrekken van leningen op juist die schepen, welke door de oorspronkelijke hypotheekhouders met executie bedreigd werden. Dit is voor menige rederij het behoud geweest en ook een voordeel voor de scheepsverbandbanken, die minder verloren dan bij een eventuele executie en die na de crisis hun oude klanten nog in bedrijf vinden. Niet alle scheepsverbandbanken tonen zich hier dankbaar voor.

* * *

De tweede prominente spreker op deze „scheepvaartdag” was de heer Kennedy, niet zozeer omdat hij kortgeleden is opgetreden als Amerikaans Gezant aan het Britse Hof, als wel omdat hij te voren in de Verenigde Staten voorzitter was van wat wij zouden noemen een Staatscommissie voor de Ontredderde Koopvaardij.

Hij sprak ditmaal niet veel over de primaire oorzaken van de mindere welvaart van de Noord-Amerikaanse scheepvaart, dus slechts in het voorbijgaan over de onbezonnen aanbouw van een 2500 standaard- en andere schepen voor nagenoeg £ 600.000.000 na de oorlog, schepen, die veel meer opgelegen dan gevaren hebben en nu de sloopmarkt van materiaal voorzien.

Hij sprak nu niet over de tientallen miljoenen dollars, die verloren zijn gegaan door stakingen van havenarbeiders en zeelieden, noch over de afwezigheid van discipline op de Amerikaanse schepen, die maakt, dat men lijf en goed liever aan andere schepen toevertrouwt, wanneer men de keus heeft.

Wel sprak hij — en met een bewonderenswaardige be-

rusting — over het hoge kostenpeil in zijn land, waardoor zowel de scheepsbouw als de scheepvaart zonder subsidie onbestaanbaar zijn.

De Verenigde Staten hebben voor de eigen vlag gereserveerd het vervoer tussen eigen havens, dus ook het belangrijke vervoer tussen Oost- en Westkust, alsmede tussen de koloniën en het Moederland.

Het lijnvervoer beperkt zich tot het vervoer van en naar eigen havens en beweegt zich niet op het verkeer tussen vreemde landen, zoals in andere landen wel gebruikelijk is.

De heer Kennedy kon in deze kring op een vriendschappelijke ontvangst rekenen, vooral omdat de Verenigde Staten, zeker niet zonder zijn invloed, een enigde Staten een oneconomisch bedrijf is: en dat zij, andere subsidies, die sedert de oorlog vele honderden miljoenen naar de rederijen deden stromen zonder enig blijvend succes voor het land als zeevarende natie.

Des te belangrijker is dan ook zijn verklaring: „Wij weten maar al te goed, dat de zeevaart voor de Verenigde Staten een oneconomisch bedrijf is en dat zij, indien geen omwenteling komt in het systeem en in de kosten, dit zal blijven.”

Maar hoewel zich ervan bewust, dat de zeescheepvaart voor de Verenigde Staten geen exportbedrijf is, dat winst brengt op de internationale betalingsbalans, voelt een Amerikaan de noodzaak om tenminste zoveel schepen onder eigen vlag te hebben, dat in een oorlog de onmisbare in- en uitvoer niet afhankelijk zijn van vreemde hulp.

Dit motiveert ook voor den heer Kennedy een subsidie, waardoor de Amerikaanse reder op concurrentiebasis komt met Britten en anderen, doch niet verder dan voor het door hem omschreven doel, zijnde een steun voor de handel, versterking van de oorlogsmarine en vervoergelegenheid in geval van oorlog. Daarbij is Amerika bereid tot samenwerking met andere landen in het streven, de zeevaart tot een nuttig en rendabel bedrijf te maken.

De heer Kennedy, nogmaals onderstrepd, dat zijn land niet meer nastreeft dan wat voor zijn handel en zijn verdediging nodig is, erkende, dat die subsidies gelijkstaan met douanemuren (a form of trade barrier) en dus in strijd zijn met de vrijhandel, maar de omstandigheden maken dit voor Amerika vergeeflijk, doch daar staat tegenover, dat zijn land ernstig streeft naar beter handelsrelaties met de rest van de wereld, niet het laatst met Groot-Brittannië. Daarin ligt de hoop op vooruitgang, niet alleen voor de scheepvaart, doch voor alle bedrijven. Aldus de heer Kennedy.

* * *

De openhartige kritiek van deze twee superdeskundigen toont helder de oorzaken aan van twee mislukkingen van overheidsbemoeiing met het bedrijfsleven. In Engeland, welks koopvaardij eenmaal alle andere tezamen in aantal schepen en in tonnenmaat overtrof, worden in de onzekere jaren na de oorlog de rederijen van hun weerkracht ontdaan door een regering, waarin de economie wordt overheerst door de fiscus; een fiscus, die zo verzet is op kippensoep, dat hij het uitzicht op gouden eieren geen aandacht waard keurt. Woei eenmaal de Britse vlag op de helft van de wereldvloot, de fiscale vermageringskuur tijdens het opkomen van de zwaarste concurrentie heeft van die helft spoedig $\frac{1}{2}$ gemaakt en het nadert reeds $\frac{1}{4}$. Dit wordt niet goedge maakt door het in een blauwewimpelkoorts geld beschikbaar stellen voor de twijfelachtige eer een Normandië in snelheid en luxe te overtreffen.

In de Verenigde Staten zien we de tegengestelde fout. De Regering meent, dat men bedrijven uit de grond kan stampen, zonder dat de kiem aanwezig is in de persoon van een prima bedrijfsleider, die uit ervaring weet, wat risico, initiatief en verantwoordelijkheid zijn.

Op een paar honderd miljoen meer of minder komt het niet aan. Hoe meer het kost, hoe liever zelfs. Dat schept immers werkgelegenheid! De uitkomst? Zie boven. Anderen, niet alleen fiscale wellustelingen, doch ook zogenaamde ordenaars kunnen zich hier zacht aan spiegelen.

In ons land wordt ten aanzien van de zeescheepvaart nog ingezien, dat de vrijwillige internationale ordening, doorregen met vrije concurrentie en helaas niet geheel vrij van grote en kleine onnette trucs, voor zijn ontwikkeling geen staatsvoogdij nodig heeft.

De ellende is dan ook internationaal ontstaan door de oorlog, die door regeringen is gemaakt en voortgezet en verergerd door de autarkische gezindheid van regeringen, vaak tegen de wens der degelijkste reders in eigen land.

Het zijn die daden van vreemde regeringen, die in toenemende mate onze koopvaardij bedreigen en waartegen steun van de eigen regering in menig geval onontbeerlijk is. In de jaren 1932—1936 was directe geldelijke steun de hoofdzaak; tegelijkertijd en wie weet hoe lang nog zal de regering te waken hebben tegen het streven van vreemde regeringen om met alle te hunner beschikking staande middelen lading en passagiers aan onze schepen te ontfutselen en hun havens voor onze schepen de jure of de facto te sluiten.

De droeve waarheid, die voor ons bezinkt na het lezen van deze en andere te Londen gehouden leerzame speeches, is, behalve dat er regeringen zijn, die in het verleden een voor hun scheepvaart noodlottige politiek hebben gevoerd, dat de te grote wereldvloot vooreerst nog wel zijn ongezone groei zal voortzetten, want land voor land weet een motief te bedenken om de eigen vloot extra uit te breiden. De oorlogsvoorbereiding is daarbij een dankbaar argument of voorwendsel. Er zullen daar wel weinig reders en scheepsbouwers zijn, die hun regering ontraden hun bedrijven te steunen.

Het zal achteraf nog wel een voordeel blijken, dat de hoge bouwrijzen en de materiaalschaarschte in 1937 de nieuwbouw geremd hebben.

De Nederlandse reders hebben tot dusverre een voorzichtige politiek gevoerd, zonder daarbij in energie en ondernemingsgeest tekort te schieten. De winsten van 1937 zijn in de eerste plaats benut voor het inhalen van de achterstand in de afschrijvingen en voor het weder opbouwen van reserves. De aandeelhouders zien na 10 of meer jaar droogte een matig dividend neerdruppelen. Voor 15 grote rederijen waren eind 1937 52 schepen in aanbouw van 332.725 B.R.T., waarvan 17 van pl.m. 100.000 ton voor de Bataafsche Petroleum Mij., 5 van 68.250 B.R.T. voor de Holland-Amerika Lijn en 9 van pl.m. 47.400 ton voor de Koninklijke Pakketvaart Mij. Na de sporadische aanbouw tijdens de crisisjaren, waardoor, behalve voor de tankvloot, de normale vermindering door sloop niet werd gecompenseerd en de inkringing van de vloot door verkoop naar het buitenland, is deze aanbouw niet overdreven, en we mogen trots zijn op dit nieuwe bestanddeel van onze handelsvloot, dat bijna geheel door eigen kracht der rederijen is opgebouwd.

Dat deze schepen gereed zullen worden door bestaande rederijen met de goodwill van jarenlange ervaring en van vaste relaties en gestaald door tegenslagen, geeft het vertrouwen, dat de Nederlandse koopvaardij door deze uitbreiding sterker zal worden in de zware strijd tegen de veelsortige buitenlandse concurrentie.

C. J. P. ZAALBERG.

ROTTERDAM IN 1937.

De kortelings verschenen statistiek over 1937 van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam toont ons, zoals was te verwachten, het beeld van een zeehaven, welke in ruime mate haar deel heeft gehad aan de sterke toeneming van het wereldvervoer en met name aan de vervoeren van massa-

goederen van en naar West-Duitsland. Het aantal zeeschepen, dat de verschillende havens in de Rijn-Maasdelta is binnengevallen, is van 1936 op 1937 gestegen van 14.284 op 16.154, hun inhoud van 23.247.489 ton tot 26.487.733 ton netto. Over de gehele wereld hebben slechts New York, Londen en waarschijnlijk Kobe hogere cijfers opgeleverd. Het goederenverkeer over de havens in de Rijn-Maasdelta is gestegen van 36.769.000 ton in 1936 tot 46.608.000 ton in 1937. Niet één haven in Europa kan bogen op een zo omvangrijke goederenbeweging. Zelfs Londen haalde in het laatstverlopen jaar slechts 44.387.000 ton. De enkele haven van de gemeente Rotterdam, de kern van de Rijn-Maasdelta, benadert deze laatste hoeveelheid dicht met 42.353.000 ton. Doch het is volkomen gerechtvaardigd om bij vergelijking op internationale basis de Rijn-Maasdelta, het toekomstige havengewest in hope, als één geheel te beschouwen. Slechts moet in dit verband nog worden opgemerkt, dat te Londen, waar de havenbalans zeer onevenwichtig is, de aanvoeren veel groter zijn dan de hoeveelheden goederen, die langs Hoek van Holland binnenkomen. In 1937 bedroeg het desbetreffende cijfer voor de Britse metropool 36.355.000 ton, tegen 25.108.000 ton voor de Rijn-Maasdelta. Daarnaast stonden dan afvoeren van onderscheidenlijk 8.032.000 ton en 21.500.000 ton! Het lijkt geen twijfel, dat het evenwichtiger beeld van de Rijn-Maasdelta als zodanig aanmerkelijk aantrekkelijker is, met welke opmerking overigens niet wordt bedoeld in een vergelijking te treden tussen twee zo verschillende complexen.

Nog op vele andere gebieden zijn uit de statistiek over 1937 gunstige cijfers te kust en te keur op te diepen. Ook de binnenvaart heeft in 1937 weder meer levendigheid vertoond. Het aantal in de haven gewerkte taken is toegenomen, de werkloosheid gedaald. De inlagen op de spaarbanken vertonen een sterke toeneming (waaraan intussen ook de daling van den algemeenen rentevoet zal hebben medegewerkt).

Het laatste kwartaal des jaars heeft op dit algemeen gunstige beeld geen uitzondering gemaakt, gelijk het hieronder volgende overzicht aantoont:

	Vierde kwartaal van:	
	1936	1937
Scheepvaart langs		
Nieuwen Waterweg .	6.097.879 reg. t.	6.617.139 reg. t.
In- en uitvoer ter zee over Rotterdam	2.396.871 gew. t.	2.731.492 gew. t.
Doorvoer ter zee over Rotterdam	6.313.095 " "	8.432.231 " "
Rijnvervoer van en naar Rotterdam	7.008.889 " "	8.328.637 " "
Passagiersvervoer ter zee	40.048	43.810
Taken vaste havenarbeiders ²⁾	365.141	451.493
Taken losse havenarbeiders ²⁾	254.100	345.991
Verschil tussen bij de spaarbanken ingelegde en opgevr. gelden	+ f 390.537	+ f 2.837.659
Uitgaande interlocale telefoongesprekken . .	653.999	702.990
Internationale telefoongesprekken	129.137	132.515
Op de arbeidsbeurs ingeschreven mannelijke werklozen	50.810	45.769

¹⁾ Het cijfer voor 1937 is op anderen en beteren grondslag samengesteld dan dat over 1936, waardoor zij niet geheel vergelijkbaar zijn.

²⁾ Deze cijfers betreffen den, in dienst van bij de Scheepvaart-Vereeniging Zuid aangesloten werkgevers, verrichten arbeid.

Over het algemeen is de vooruitgang wellicht iets minder dan ons bleek bij de vergelijking tussen de derde kwartalen van 1936 en 1937¹⁾, doch in ieder geval is er in de grote lijnen weder een verbetering van betekenis geweest.

¹⁾ E. S.-B. van 1 December 1937.

Toch kan ook thans nog niet worden gezegd, dat Rotterdam de inzinking even goed te boven is gekomen als Antwerpen. Om ons aanvankelijk weder tot het vierde kwartaal te beperken, vinden wij bij vergelijking met 1930 en 1933 de volgende cijfers (in tons van 1.000 kg):

	Vierde kwartaal van:		
	1930	1933	1937
In- en uitvoer ter zee over Rotterdam (incl. Pernis en Vondelingenplaat).....	2.524.525	1.997.306	2.731.492
Doorvoer ter zee over Rotterdam (incl. Pernis en Vondelingenplaat)	5.575.227	4.092.615	8.432.231
Totaal Rotterdam (incl. Pernis en Vondelingenplaat).....	8.099.752	6.089.921	11.163.723
In- en uitvoer ter zee langs den Nieuwen Waterweg (Rijn-Maasdelta)	2.900.825	2.263.778	3.055.450
Doorvoer langs den Nieuwen Waterweg (Rijn-Maasdelta) ..	6.441.890	4.511.569	9.164.408
Totaal Nieuwen Waterweg (Rijn-Maasdelta)	9.342.715	6.775.347	12.219.858
Totaal Antwerpen....	5.591.558	4.956.421	7.719.208
Rijnvaart Rotterdam..	6.478.832	4.049.119	8.328.637 ¹⁾ 2)
Rijnvaart Antwerpen .	1.237.176	1.084.844	2.183.010 ²⁾

¹⁾ Met inbegrip van Pernis en Vondelingenplaat.

²⁾ Niet geheel vergelijkbaar met voorgaande jaren.

Rotterdam blijkt, na een veel diepere inzinking, in 1937 weder op een peil te zijn gekomen, dat naar verhouding vrijwel even hoog boven dat van 1930 ligt als met de Antwerpse goederenbeweging het geval is. Evenwel blijkt mede, dat de Rijn-Maasdelta als geheel minder is vooruitgegaan, zodat een samentrekking van het vervoer over de enkele haven van Rotterdam heeft plaats gevonden.

In de tweede plaats wijst het overzicht uit, dat het Rotterdam ten opzichte van Antwerpen minder goed is gegaan op het terrein, waar beide havens het meest rechtstreeks concurreren: in den internationalen doorvoer langs den Rijn. De gang van zaken in de Antwerpse zeehaven wordt nu eenmaal in de eerste plaats beheerst door in- en uitvoer ter zee van het eigen land (juist andersom dan in Rotterdam) en in zoverre hebben beide havens een geheel verschillend achterland, ten aanzien waarvan vergelijking weinig zin heeft. Met betrekking tot de bediening van het Duitse, Franse en Zwitserse Rijnland zijn zij evenwel rechtstreekse en volkomen vergelijkbare mededingers. Op dit gebied blijkt Antwerpen nu nog steeds de vruchten te plukken van de actieve Belgische Rijnvaartpolitiek. De versterking van de relatieve betekenis van Antwerpen op den Rijn na 1930 is ook nu nog treffend.

* * *

Wij behoeven niet te betwijfelen, dat het gehele jaar 1937 hetzelfde beeld vertoont. Helaas is de hierboven in herinnering gebrachte hervorming van de Rijnvaartstatistiek met ingang van 1937 oorzaak, dat de jaarcijfers betreffende de Rijnvaart over dit jaar niet te vergelijken zijn met die over vorige jaren, met name niet voor de afgaande vaart. Het zou te voeren in dit artikel de oorzaken daarvan uit te leggen. Ik moge volstaan met de mededeling, dat de mogelijkheid van een vergelijking nog het best wordt benaderd door het berekenen van indexcijfers voor de Rijnvaart van Antwerpen en Rotterdam in vergelijking tot het totale vervoer langs Lobith, voor de opgaande vaart over 12 maanden genomen, voor de afgaande vaart over het tijdvak Februari/December (11 maanden dus). Onder de restricties, welke noodzakelijk met het oog op dit vitium originis moeten

worden gemaakt, is het mogelijk de indexcijfers, welke opgenomen waren in het Economisch-Statistisch Maandbericht van Maart 1938 (blz. 45) als volgt voor 1937 aan te vullen:

Aandeel van de Nederlandse en Belgische havens in het Rijnverkeer via Lobith - Emmerik.

Jaar	Totaal 1000 ton	Bergverkeer.					
		Neder-land %	Bel-gië %	Rotter-dam %	Vlaar-dingen %	Amster-dam %	Ant-werpen %
1927	24.715	86,1	12,9	72,8	9,-	2,2	9,1
1929	24.299	87,3	12,-	73,3	9,-	2,8	8,7
1932	13.298	75,1	22,3	58,1	4,7	3,6	16,7
1935	17.795	77,2	20,3	61,1	6,2	2,3	14,2
1936	20.739	77,5	19,7	63,6	4,3	2,1	14,-
1937	25.324	76,4	21,3	61,7	5,6	2,2	15,4
Dalverkeer.							
1927	29.873	74,4	23,8	51,1	0,8	5,8	11,7
1929	30.199	74,-	24,1	49,2	0,8	6,3	11,6
1932	19.441	68,8	27,9	39,-	0,4	4,9	10,6
1935	24.293	70,9	25,7	46,2	1,1	4,3	15,3
1936	25.296	71,1	24,7	49,1	1,1	4,2	13,8
1937	(11 m.) 30.978	69,8	27,1	47,4	3,4	4,3	12,8

Het springt in het oog, hoe Antwerpen zich, vergeleken bij de jaren vóór de grote inzinking, zij het met vele wisselvalligheden, een aanmerkelijk verbeterde positie heeft verworven, met name in het geheel gepremieerde vervoer Rijnopwaarts.

Door de onvoldoendheid van de Rijnvaartstatistiek over 1937 moeten wij voor het overige helaas de vergelijkende gegevens beperken tot het gebied van de zeevaart, waarop, als geschreven, de vergelijkbaarheid tussen de verschillende Noordzeehavens veel geringer is. Daartoe kunnen dan de volgende indices worden gegeven:

	1929	1932	1934	1935	1936	1937
Wereldhandel (hoeveelheid)	100	74,5	78	81,6	85,9	97,6
Goederenbeweging ter zee over Groot-Hamburg ..	100	73,2	75	73,7	81,4	93,3
Doorvoer ter zee over Rotterdam (incl. Pernis en Vondelingenplaat)	100	45,7	68,3	71,9	86	112
Binnenlandse goederenbeweging ter zee over Rotterdam (incl. Pernis en Vondelingenplaat)	100	80,1	76,2	74,8	84,6	101,3
Totale goederenbeweging ter zee over Rotterdam (incl. Pernis en Vondelingenplaat)	100	54,9	70,4	72,7	85,6	109,1
Doorvoer langs den Nieuwen Waterweg (Rijn-Maasdelta).....	100	46,4	67,3	71,1	83,9	109
Binnenlandse goederenbeweging langs den Nieuwen Waterweg (Rijn-Maasdelta).....	100	80,3	76,5	77,2	84,9	100,7
Totale goederenbeweging langs den Nieuwen Waterweg (Rijn-Maasdelta)	100	55,6	69,8	72,8	84,2	106,7
Goederenbeweging ter zee over Antwerpen	100	66,9	80,1	89,2	96,9	109,1

Dit overzicht brengt weder naar voren, dat de herleving van het vervoer over Rotterdam ten dele is gegaan ten koste van de andere havens en haventjes in de Rijn-Maasdelta. Over 1937 toont het Nederlandse nationale vervoer een ongewoon krachtigen vooruitgang, waaraan de depreciatie van den gulden wel niet vreemd zal zijn. Het vervoer over de haven van Antwerpen heeft zich daarentegen reeds sedert 1934 veel gunstiger ontwikkeld dan de algemene wereldhandel. Als desniettemin het totaalcijfer der vervoeren over de Rijn-Maasdelta-havens in het algemeen en Rotterdam in het bijzonder over 1937 een opwaartse beweging aangeeft, welke die van Antwerpen voor dat jaar ver overtreft, dan is dit voornamelijk te danken geweest aan den doorvoer.

Dat de stijging van den doorvoer met overlading over Rotterdam in 1937 zulke grote afmetingen heeft aangenomen, vloeit voort uit de toeneming van twee soorten vervoer.

De betekenis van de haven als distributiecentrum voor den zeehandel is gestegen, d.w.z. dat de doorvoer van overzee aangevoerde en weder overzee afgevoerde goederen, waarvoor de haven dus alleen heeft gediend als plaats van overlading en wellicht van opslag, is vermeerderd. In de Nieuwe Rotterdamse Courant van 9 Februari 1938 is becijferd, dat het op deze wijze doorgevoerde stukgoed van 1936 op 1937 is gestegen met 148.000 ton of 57,5 pCt. Voor het massa-goed zou deze stijging zelfs 175 pCt. bedragen. Zowel de toeneming van den wereldhandel als de verlaging in 1936 van de Rotterdamse havenkosten hebben hierop buiten twijfel invloed geoefend.

Quantitatief belangrijker is daarnaast de tweede categorie van gestegen doorvoer geweest: het vervoer zee—haven—Rijn v.v. Primaire oorzaak was de buitengewone levendigheid van de voortbrenging in Duitsland, welke factor ongetwijfeld is gesteund door de verlaging van de Rotterdamse havenkosten.

Deze elementen duiden op de kracht van de haven enerzijds, op haar zwakte anderzijds.

Om met de kracht te beginnen: het blijkt, dat in tijden van zeer grote behoefte aan massa-transporten het achterland nog steeds voor het meer dan „normale” vervoer een beroep moet doen op de grote capaciteit van de Rotterdamse haven. Voor de ertsaanvoeren in de verschillende Noordzeehavens zijn de cijfers wel zeer tekenend:

	1935	1936	1937
	(aanvoeren in tons)		
Antwerpen.....	2.022.663	2.284.391	2.964.602
Gent.....	539.859	753.483	720.344
Nieuwe Waterweg	6.425.512	8.625.489	11.020.106
Emden.....	2.711.049	3.403.323	3.736.455
Bremen	111.717	228.889	555.024
Groot-Hamburg	458.787	491.110	638.932
Totaal der 5 voornaamste ertshavens a. d. Noordzee	12.269.587	15.786.685	19.635.463
Aandeel Nieuwen Waterweg	52,4 %	54,6 %	56,1 %

Wij zien in deze tabel de gezamenlijke Noordzeehavens als een onder steeds hogeren druk gebrachte installatie. Alle onderdelen worden tot het uiterste benut. Onder deze omstandigheden blijkt de Nieuwe Waterweg de grote reservemachine te zijn.

In omgekeerde richting kunnen wij hetzelfde constateren met betrekking tot den uitvoer van steenkool:

	1935	1936	1937
	(in tons)		
Antwerpen.....	3.451.247	4.013.551	3.337.290
Nieuwe Waterweg..	10.532.249	11.530.294	15.228.528
Emden.....	3.855.668	4.386.619	4.131.221

Dit laatste vervoer wordt door België niet gepremieerd, zodat het zich over Rotterdam tot op zekere hoogte nog in vrijheid kan ontwikkelen.

Een derde artikel, dat in 1937 grotere drukte in de Rotterdamse haven heeft gebracht, is het graan, gevolg van minder goede oogsten in Europa dan in vorige jaren en dan die waarnaar zonder twijfel in de toekomst zal worden gestreefd.

Deze uitkomsten bewijzen weder, dat de inrichting van de Rotterdamse haven één grote speculatie à la hausse is geweest. Buitengemeen extensief ingericht, van vrijwel onuitputtelijke capaciteit, kan zij in geval van nood bijkans onbepaalde hoeveelheden massa-goed verwerken. In minder drukke tijden heeft zij tot dusver nog wel zoveel opgenomen, dat het omringende buitenland voorlopig nog zonder gevaar zijn outillage voor deze soort vervoer kan uitbreiden en altijd ten volle gebruiken; in drukkere tijden was en is Rotterdam de uitlaatklep.

Het is duidelijk, dat deze constellatie zich weder tegen Rotterdam zal keren, zodra de behoefte aan vervoer vermindert. De gevolgen daarvan zullen zo-

veel te erger zijn, naarmate de omringende concurrerende havens intussen in capaciteit zijn toegenomen.

Dit laatste gevaar wordt zoveel te groter, naarmate het kostenpeil te Rotterdam hoger zal zijn (en dus de concurrentie voor de andere havens het gemakkelijkst) en de beschermende maatregelen ten bate van de bedoelde buitenlandse havens doeltreffender zullen zijn (en dus het risico, dat voor die havens aan verdere uitbreiding harer outillage verbonden is, het geringst zal wezen).

Zo herinneren deze cijfers weder eraan, dat Nederland en Rotterdam twee grote plichten hebben: *laag houden der havenkosten en doorkruisen van buitenlandse protectionistische havenpolitiek.*

* * *

Wanneer wij nu de aandacht wijden aan andere dan de uitgesproken massa-goederen, dan blijkt, dat het vervoer daarvan over de Rotterdamse haven met de toeneming van den wereldhandel is gestegen sedert 1932 (het eerste jaar, waarover de Rotterdamse Kamer van Koophandel deze gegevens publiceerde), zonder dat wij onzen achterstand te dien aanzien hebben kunnen verkleinen.

Vervoer van andere goederen dan granen, meststoffen, hout, erts, minerale oliën en steenkool (in tons van 1000 Kg.) over:

	Antwerpen	Nieuwen Waterweg	Groot-Hamburg
1932.....	8.021.345	6.869.423	11.126.388
1933.....	9.148.697	7.166.069	11.131.381
1934.....	10.021.326	7.385.640	11.267.540
1935.....	10.814.751	6.885.379	10.467.362
1936.....	11.403.723	8.275.291	11.562.147
1937.....	13.485.651	9.463.861	13.089.325

Voor deze goederensoorten blijkt op twee na de grootste haven van de wereld dus nog altijd geen schitterend figuur te slaan. De beide buurhavens, die op de totaal-ranglijst een vrij wat lagere plaats innemen, waren en zijn Rotterdam hierin verre de baas. Een enigszins betekende verschuiving in de verhoudingen, welke eigenlijk reeds gedurende het gehele tijdvak na den oorlog als voor Rotterdam hoogst onbevredigend hebben gegolden, is niet ingetreden. Daar intussen de Rotterdamse havenkosten zeer zijn verlaagd, bestaat dus nog allermindst reden tot grote tevredenheid en is er zeker alle grond voor land en stad om, vooral nu de conjunctuur weder achteruit is gegaan, alles na te laten wat het vermogen der haven tot mededinging in de internationale havenconcurrentie zou kunnen verzwakken.

Voor de toekomstige werkgelegenheid in Rotterdam is het in dit verband opmerkelijk, dat de werkgelegenheid niet is gestegen in evenredigheid met het vervoer van de laatstbedoelde groep goederen. De door de Scheepvaart-Vereeniging Zuid gepubliceerde cijfers over de arbeidsgelegenheid in de haven, omvatten weliswaar niet allen havenarbeid, doch omdat de maatstaf voor deze cijfers in de laatste jaren niet van veel betekenis is veranderd, mag toch aan de verschuivingen, welke daardoor van jaar tot jaar worden aangegeven, symptomatische betekenis worden toegekend. Wij verkrijgen nu bij vergelijking de volgende merkwaardige uitkomst:

	Vervoer over Rotterdam van goederen met uitsluiting van granen, meststoffen, hout, erts, minerale oliën en steenkool	Taken Scheepvaart-Vereeniging Zuid
1934.....	6.725.820 ton	2.607.000
1935.....	6.150.320 „	2.238.000
1936.....	7.640.691 „	2.332.000
1937.....	8.782.341 „	2.913.000

De verkregen vooruitgang in vervoer móge op zichzelf verheugend zijn, hij plant zich, over enige jaren gezien, niet evenredig voort over de arbeidsgelegenheid.

In dit verband kan ik ook niet stilzwijgend voorbijgaan aan het feit, dat de vermindering van de

werkloosheid overwegend is te danken aan den scheepsbouw en verdere metaalindustrie, alsmede aan het bouwbedrijf. De vermindering van 31 December 1936 tot 31 December 1937 heeft voor deze bedrijfstakken (volgens de gegevens van de Arbeidsbeurs) 3.164 bedragen op een totale verbetering van 5.041, terwijl de eerstbedoelde groep op 31 December 1937 toch slechts minder dan een derde van het gehele aantal werklozen opleverde. Voor de grote groep der ongeschoolden was er geen verbetering van betekenis.

Tenslotte moet de aandacht worden gevestigd op het feit, dat, hoewel het vervoer van en naar Duitsland weder sterk is gestegen, de frequentie der handelsrelaties met dit land niet schijnt te zijn toegenomen, als althans — wat niet onredelijk schijnt — het aantal der internationale telefoongesprekken als maatstaf mag worden genomen.

Aantal internationale telefoongesprekken van Rotterdam (in- en uitgaand).

	1934	1935	1936	1937
Totaal	460.568	440.359	470.483	519.004
Met Duitsland	211.781	175.003	173.052	179.502
Met België	118.470	126.406	149.750	166.853
Met Frankrijk	31.035	33.736	35.874	45.200
Met Groot-Brittannië	56.828	61.562	65.771	74.064

Dit lijken mij zeer merkwaardige cijfers, die de aandacht overwaard zijn. In het bijzonder is het zeer opmerkelijk, dat de gesprekken van Rotterdam met België geleidelijk aan bijna even talrijk zijn geworden als met Duitsland. De groeiende betekenis van Antwerpen en zijn haven voor de Rotterdamse scheepvaart- en handelshuizen spreekt hier waarschijnlijk een woord mede.

Zo kunnen wij ook na dit jaar, waarin een opgaande wereldconjunctuur ook de haven van Rotterdam krachtig naar boven heeft gestuwd, niet nalaten nogmaals erop te wijzen, dat de uiterste zorgzaamheid voor de belangen van dit vitale onderdeel onzer volkswelvaart geboden blijft. Niet slechts voor wie in onze stad werken, doch ook voor hen, die ons land regeren.

Mr. W. F. LICHTENAUER.

„NIEUW BLOED” IN ONZE BELEGGINGSMARKT.

Eenige weken geleden heeft de Vereeniging voor den Effectenhandel een „Bulletin”, betreffende belangen van Fondsenhouders, gepubliceerd. Terecht meende de Vereeniging op deze wijze meer bekendheid te moeten geven aan haar lofwaardige bemoeiingen ter zake van den dienst der bij openbare inschrijving uitgegeven leeningen.

Uit genoemd Bulletin blijkt, dat er met 515 in de Officieele Prijscourant voorkomende obligaties „iets niet in orde is”. Daarvan zijn 240 fondsen geheel in gebreke, grootendeels Russen, Mexicanen, Brazilianen, Hongaren en Polen; 37 zijn gedeeltelijk in gebreke; voor 42 is een definitieve regeling getroffen, voor 196, waarvan 156 Deutsche, is een tijdelijke regeling getroffen. Als men nu uit het laatste jaarverslag der Vereeniging, nl. dat over 1936, weet, dat er eind 1936 2.849 fondsen in de Officieele Prijscourant zijn opgenomen, waarvan er in dat jaar op een aantal willekeurig gekozen dagen gemiddeld per dag 986 genoteerd waren, dan beseft men, welke ontzaggelijke verliezen de Nederlandsche belegger, groot en klein, na den oorlog heeft geleden. Om verschillende redenen is niet nauwkeurig en zelfs niet op meerdere honderden millioenen Guldens na bekend, hoe groot dit bedrag is. Het verslag van de Vereeniging zelf waagt zich niet aan een opsomming van de nominale bedragen der buitenlandsche fondsen, die tot de notering zijn toegelaten, laat staan aan een van de reële waarde. Daarin wordt alleen een specificatie gegeven van het omstreeks 1 Januari 1937 uitstaand nominaal bedrag van de in de Prijscourant voorkomende Nederlandsche en Nederlandsch-Indische obligatieleeningen tot een totaal bedrag van f 7160 millioen.

Om echter althans een flauwe indruk te krijgen van de verhouding der „winners en verliezers”, hebben wij een eenvoudig optelsommetje gemaakt. Daarbij kwamen de volgende leerzame verhoudingen aan het licht, waarbij wij overigens geen aanspraak maken op volledige nauwkeurigheid.

Van bovengenoemde 515 obligatieleeningen waren er 86 binnenlandsche d.w.z. Nederlandsche en Nederlandsch-Indische en 429 buitenlandsche.

Volgens de Officieele Prijscourant van 28 Maart 1938 nu, waren er op dien datum 1.401 obligatieleeningen — in gevallen, waarin meerdere coupures genoteerd waren, hebben wij deze steeds als één leening aangenomen — in de Prijscourant opgenomen. Hiervan hadden er 632 binnenlandsche debiteuren en 769 buitenlandsche. Men kan hieruit dus veilig concluderen, dat de dienst van meer dan de helft van de buitenlandsche obligatieleeningen, die in den loop der tijden in Nederland zijn ondergebracht, en die thans nog tot de notering zijn toegelaten, niet meer integraal wordt nagekomen. Bij de binnenlandsche leeningen is deze verhouding ruim één achtste, hetgeen zeker niet ongunstig genoemd mag worden.

Maar misschien heeft Nederland met het beleggen in buitenlandsche aandeelen meer succes gehad. Als — ongetwijfeld allesbehalve idealen maar practisch meest bruikbaren — maatstaf nemen wij aan, of het aandeel al of niet dividendbetalend is.

In groep A — de z.g. actieve fondsen — van de Officieele Prijscourant komen 14 Amerikaansche sparen voor. Hiervan heeft er na 1931 nog slechts één n.l. de Pennsylvania Rail, geregeld dividend uitgekeerd. De overige dertien betaalden in geen enkel van die zes jaar ook maar één Dollarcent dividend. Van vijf Amerikaansche public utilities, die in Groep A zijn ondergebracht, betaalden er drie in de laatste vijf jaar geen enkel dividend, terwijl Radio Corp. slechts in één van de laatste tien jaar betaalde, en alleen North American Cy regelmatig. De buitenlandsche industrieelen en olies, die in Groep A voorkomen, bestaan eveneens alle uit „Amerikaantjes”. Op een paar uitzonderingen na, hebben deze echter tamelijk regelmatig dividend betaald. Intusschen mogen de binnenlandsche industrieelen uit Groep A er ook zijn. Van de zeven hebben er nl. vijf (Calvé, Ford, Unilever, Philips en Centrale Suiker) bijna steeds behoorlijke dividenden uitgekeerd; slechts twee (Aku en v. Berkel), hebben na 1929 niets meer uitgekeerd, behalve van Berkel in 1937 5 pCt. Vergeleken met onze „binnenlandsche” rubbers, suikers en schepen uit Groep A is dit — het dient eerlijkheidshalve erkend — een zeer gunstige positie. Van de vijftig aandeelen uit deze drie afdeelingen hebben na 1930 slechts negen enkele jaren dividend betaald.

De rest betaalde in al die zeven jaar — met vele uitzonderingen in 1937 — niets. Slechts twee van de vijftig n.l. Kali Bakar en H.V.A., bleven steeds door betalen. Bovendien werden de aandeelen van zes van deze rubbers afgestempeld. De ter beurze van Amsterdam genoteerde 51 binnen- en buitenlandsche bank-aandeelen, — wij hebben intusschen de A(ctieve) groep verlaten — zijn vrij regelmatig dividend blijven betalen.

De grootste rubriek in de Prijscourant is die der binnenlandsche industriele aandeelen met 190 namen. Hiervan zijn er dertig in alle depressiejaren na 1929, steeds met dividendbetaling door blijven gaan¹⁾, terwijl er niet minder dan 82 na de in 1930 geëindigde hoogconjunctuur geen kans meer gezien hebben

¹⁾ Deze zijn: Alg. Norit, Amsterdamsche Lettergieterij Tetterode, v. d. Bergh's Fabr., Calvé, Drie Hoefijzers, Electrozuur, De Gruyter, Hazemeijer, Hoek's Machinefabriek en Zuurstof, Hollandsche Beton, Hovema, Jurgens, Kondor, Gerritse & v. Kempen, Kon. Ned. Zoutindustrie, Brocadés & Stheeman, Kwatta, Lijempf, Ned. Gist- en Spiritus, Ned. Kabel, Ned. Springstoffen, Philips, Römnholler, Rott. Droogdok, De Zwarte-Ruiter, Staalw. de Maas, Twijnstra, Unilever, Voornveld, Ibelings.

eenig dividend te betalen, met verschillende uitzonderingen in 1937. Voorwaar geen onverdeeld succes. In de Prijscourant komen 74 buitenlandse industriële aandelen voor, waarvan er 31 na 1931 geen dividend meer betaalden, terwijl 21 er onafgebroken mee door gingen.

De binnenlandsche public utilities hebben een zeer mooien staat van dienst achter zich. Van de 11 aandelen hebben er tien steeds mooie dividenden uitgekeerd. Van de 35 buitenlandse utilities, wederom verreweg het grootste deel Amerikaantjes, heeft precies de helft na 1932 geen dividend meer betaald. Weinig gelukkig zijn de beleggers ook geweest in de binnenlandsche handelmaatschappijen, schepen, rubbers en suikers. De niet-dividendbetalers in de depressiejaren vormen in deze rubrieken verreweg de meerderheid.

Tenslotte nog eenige cijfers over de Amerikaansche spoorwegaandelen, waarbij de Nederlandsche belegger zoo'n onevenredig belang heeft. Van de bijna vijf dozijn aandelen uit deze afdeling van de Prijscourant, hebben slechts twee gewone aandelen onafgebroken dividend betaald, 14 betaalden sedert 1931 in sommige jaren iets en de rest steê en vast nihil.

Na deze dorre opsommingen, die wij zoowel voor aandelen als obligaties noodzakelijk achtten om een indruk te geven van het beschikbare materiaal op onze beleggingsmarkt, voor zoover dit in de Prijscourant van de Vereeniging paraisseert, kan men tot geen mildere conclusie komen, dan dat een groot, ja een tē groot gedeelte daarvan vooral onder de buitenlandse obligaties, de Amerikaansche spoorwegaandelen en utilities en de Indische cultuuraandelen, helaas niet gebracht heeft, wat de belegger er van verwacht had.

Wij zijn er ons van bewust, dat deze prognose erg vluchtig en plaatselijk geweest is, maar het is lang niet zeker, dat de uitslag gunstiger geweest zou zijn bij een dieper gaand onderzoek.

Zoo is b.v. de naam „niet-dividend-betalend” ongetwijfeld nog veel te vleiend voor een groot aantal aandelen, die thans in de rubrieken der Amerikaansche sporen en public utilities voorkomen en die zelfs tot de rubriek der „A(ctieve) Fondsen” hebben weten door te dringen, hoewel zij in New York nauwelijks worden aangekeken; aandelen, die als niet veel meer dan non-valeurs verdienen gequalificeerd te worden en wier toekomst er meerendeels niet naar uitziet, dat zij deze eigenschap spoedig te boven zullen komen.

De laatste jaren geen voldoende bloedvernieuwing.

Met deze feiten voor oogen, en gezien de nog steeds voortdurende plethora van middelen op de Nederlandsche geld- en kapitaalmarkt, die om het ijverigst om een eenigszins rendabele belegging zoeken of misschien de hoop daartoe al hebben opgegeven, zal het wel geen verwondering wekken, als wij de wenselijkheid, ja de noodzakelijkheid van „nieuw bloed”, op onze beleggingsmarkt bepleiten en eenige middelen daartoe in het licht willen stellen.

Aan die — overigens voortdurend noodzakelijke — bloedvernieuwing heeft de laatste jaren wel iets ontbroken, zooals overduidelijk uit de emissie-statistieken blijkt, waarbij nog niet zoo zeer de absolute bedragen als wel de onderverdeling naar de debiteurlanden, boekdeelen spreekt. Volgens de in de jaarverslagen van de Vereeniging voorkomende statistieken, werden in Nederland in onderstaande jaren aan fondsen ter inschrijving aangeboden, de bedragen vermeld bovenaan in de volgende kolom.

Deze cijfers geven uiteraard slechts een beeld van het totaal aan nieuwe beleggingen resp. herbeleggingen, voor zoover deze via de openbare emissiemarkt hebben plaats gehad. De aankopen resp. verkoopen van buitenlandse fondsen door Nederlanders zijn hiermede echter lang niet uitgeput. Deze geschieden regelmatig door banken, arbitragehuizen, enz., in den

	Buitenlandsche	Nederl. en Ned.-Indische
1926	f 502.650.000	894.000.000
1927	„ 416.462.000 ¹⁾	274.000.000
1928	„ 343.132.000	662.000.000
1929	„ 317.523.000	564.000.000
1930	„ 719.070.000	612.000.000
1931	„ 291.746.000	608.000.000
1932	„ 96.200.000 ²⁾	487.411.000
1933	„ 29.000.000 ³⁾	813.379.000
1934	„ 520.000	2.073.068.000
1935	nihil	573.531.000
1936	„ 105.200.000 ⁴⁾	290.474.000

¹⁾ Waarvan f 142 miljoen ten laste van Duitsche debiteuren.

²⁾ Hiervan waren meer dan f 78 miljoen van Belgische debiteuren.

³⁾ Alleen ten laste van Fransche debiteuren.

⁴⁾ Alleen ten laste van Belgische debiteuren.

vorm van reeds lang ter beurze toegelaten aandelen, enz. Zij zorgen tot op zekere hoogte voor een voortdurende wijziging in de buitenlandse beleggingen van Nederland.

Om althans eenige idee te geven van den omvang dezer bewegingen, kunnen wij niet beter doen dan eenige posten van de „kapitaalbeweging” van de internationale betalingsbalans van Nederland weer te geven, zooals die sedert eenige jaren door het Centraal Bureau voor de Statistiek worden gepubliceerd.

De betreffende posten zijn de volgende:

	Credit		Debet		
	in miljoenen guldens				
	1	2	3	4	5
1933	361	84		338	12
1934	202	52	140	359	9
1935	316	58	15	420	12
1936	599	61	nihil	683	12

1. Opbrengst van fondsen, verkocht aan het buitenland, benevens ontvangsten van het buitenland, wegens toewijzing van in Nederland of in het buitenland nieuw uitgegeven fondsen.

2. Ontvangsten van het buitenland wegens aflossing van leeningen op langen termijn (daaronder begrepen leeningen, niet door Nederland verstrekt).

3. Buitenlandsche kapitaaluitgiften in Nederland (incl. Nederlandsch-Indische overheidsleeningen).

4. Aankoop van fondsen van het buitenland, benevens betalingen aan het buitenland wegens toewijzing van in het buitenland nieuw uitgegeven fondsen.

5. Betalingen aan het buitenland wegens aflossing van leeningen op langen termijn, verstrekt door in het buitenland gevestigde instellingen en personen.

Emissie-embargo verzacht.

Dat bloedvernieuwing noodzakelijk was, heeft ook de Minister van Financiën begrepen. Hij heeft de schroef, die hier te lande sedert eenige jaren op de beleggingsmarkt klemde door het bestaande emissie-embargo voor buitenlandse leeningen, den laatsten tijd heel wat losser gedraaid, nadat daartoe het vorige jaar herhaaldelijk aandrang was uitgeoefend. Reeds in Juni van het vorige jaar wist het A.N.P. nl. „van bevoegde zijde” mede te deelen, dat het in de bedoeling van de regeering lag, het embargo op buitenlandse leeningen, dat den laatsten tijd reeds iets minder strikt werd toegepast, nog een aanmerkelijk soepeler toepassing te geven. Deze soepeler toepassing bestond hierin, dat nieuwe emissies ten laste van in het buitenland gevestigde lichamen of instellingen, waarvan hier ter beurze reeds fondsen zijn genoteerd, in beginsel niet langer zouden worden tegengegaan. De desbetreffende instanties wenschten zich echter — dit werd er als een totaal overvloedige inspiratie van hooger hand nog aan toegevoegd — het recht voor te behouden om elk speciaal geval in het licht van de hier te lande geldende omstandigheden afzonderlijk te beoordeelen.

Doch, wel inziende, dat het aldus omschreven beginsel — nog afgezien van zijn vaagheid — tot merkwaardige verhoudingen zou leiden, werd men nog soepeler, want aan bovenstaande mededeeling werd tegelijkertijd toegevoegd, dat nieuwe emissies ten laste

van in het buitenland gevestigde debiteuren, waarvan hier ter beurze nog geen fondsen zijn genoteerd, niet „volstrekt” uitgesloten zouden zijn. „A bon entendeur demi mot suffit”, dachten introducenten en in den herfst werden er verschillende plannen ingediend. De schroef van het emissie-embargo bleek echter niet zoo ver losgedraaid te zijn als de markt wel gehoopt had, waaraan de tijdelijke mislukking der Ned.-Indische conversie-leening en de plannen voor de groote Nederlandsche conversie-leening wel niet vreemd geweest zullen zijn, getuige een ministerieel schrijven om het debiet voor het Indische leening-restant zoo ruim mogelijk te houden. Verschillende projecten vonden het vorige jaar dan ook geen genade in de oogen van den Minister. Na het grandioze succes van de groote 3—3½ pCt. Nederlandsche conversie-leening zijn de autoriteiten echter evenals zulks in Engeland reeds langer het geval geweest is, veel vlotter geworden. En er hebben den laatsten tijd dan ook verschillende introducties plaats gevonden van buitenlandsche fondsen, waarvan de leeningdebiteuren voordien hier te lande niet bekend waren, in dien zin, dat er geen aandelen of obligaties van ter beurze van Amsterdam genoteerd waren. En hierbij zijn er die, wat beleggingskwaliteiten betreft, beslist een aanwinst voor onze kapitaalmarkt beteekenen, b.v. Reynolds Tobacco, United Fruit, Air Reduction, Amer. Rolling Mills, American Metal, Wrigley en de Trust of Bank & Insurance Shares.

Nauwelijks echter begint onze beleggingsmarkt weer eenige schuchtere schreden te zetten op het pad der internationale risicoverdeeling, die, gezien het schamele rendement op onze binnenlandsche beleggingen, steeds noodzakelijker worden, of er wordt van diverse zijden critiek uitgeoefend.

Tegenstanders van internationale risicoverdeeling.

Het kamp der tegenstanders van de tendenz naar andere en betere risicoverdeeling, die onze beleggingsmarkt den laatsten tijd begint te beheerschen, zouden wij in groote lijn in tweeën willen verdeelen n.l. hen die tegen iedere buitenlandsche belegging gekant zijn, en in hen, die het thans aangeboden materiaal ongeschikt vinden.

Zij, die in het geheel geen buitenlandsche leeningen wenschen of niet meer wenschen, voeren hiervoor twee zeer uiteenlopende motieven aan. Wij zouden, zoo redeneert men, het kapitaal in Nederland zelf hard nodig hebben. Toegegeven dient te worden, dat wij het hard nodig hebben. Uit den nog steeds verder dalenden rentestand, — al is er de laatste weken dan ook een schijnbare reactie ingetreden — en uit de jacht, die er gemaakt wordt op goede eenigszins rendabele beleggingsobjecten, blijkt echter wel, dat wij in een soort „embarras de richesse” geraakt zijn, zoodat er haast geen empool voor het kapitaal te vinden is. En wij behoeven voorloopig dan ook heusch niet bang te zijn, dat, als de regeering — om slechts een voorbeeld te noemen — een 3 of 3½ pCt. leening van een honderd millioen Gulden uit zou willen geven voor werkverschaffing of defensie, deze plannen voorloopig tot mislukken gedoemd zouden zijn, omdat de deur op een kier gezet is voor buitenlandsche leeningen, al is het laatste woord over deze nauw met de economische ontwikkeling van Nederland samenhangende kwestie, nog niet gezegd.

Bovendien dwingt de „actieve” positie van de internationale betalingsbalans van Nederland reeds sedert jaren tot belegging in het buitenland, een noodzakelijkheid, die na het verlaten van den gouden standaard gevolgd door een — misschien gedeeltelijk tijdelijke — „vlucht in den Gulden” op enorme schaal nog dwingerder is geworden. Voorts kunnen wij het voordeel voor het Nederlandsche volk van een eenzijdige guldenbelegging in Nederland niet inzien. Immers, hoe onwaarschijnlijk het momenteel ook klinke, noch de welvaart, noch de valuta van Nederland, zijn onvergankelijke grootheden. Wij zouden de

stelling zelfs willen poneeren, dat er een betere geografische en valutarische risicoverdeeling voor het obligatie- en aandeelenbezit van Nederland mogelijk is dan de laatste jaren in de Prijscourant van de Vereeniging voor den Effectenhandel tot uitdrukking kwam en ook nu nog komt, en daarbij tegelijkertijd het rendement zou verhoogen, waarover straks meer.

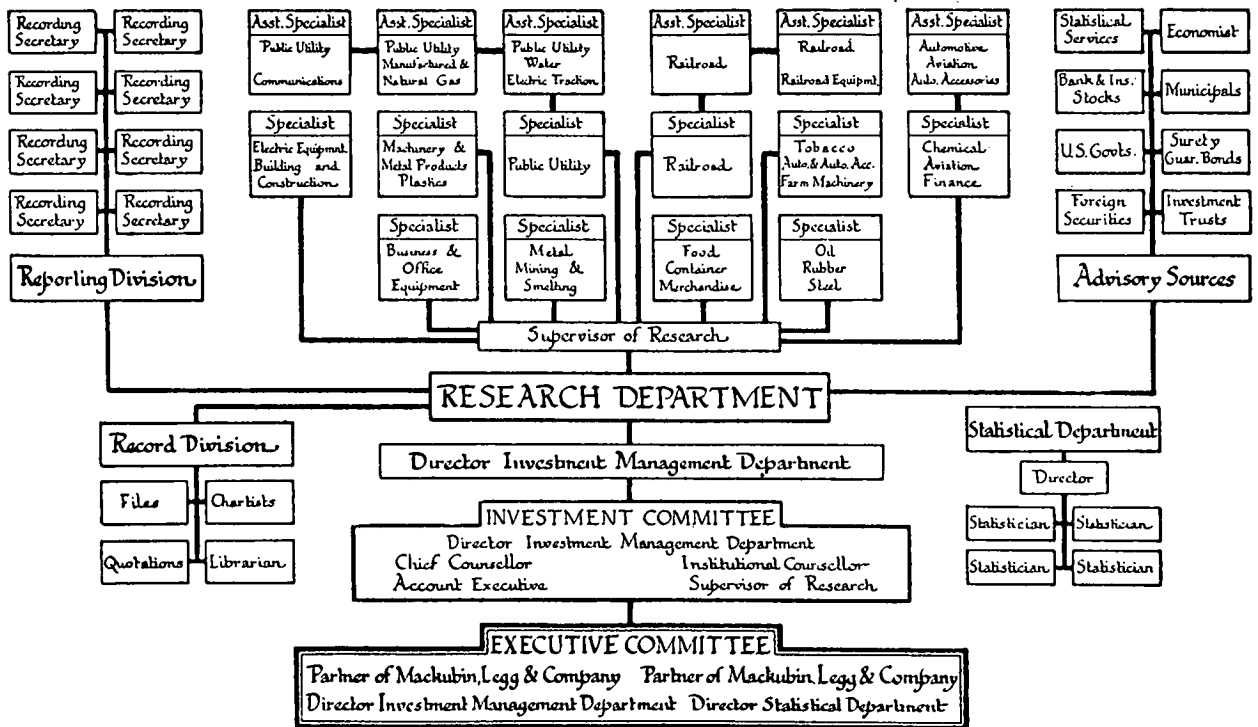
Een ander argument tegen de hervatting van de uitgifte van buitenlandsche leeningen en het introducereen van buitenlandsche aandelen, zouden wij dat der pessimisten, wanhopigen of futloozen willen noemen. Deze betoogen, dat er na den oorlog zoo veel verliezen op de Nederlandsche beleggingen in buitenlandsche fondsen zijn geleden, dat wij er maar niet meer aan moeten beginnen, althans niet, zolang de wereld niet weer in rustiger politieke en economische banen gekomen is. Dit argument is ons inziens zeer zwak. In het laatste geval immers kunnen wij waarschijnlijk nog erg lang wachten. Bovendien is het feit, dat wij in het verleden — wij doelen ook reeds op voor den oorlog — bij onze buitenlandsche beleggingen maar al te vaak op het verkeerde paard en soms al te zwaar op hetzelfde paard hebben gewed, toch geen bewijs, dat het geheele systeem daarom maar overboord gegooid moet worden en dus geen risicoverdeeling zou moeten worden toegepast. Integendeel, het gebeurde bewijst zonneklaar, dat wij in de toekomst beter uit moeten kijken, d.w.z., dat ons „beleggingsapparaat” in zijn geheel herzien en versterkt zal moeten worden, zooals in Engeland en Amerika reeds sedert meerdere jaren is gebeurd.

Slechts dan is een dynamische beleggingspolitiek, die zich aan de verandering van omstandigheden weet aan te passen, mogelijk. Tot nu toe zijn wij veel te „statisch” geweest, getuige de talloze non-valeurs in de Prijscourant, hetgeen milliarden heeft gekost. Amerika kan ons ten deze — al blijft alles dan ook maar menschenwerk, met de daaraan onvermijdelijk klevende fouten, vergissingen en tekortkomingen — een voorbeeld geven, hoe er daar door middel van investment service en dergelijke naar gestreefd wordt, de beleggingswerkzaamheden tot den hoogst bereikbaren graad van volmaaktheid op te voeren. Zeer interessant is het in dit verband de hiernaast afgedrukte samenstelling te bestudeeren van de beleggingsafdeeling van een Amerikaansche bankiersfirma, die ook eenige investment-trusts leidt. Van de 200 man personeel dezer bank, werken er 50 op de afdeling beleggingsonderzoek.

Dat wil echter niet zeggen, dat men steeds naar een risico-looze wijze van belegging der besparingen streeft, een renteniersmentaliteit, die in Nederland den laatsten tijd maar al te veel opgang dreigt te maken, naar mate de rentevoet verder daalt. Mr. H. F. van Leeuwen heeft hierover in zijn rede — zie de avondbladen van 7 April — enkele zeer behartenswaardige opmerkingen gemaakt, betoogende, dat de beleggingswereld een gezond risico met een op productieve werkzaamheden gericht ondernemingsgeest moet durven te aanvaarden. Waarmede tevens de restrictiebacil, die voor rubber, tin, e.d. enig succes heeft gehad, en die het z.g. beleggingsfront thans op de kapitaalmarkt wil brengen, in beginsel scherp is veroordeeld, al ontveinzen wij ons de moeilijkheden niet om rendabel te beleggen, die voor de z.g. „institutional” beleggers voortspruiten uit de beperkingen, die hun bewegingsvrijheid om verschillende redenen is opgelegd.

Practische beleggingspolitiek.

En hiermede zijn wij vanzelf tot een kwestie van practische beleggingspolitiek gekomen, n.l. bij de bovengenoemde groep van hen, die zich groepen achten vrijwel alle buitenlandsche beleggingsobjecten, die hier de laatste maanden aan de markt komen, ongeschikt te verklaren, of zich smalend uit te laten over de omnium's, verico's, unit-trusts, consortiums, enz., die dit jaar in Amsterdam zijn geïntroduceerd. In



Investment Management Dept. of Mackubin, Legg & Company, Baltimore, Members N.Y. Stock Exchange, Rendering Advisory Service to Fundamental Investors, Inc.

vele gevallen is de critiek te ver gegaan, gebaseerd op vooroordeelen en onkunde als zij dikwijls was, al geven wij graag toe, dat er enkele portefeuilles zijn gevormd, waarin nogal speculatieve elementen voorkomen. Te vaak zijn de nieuwe „beleggingsinstituten voor den kleinen man”, die hier in navolging van Engeland en Amerika, gelukkig eenig burgerrecht schijnen te krijgen, gequalificeerd als accumulaties van risico in plaats van als verdeling daarvan. De stelling, die wij in een der vakbladen lezen, dat „in de meeste gevallen de activa dezer fixed trusts bestaan uit fondsen van zeer twijfelachtige kwaliteit” is een bewering, die ten eenen male in strijd met de feiten is. Het ware dan ook voor beleggend Nederland te hopen, dat hier nog verschillende Engelsche trust-units geïntroduceerd zouden worden van het genre der Trust of Bank & Insurance shares, die heel wat aantrekkelijker beleggingskwaliteiten vertoonen, dan de paar uit vroeger jaren hier bekend zijnde beleggingsmaatschappijen ¹⁾. In E.-S.B. van 1 December jl. hebben wij een overzicht van de ontwikkeling der Engelsche unit-trusts, die in enkele jaren tijd voor circa £ 80 miljoen units bij het publiek hebben weten te plaatsen, gegeven. Zoo heeft b.v. de Allied Investors Fixed Trusts Ltd. een viertal trusts gecreëerd, die elk 25 soorten aandelen in de meest uiteenlopende Engelsche industriele bedrijven omvatten. Het zou waarachtig geen overdadige weelde voor de Amsterdamsche beurs zijn, als zij zich ook eens wat ging interesseeren voor de toonaangevende Engelsche industriele bedrijven, daar zij van heel wat minder speculatief gehalte zijn dan vele „Amerikaantjes”. Het stereotype achtervoegsel „tjes” is hier soms wonderwel op zijn plaats.

Merkwaardig is intusschen, dat de beleggings- en speculatieve aspiraties in Nederland t.o.v. Yankees voor een deel op heel andere objecten zijn gericht dan in Amerika en Engeland. Wij betwijfelen, of het oordeel hier steeds ten voordeele van ons land uitvalt. Gelukkig bewijzen de introducties van de laatste maanden, dat de markt er naar streeft „wat minder kaf en wat meer koren” onder de Yankees te Amsterdam te krijgen. Maar wij zijn nog lang niet waar wij moeten zijn. Typeerend is b.v. dat — niettegenstaande

het groote aantal Yankees, dat in den loop der jaren naar hier is overgestoken — nauwelijks de helft van de „most favoured trust-stocks” in Amerika, die zonder twijfel na rijp beraad en vol toekomstverwachtingen door tientallen zeer groote investment trusts zijn uitgezocht, hun weg naar Amsterdam hebben gevonden. Donald Smith van Mackubin, Legg & Cie. had de vriendelijkheid ons een analyse toe te zenden van de beleggingspolitiek der Amerikaansche investment-trusts.

Wij ontleenen hieraan de volgende voor Amsterdam zeer leerzame tabel:

De twintig door Amerikaansche investment trusts meest gefavoriseerde portefeuille-aandelen.

Aandelen per eind Dec. 1937	In aantal trusts aanwezig	Aandelen per eind Dec. 1936	In aantal trusts aanwezig
Texas Corporation ¹⁾	48	General Motors	50
International Nickel....	47	Chrysler Corp.....	47
Kennecott Copper	46	Internat Nickel Co. ..	47
Union Carbide ¹⁾	45	Union Carbide ¹⁾	45
Sears, Roebuck	44	Sears, Roebuck	43
Montgomery Ward	43	Standard Oil N.J. ¹⁾ ..	43
Internat. Harvester ¹⁾	42	Kennecott Copper	40
Standard Oil N.J. ¹⁾	41	Du Pont de Nem. ¹⁾ ..	39
American Gas en El. ¹⁾ ..	40	Westinghouse ¹⁾	39
North American Cie.	40	Internal Harvester ¹⁾ ..	38
General Electric.....	39	Montgomery Ward....	38
Anaconda Copper	38	Texas Corporation ¹⁾ ..	37
Westinghouse Elec. ¹⁾ ..	37	American Gas ¹⁾	36
Continental Oil	33	General Electric.....	35
Bethlehem Steel.....	30	North American Cy. ..	35
Chrysler Corp.	30	U.S. Steel Corp.	35
Deere & Company ¹⁾	30	Continental Oil	34
Loew's Incorp. ¹⁾	30	Penney (J.C.) ¹⁾	31
U.S. Steel.....	30	Pennsylvania R.R.....	31
Socony-Vacuum ¹⁾	29	Bethlehem Steel	29

¹⁾ Deze fondsen zijn niet officieel in Nederland genoteerd.

Dezelfde tendens ontwaart men, als men als maatstaf aanneemt, de frequentie, waarin de te Amsterdam tot de notering toegelaten Yankees, in Wallstreet dagelijks zijn genoteerd.

Soliede en rendabele buitenlandsche beleggingsobjecten met toekomstkansen zijn er te over. Wij denken hier b.v. aan de oude Engelsche investment trusts, die reeds sedert veel decennia haar bestaansrecht op de beleggingsmarkt hebben bewezen en die op de Amsterdamsche beurs geheel ontbreken, en aan de nieuwe unit-trusts. Waarom wordt voor de geografische en

¹⁾ Zie hiervoor de artikelen in de Avondbladen van De Maasbode van 2 November en 22 December 1937, en 5 Maart en 15 April 1938.

valutarische risicoverdeeling niet eens wat meer naar Canadeesche en Zweedsche fondsen gekeken? Of naar de groote Engelsche cultuurondernemingen? Hiervan is te Amsterdam slechts een enkele kleine onbeteeke-nende vertegenwoordigd.

Het beste is een en ander in Nederland door het Rotterdamsch Beleggingsconsortium — een van de laatste gelukkige aanwinsten van onze beleggingsmarkt — begrepen. Dit heeft het o.i. terecht aangedurfd om van de 200 soorten fondsen, waaruit haar portefeuille is samengesteld, circa zestig uit buitenlandsche te doen bestaan, die niet te Amsterdam genoteerd zijn, doch die op verschillende buitenlandsche beurzen om haar beleggings- en haar speculatieve kwaliteiten favoriet zijn.

Wij hopen niet met het bovenstaande den indruk gevestigd te hebben, dat wij het gewenscht achten, dat ons land nu maar met buitenlandsche fondsen overstromd wordt, zelfs al zou de beleggingskwaliteit gemiddeld beter zijn dan die der thans genoteerde fondsen. Wij hebben slechts de wenschelijkheid aan willen toonen, dat er nieuw bloed in onze beleggingsmarkt moet komen en enkele middelen aan willen geven waarop zulks met bedachtzaamheid en voorzichtigheid mogelijk zou zijn. Wat de binnenlandsche fondsen betreft, achten wij de introductie van de depotfracties van het Algemeen Nederlandsch Beleggingsdepot, die dezer dagen is aangekondigd, een wezenlijke stap in de goede richting.

Wenschelijker ware het natuurlijk, indien de op deze wijze plaats vindende kapitaaluitvoer dienstbaar zou kunnen worden gemaakt aan de bestrijding der nijpende werkloosheid door als tegenprestatie opdrachten tot het uitvoeren van werken enz. te verlangen. Dit eischt echter uitvoerige technische, economische en financieele exploratiewerkzaamheden in het buitenland, die behalve door de particuliere beleggingsmarkt ook door regeering en industrie gesteund behooren te worden.

B. H. A. MEIJERINK.

REORGANISATIE DER WERKLOOSHEIDS- VERZEKERING IN BELGIË.

In mijn in 1907 gepubliceerde studie „Feiten en cijfers betreffende het vraagstuk van verzekering tegen de geldelijke gevolgen van werkloosheid in Europa in het jaar 1906” werd o.a. medegedeeld, dat in het jaar 1905 in België 221 vakorganisaties met 40.000 leden een fonds tot ondersteuning bij werkloosheid hadden, terwijl in 9 steden met meer dan 50.000 inwoners de gemeentebesturen zich met het vraagstuk van verzekering tegen de gevolgen van werkloosheid bezig hielden.

Dat is nu een en dertig jaar geleden. Wat daar in België op dit gebied geschiedde, werd uitgedragen door, nu wijlen, de ook in ons land bekende *Louis Varlez*. Het werd dermate belangrijk geacht, dat de Nederlandsche Staatscommissie over de Werkloosheid (1910—1914) zich ernstig met het „Gentsche stelsel” bezig hield en het, in groote meerderheid, in haar eindrapport aanbeval.

De nadien ingetreden wereldoorlog bracht, zoowel in België als elders, nevens een wassende belangstelling voor de gerezen problemen der werkloosheid en een gestadigen groei der werkgevers- en werknemersorganisaties, een opmerkelijke bemoeiing van Rijk- en gemeentelijke Overheden met de arbeidsmarkt en de daarmede verband houdende vraagstukken.

In December 1920 kwam, onder het bewind van Minister *Wauters*, in de plaats van het Gentsche stelsel van toeslag op de uitkeeringen der werklozenkassen, het Deensche stelsel van toeslag op de premien. In het K. B., dat deze materie regelde, werd tevens een *Nationaal Crisisfonds* (N.C.F.) in het leven geroepen, welks voornaamste taak zou zijn ondersteuning te verlenen aan verzekerde werklozen, die den reglementairen wachttijd vervuld hadden: 1e. wanneer zij hun recht op de uitkeeringen der werklozenkas (W.K.) uitgeput hadden („uit-

getrokken” waren); 2e. wanneer de geldmiddelen der W.K., waarbij zij waren aangesloten, uitgeput zouden zijn. Dat N.C.F. kreeg een paritair samengestelden Beheersraad, bestaande uit 3 werkgevers, 3 werknemers en 3 „onafhankelijken”. Het K.B. van 30 December 1920 bepaalde, dat N.C.F. zou worden „gestijfd door de Staatstegemoetkoming, de opbrengst van inschrijvingen en al de door de werkgevers en anderen vrijwillig bijgedragen sommen”.

Intusschen bleef de werkloosheidsverzekering haar facultatief karakter behouden.

Tot 31 Mei 1933 was de toestand zóó, dat niet alleen het Rijk, doch ook de provincies en de gemeenten rechtstreeks in de kosten der vrijwillige W.V. bijdroegen. Met ingang van 1 Juni 1933 werd bij K.B. van 31 Mei 1933¹⁾ (gewijzigd bij K.B. van 27 December 1935) aan de provincies en gemeenten alle uitbetaling van aanvullende vergoedingen of tegemoetkomingen verboden en werden zij verplicht bij te dragen tot het N.C.F., later tot den bij Besluitwet van 27 Juli 1935 opgerichten Nationalen Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Werkloosheid (N.D.A.W.) en wel, al de provincies tezamen tot een vooraf bepaald bedrag van 65 miljoen Franc per jaar en al de gemeenten tezamen tot een zoodanig bedrag van 20 miljoen Franc, een en ander te verdeelen volgens zekere in het Besluit bepaalde percentages.

Op laatstgenoemd tijdstip telden de werklozenkassen ruim een miljoen leden. In Januari 1937 was het aantal aangeslotenen gedaald tot 910.000, een ledental toch nog 23 maal groter dan dat van 31 jaar geleden.

Naar aanleiding van tegen den nieuwen toestand gerezen bezwaren, werd bij K.B. van 17 November 1936 de heer *Henri Fuss* door de Belgische Regeering tot Koninklijk Commissaris benoemd, met opdracht het „werkloosheidsregime” in België te bestudeeren en daarover te rapporteeren. Diens rapporten vonden bespreking in Econ.-Stat. Ber. resp. van 2 Juli 1937²⁾ en 16 Februari 1938³⁾.

Uit deze rapporten bleek, dat *Fuss*, na overleg met de toonaangevende instanties van werkgevers- en werknemerszijde, vermocht te concludeeren, dat over twee principes eensgezindheid kon worden verkregen, n.l. dat de verzekering verplicht zou moeten worden⁴⁾ en dat de verzekering geen bedrijfs- of industrieel risico is, doch een risico van nationalen aard, al werd erkend, dat een bepaald werkloosheidscoëfficiënt aan elk beroep en bedrijf eigen is⁵⁾.

Geen eensgezindheid kon verkregen worden terzake van de vraag op welke wijze de uitvoering der verzekering zou dienen te geschieden.

Blijkens het thans verschenen

*Wetsontwerp tot instelling van de verplichte verzekering tegen onvrijwillige werkloosheid*⁶⁾.

van den Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg *A. Delattre*, heeft de Belgische Regeering stelling gekozen.

¹⁾ Een bijgewerkte herdruk van dit fundamentele besluit is verschenen in het Aprilnummer 1937 van het toenmalige Maandblad van den N.D.A.W. „Onderrichtingen en Documentatie”.

²⁾ Mr. H. J. Morren: „Werkloosheidsverzekering in België”.

³⁾ Dr. O. Ronart: „Nieuwe regeling der Belgische werkloosheidsverzekering”.

⁴⁾ „C'est d'un consentement unanime que les opinions exprimées estiment que l'assurance contre le chômage doit devenir obligatoire”.

⁵⁾ „Un autre point capital au sujet duquel les avis des organisations les plus représentatives concordent heureusement, c'est que le risque de chômage ne doit pas être considéré comme un risque particulier aux diverses professions ou industries, mais bien comme un risque moyen s'étendant à l'ensemble de l'économie nationale. Certes, chaque industrie ou chaque profession a un coefficient de chômage qui lui est propre”.

⁶⁾ Kamer der Volksvertegenwoordigers, Zittingsjaar 1937—1938, No. 169, Vergadering van 31 Maart 1938.

De belangstelling voor den inhoud van dit wetsontwerp uit het klassieke land der vrijwillige werkloosheidsverzekering, mag, mede in verband met hetgeen op dit terrein in Nederland gaande is¹⁾, groot geacht worden. Na de beide rapporten van *Fuss* werd er reikhalzend naar uitgezien. Wij haasten ons daarom er aan de hand der officieele bescheiden een en ander uit mede te deelen.

Minister *Delattre* vangt de M. v. T. op zijn ontwerp aan met de opmerking, dat het voor den Staat een dwingende plicht is geworden, de ondersteuning der arbeiders, die het slachtoffer zijn geworden van onvrijwillige werkloosheid, te bevorderen, *steunend op de solidariteit tusschen al de leden van de Natie*.

Gedurende de laatste jaren heeft deze verplichting hooge uitgaven van het Rijk gevergd, zij het met belangrijke schommelingen van het eene jaar tot het andere. In 1936 bedroeg de Rijkssubsidie aan de werkloosheidsverzekering 643 miljoen Franc. Tot steun van het Rijk zijn de provincies en de gemeenten bovendien in genoemd jaar verplicht geweest circa 98 miljoen Franc voor dit doel bij te dragen. Bij een en ander kwamen nog de uitgaven voor openbaren onderstand wegens steun aan werklozen, die niet bij een werklozenkas aangesloten waren.

De vrijwillig verzekerden droegen door contributies het hunne tot de kosten der verzekering bij. In 1935 beliepen hun bijdragen ruim 90 miljoen Franc.

Uit de cijfers blijkt, dat het subsidieeren in het stelsel van facultatieve verzekering meebrengt, dat de uitgaven zeer ongelijk over de verschillende jaren verdeeld zijn. Zij drukken veel zwaarder gedurende jaren van groote werkloosheid, dan in jaren van economische bedrijvigheid, terwijl de opbrengst der belastingen juist in tegenovergestelde richting schommelt. Dientengevolge is het tijdens de crisisjaren noodig geweest, de kosten, voortspruitende uit de werkloosheid, te dekken, hetzij door het sluiten van leeningen, hetzij door het invoeren van nieuwe belastingen of door verhooging van bestaande belastingen, ten ongerieve van hen, die zelf met economische moeilijkheden te kampen hadden.

Daarom beoogt de verplichte verzekering tegen werkloosheid een dubbel doel:

„Aan den eenen kant komt het er op aan de lasten van de openbare machten te verminderen door al de bezoldigde of loontrekkende arbeiders, welk ook hun risico op onvrijwillige werkloosheid weze en zelfs degenen die buiten dat risico vallen, te verplichten geregeld verzekeringsbijdragen te storten en dezelfde verplichting op al hun werkgevers toe te passen. Aan den anderen kant komt het er op aan de Rijksuitgaven naar verloop beter te verdeelen door ze, jaar in jaar uit, gelijk te maken, zoodat het tijdens de voordeelige jaren zou mogelijk zijn reserves aan te leggen, waardoor het verhoogen van de belastingen of het uitschrijven van leeningen, tijdens de ongunstige jaren zou uitgesloten blijven. Door het treffen van dergelijke maatregelen, zal de verzekering tegen werkloosheid in de volle beteekenis van het woord een sociale verzekering zijn, in dezen zin, dat niet alleen de personen, die aan het risico zijn blootgesteld, in het algemeen beter tegen de gevolgen van werkloosheid zullen gedekt zijn, dan thans het geval is, maar dat het Rijk zelf als zijn eigen verzekeraar zal optreden tegenover het risico, voor sommige jaren zijn begrooing door de werkloosheids crises niet meer in evenwicht te zien.”

Op den grondslag van dezen gedachtengang zijn in het Wetsontwerp een reeks bepalingen uitgewerkt, die, in hoofdzaak, als volgt zijn samen te vatten.

¹⁾ Vgl. „Enkele opmerkingen naar aanleiding van het voorontwerp van de wettelijke verzekering tegen de geldelijke gevolgen van de werkloosheid” door W. J. van de Woestijne in E.-S.B. van 26 Jan. 1938; „Het voorontwerp werkloosheidswet” door Jhr. Mr. P. A. van Holthe tot Echten; en „Stelsels van verplichte verzekering inzake werkloosheid” door I. G. Keesing, in E.-S.B. van 30 Mrt. 1938.

Kring der verzekerden.

De wet is van toepassing op alle loonarbeiders die in België, in de Kolonie, of op het grondgebied van Ruanda-Urundi, of krachtens een op een van bedoelde grondgebieden gesloten contract, in het buitenland werkzaam zijn.

De Staat, de provincies, de gemeenten, de openbare instellingen en de instellingen van openbaar nut, alsmede de door hen bezoldigde personen vallen mede onder de bepalingen van deze wet. Dat is ook het geval met leden van de rechterlijke macht, beroepsmilitairen en geestelijken.

Bij art. 4 zijn een negental groepen uitgezonderd, w.o. huispersoneel, loonarbeiders in den landbouw, thuisarbeiders, seizoenarbeiders, personen die een „ouderdomslijfrente” ontvangen, en zij die blijvend invalide zijn.

Vormen van verzekering.

Het Ontwerp kent 3 vormen van verzekering, t.w. 1. de verplicht verzekerden; 2. de vrijwillig verplicht verzekerden; 3. de vrijwillig verzekerden.

De Minister acht het n.l. noodig, dat jongelieden „voordat hun productief leven begint, zich tegen werkloosheid kunnen verzekeren”, omdat voor verschillenden bij het verlaten der school „geen enkele mogelijkheid bestaat eenig werk te vinden”. Onder nader bij K.B. te bepalen voorwaarden zal hun daarom toegestaan kunnen worden vrijwillig bij te dragen tot de verplichte verzekering. Die gelegenheid zal ook geboden worden aan „leerjongens, die geen enkele bezoldiging in geld ontvangen”.

Art. 6 voorziet in het invoeren van een subsidiestelsel ten bate van werklozenkassen op vrijwilligen grondslag. Verwacht wordt, dat deze vorm van verzekering gekozen zal worden door hen, die vooralsnog niet tot de verplichte verzekering toegelaten zullen worden, met name door de landarbeiders en thuiswerkers. Deze kassen moeten echter „selfsupporting” zijn.

Uitvoeringsorganen.

Ook hier biedt de wet een drietal mogelijkheden, n.l. 1e. de N.D.A.W., bestuurd door een paritaire commissie van werkgevers en werknemers; 2e. de erkende werklozenkassen van vakbonden; 3e. „elk ander organisme, dat (er) in een bepaald bedrijf, na akkoord van de meest representatieve vakorganisaties van de werkgevers en van de loonarbeiders” bij K.B. belast kan worden met het verstrekken van uitkeeringen en gezinstoeslagen.

Rekening houdend met „de diensten welke de aangenomen (erkende) werklozenkassen onder het stelsel van facultatieve verzekering hebben bewezen”, wordt bij dit wetsontwerp de tusschenkomst van die kassen in het beheer van het stelsel van verplichte verzekering gehandhaafd. Zij zullen de bijdragen harer leden innen, geldelijke uitkeeringen aan haar leden verstrekken en „elke andere functie” vervullen „welke hun door den Koning zou kunnen toevertrouwd worden”. Daartoe zullen zij rechtspersoonlijkheid moeten bezitten, een nader te bepalen waarzorgsom moeten storten en zich onderwerpen aan de voorgeschreven maatregelen van uitvoering en controle.

Een Nationaal Werklozenfonds.

In een Nationaal Werklozenfonds (N.W.F.) zullen alle bijdragen van werkgevers en werknemers vloeien, alsmede de bijdragen van het Rijk. De reserve van dat Fonds zal (overeenkomstig het advies van *Fuss*) in goud worden omgezet en aldus bij de Nationale Bank gedeponneerd worden. Van deze bepaling kan evenwel, op eensluidend advies van het Bestuur dezer Bank, bij besluit van den Ministerraad worden afgeweken.

Ten laste van het N.W.F. zullen komen alle kosten voor den dienst, de openbare arbeidsbemiddeling, de uitkeeringen, de subsidies, de administratiekosten en

„alle andere kosten welke de toepassing van deze wet zal vergen.”

De bijdragen

zullen bij K.B. worden bepaald. De Rijksbijdragen zullen *ten minste* gelijk moeten zijn aan het totaal van de stortingen door werkgevers en werknemers in den loop van het vorige jaar gedaan. Dat wil dus zeggen, dat het Rijk voor 50 pCt. in de gezamenlijke kosten participeert. Naar schatting zullen die kosten voor het Rijk 500 millioen Franc per jaar bedragen, waarvan elke maand een twaalfde in het N.W.F. gestort zal worden.

Het ontwerp biedt de mogelijkheid van verschillende wijzen van berekening en storting der bijdragen, echter zullen de bijdragen voor alle verzekerden gelijk zijn.

Uitkeeringen en gezinstoeslag.

De uitkeeringsbedragen zullen bij K.B. worden bepaald. Zij kunnen in verschillende gemeenten verschillen, in verband met verschil in levensstandaard. Gezinstoeslagen zullen slechts verstrekt worden voor zoover daaraan, na de periode van statuaire uitkeering, behoefte bestaat.

Het aantal uitkeeringsdagen is „in beginsel” op niet meer dan 60 per dienstjaar bepaald. Langdurige uitkeering is mogelijk in verband met den stand der verzekering van een verzekerde.

Duurt de werkloosheid langer dan de gestelde uitkeeringstermijn, dan kan een onbepaald aantal dagen sociale hulp worden verstrekt, naar gelang van gebleken behoefte.

Lidmaatschapsduur en wachttijd.

De „Anwartschaftszeit” is bij art. 20 bepaald op 12 maanden, in welke periode 150 dagen moet zijn gewerkt, hetgeen uit voorgeschreven „loonboekjes” moet blijken. Deze termijnen kunnen echter „in sommige omstandigheden en voor sommige categorieën van verzekeringsplichtigen” bij K.B. verkort worden.

Leden van erkende werkloozenkassen, die dezen bij de statuten of reglementen hunner kas bepaalden wachttijd geheel of gedeeltelijk hebben volbracht, zullen geheel of gedeeltelijk vrijgesteld zijn van genoemde bepalingen.

Beroepsinstantie.

Art. 27 voorziet in de instelling van rechtsprekende „reclamatiecommissies” „op een paritaire basis”. Zij zullen „uit werkgeversvertegenwoordigers en werknemersvertegenwoordigers in gelijk aantal bestaan, onder voorzitterschap van een magistraat van de rechterlijke orde”. Alles wat deze materie betreft zal bij K.B. geregeld worden.

Arbeidsbeurzen.

De taak der (reeds bestaande) arbeidsbeurzen wordt bij art. 26 omschreven. Die taak strekt zich niet uit tot de werkloosheidsverzekering, welke uitvoering berust bij de N.D.A.W., aan welken ook de inrichting en de werking van den Openbaren Dienst voor Arbeidsbemiddeling is toevertrouwd (art. 8).

Overgangsbepalingen.

Teneinde te voorkomen, dat de likwidatie van de facultatieve verzekering en het invoeren van de verplichte verzekering eenigerlei nadeelig gevolg zou hebben voor de werklozen of voor het Rijk zullen, na gemeen overleg met de in art. 49 genoemde instanties, bij Ministerieele Beschikking overgangsmaatregelen worden vastgesteld, om de toepassing der nieuwe bepalingen te vergemakkelijken. Uiteraard is echter bij de Wet bepaald, dat toegekende subsidiebedragen automatisch naar het N.W.F. zullen overgaan.

Hiermede zijn in vogelvlucht de voornaamste bepalingen van dit slechts 51 artikelen bevattende

wetsontwerp geschetst. Zij wijken weliswaar in verschillend opzicht af van hetgeen in de kringen van belanghebbenden bij de bespreking van het eerste rapport-Fuss werd verlangd¹⁾, doch in ander opzicht is naar tusschenvormen gezocht, die wellicht bevrediging kunnen schenken. Vooral ten aanzien van uitvoeringsbevoegdheden aan erkende werkloozenkassen mag oppositie in het Parlement verwacht worden, al doet de sub tertio onder „Uitvoeringsorganen” genoemde mogelijkheid wel wat olie op de golven.

Hoe het zij, gezegd moet worden, dat er in dit ontwerp ernstig naar gestreefd is belangrijke bepalingen in kort bestek samen te vatten en toch veel gelegenheid te laten tot soepele behandeling van de stof. Het is in menig opzicht gewichtig, niet het minst, omdat het, zonder monopolistisch te willen zijn, toch orde en regel poogt te scheppen op een moeilijk begaanbaar terrein, waarop veler aandacht in spanning gericht is.

I. G. KEESING.

¹⁾ Vgl. De Sociale Verzekeringsgids van Januari 1938, blz. 110 en 111.

DE RIJKSMIDDELEN OVER MAART 1938.

Blijkens de in dit nummer voorkomende staat van de opbrengst der Rijksmiddelen is de laatste maand van het eerste kwartaal van dit jaar vrij gunstig voor 's Rijks schatkist geweest. Bezielt men eerst de niet-directe heffingen, dan bedraagt de vooruitgang f 1.820.100. (het vorige jaar was de opbrengst f 35.495.000; in Maart 1938 f 37.315.100). Ook de raming werd ditmaal weer overschreden (met f 1.546.300). Gaat men intusschen de afzonderlijke heffingen na, dan blijkt, dat slechts de helft der middelen een hooger opbrengsteijfer vertoonen, t.w. de dividend- en tantiëmebelasting, de invoerrechten, de gedistilleerdaccijns, de bieraccijns, de tabaksaccijns, de omzetbelasting, de registratierechten, de successierechten en de loodsgelden. De andere middelen liepen in opbrengst terug. De stijgingen, die de in opbrengst toenemende middelen vertoonen, zijn evenwel over het algemeen groter dan de dalingen, die de overblijvende middelen aanwijzen. Een gunstig verschijnsel is voorts, dat bij de meeste middelen de gemiddelde maandraming werd overtroffen; een uitzondering hierop maken de dividend- en tantiëmebelasting, de suikeraccijns, de tabaksaccijns, de couponbelasting en de registratierechten.

Door dit niet-ongunstig resultaat van de afgelopen maand maakt het overzicht van de reeds verstreken maanden van het jaar thans ook een iets beter figuur. De totale opbrengst van het eerste kwartaal bedraagt f 104.034.600 tegen f 99.215.200 in hetzelfde tijdvak van 1937 en bij een evenredige raming van f 107.306.300. Veertien middelen droegen tot de vermeerdering bij met een gezamenlijk bedrag van f 8.568.500; de overige drie middelen bleven tezamen f 3.749.100 bij de opbrengst van de eerste drie maanden van 1937 ten achter. Het leeuwendeel van dit decres komt op rekening van de zegelrechten, die met f 3.445.100 terugliepen, doch het vorige jaar abnormaal hoog waren. Minder bevredigend is de achterstand, die ten opzichte van de raming is ontstaan. Hierbij moet intusschen worden opgemerkt, dat de eerste maanden van het jaar voor 's Rijks schatkist doorgaans niet de voordeeligste zijn en dat naar alle waarschijnlijkheid, indien zich geen bijzonder nadeelige factoren voordoen, de vergelijking in de volgende maanden wel iets gunstiger zal uitvallen.

Met de dividend- en tantiëmebelasting blijft het goed gaan, dank zij de vermeerdering der ondernemerswinsten in het vorige jaar. De afgelopen maand zorgde voor een surplus van f 187.100 en de in de afgelopen maanden boven 1937 verkregen voor-sprong is daardoor gestegen tot f 982.900. In tegenstelling met de eerste twee maanden waren de invoerrechten ditmaal weer hoog; de opbrengst bedroeg f 8.699.500 bij een gemiddelde maandraming van

f 8.166.700. Toch bedraagt de vooruitgang, in vergelijking met dezelfde maand van het vorige jaar, niet meer dan f 504.300. Het statistiekrecht gaf ditmaal iets minder dan in Maart 1937 (nadeelig verschil f 7.500). Het gaat met deze groep van middelen den laatsten tijd op en neer, gevolg van de stagneerende ontwikkeling van de internationale conjunctuur.

De accijnzen gaven een onderling verschillend beeld te zien. Het zout verschaftte f 40.000 minder, waarin wellicht een wisselwerking moet worden geconstateerd met de vorige maand, toen de ontvangst zeer hoog was. Ook de geslachtaccijnzen kon de opbrengst van Maart 1937 niet halen; het decrees bedraagt f 27.500, doch valt in het niet bij den vooruitgang, die in de twee eerste maanden van het jaar viel op te merken. Bovendien werd de raming in de afgelopen maand met f 24.300 overschreden. De wijnaccijnzen leverde f 27.400 minder op; doordat Januari en Februari echter vrij gunstig waren, komen de ontvangsten van het 1e kwartaal toch nog f 19.400 uit boven die van hetzelfde tijdvak van het vorige jaar. De gedistilleerdaccijnzen steeg met f 230.700, doch deze vooruitgang is slechts schijnbaar, daar de maand Maart ditmaal een verschijndag van den crediettermijn meer telde dan in 1937. Het hier verschaftte f 231.800 méér; ook op zichzelf beschouwd was de ontvangst van de afgelopen maand bevredigend; immers de maandraming werd met f 49.400 overschreden. De suikeraccijnzen gaf een daling in opbrengst te zien van f 90.200; doch Maart telde ditmaal een crediettermijn minder en het blijkt derhalve, dat de loop van dit middel in de afgelopen maand was dan in Maart 1937. Tenslotte de tabaksaccijnzen, die met f 252.800 accresseerde, doch f 16.500 bij de raming ten achter bleef. Laatstgenoemde accijnzen heeft in het 1e kwartaal reeds f 1.002.600 meer opgeleverd dan in dezelfde maanden van het vorige jaar; het is niet duidelijk, waaraan deze sterke toeneming is toe te schrijven.

De belasting op gouden en zilveren werken gaf ongeveer evenveel als in Maart 1937 (f 300 minder). Daarentegen leverde de omzetbelasting een surplus van f 211.900. De ontvangst van laatstgenoemd middel beteekent een record-opbrengst; een bedrag van f 7.434.400 (raming f 6.250.000) werd nog nimmer gehaald.

Den invloed van de depressie is op deze belasting nog niet merkbaar. Uiteraard is in de stijging niet slechts een bewijs van stijgende koopkracht van het publiek te zien, doch is veel meer te denken aan het duurder worden van veel artikelen. Merkwaardig is, dat de raming bij de omzetbelasting in het eerste kwartaal niet werd verkrege (tekort f 782.300). De couponbelasting verschaftte f 55.800 minder; de talrijke conversies doen het rente-inkomen slinken en derhalve ook de opbrengst van dit middel.

De zegelrechten liepen terug met f 1.312.300, waarvan f 509.500 op rekening komt van een trager vloeien van de beursbelasting. De daling is een gevolg van de sterke vermindering der beursomzettingen en van de zegeling van buitenlandsche effecten. Toch was de opbrengst der zegelrechten niet zoo ongunstig; de ontvangst was belangrijk hooger dan in de voorafgaande maanden en kwam f 667.800 boven de gemiddelde maandraming uit. Er zijn nl. ook gunstige invloeden: nieuwe inschrijvingen van hypotheeken in verband met de conversie van pandbrieven, opneming van nieuw geld, enz. De registratierechten wezen een hooger opbrengstcijfer aan van f 154.000, doch konden de maandraming niet halen (nadeelig verschil f 96.100). Toch is de loop van dit middel bevredigend; gedurende het eerste kwartaal werd f 1.186.900 meer ontvangen dan in dezelfde periode van het vorige jaar. Er is weer meer handel in onroerend goed.

De successierechten blijven hooge ontvangsten geven; ditmaal kwam f 4.079.900 binnen, of f 1.603.300 meer dan in Maart 1937. De raming werd met

f 246.600 overtroffen. De boedels, waarover in het begin van het vorige jaar successierecht werd betaald, waren echter nog opengevallen vóór de devaluatie (de crediettermijn is bij dit middel practisch 9 maanden). Tenslotte moge nog de aandacht worden gevraagd voor de loodsgelden, die met f 5.200 toenamen. De maandraming werd hier met f 14.700 overtroffen.

Bij de directe belastingen is het wachten nog steeds op het nieuwe belastingjaar. De wijzigingen, die in de laatste maanden in den stand dezer heffingen zijn gekomen, zijn van betrekkelijk weinig beteekenis. Een uitzondering hierop maakt de grondbelasting, waarvan de stand in de afgelopen maand van f 5.849.000 tot f 9.543.200 opliep; laatstgenoemd bedrag komt f 302.300 uit boven het bedrag, dat het overeenkomstige dienstjaar op ultimo Maart van 1937 aankwam. Het nadeelig verschil, dat te dezen opzichte op ultimo Februari jl. nog bestond, is hierdoor in een voordeelig saldo omgezet; blijkbaar is er eenige vertraging in de aanslagregeling geweest. Alle directe heffingen staan thans hooger te boek dan op ultimo Maart 1937. Bij de inkomstenbelasting bedraagt de vooruitgang f 2.404.100; bij de vermogensbelasting f 980.700; bij de verdedigingsbelasting I f 1.052.600 (bij dit kleine middel is deze toeneming vrij belangrijk) en bij de belasting van de doode hand f 257.700. In deze cijfers blijft zich de stijging van verschillende vermogensobjecten na de depreciatie van den gulden weerspiegelen. Met name bij de vermogensbelasting wordt de druk zwaarder naarmate de rente daalt. En wat de overige directe belastingen betreft, deze jaar 1937-1938 en zijn dus gebaseerd op vroegere inkomsten. De jongste terugslag in de conjunctuur heeft practisch nog geen invloed op den loop van deze heffingen.

AANTEKENINGEN.

De zichtbare suikervoorraden in de wereld.

De zichtbare voorraden per 1 Mrt. zijn volgens C. Czarnikow:

In tons	1938	1937	1936
Duitsland	1.618.000	1.249.000	1.192.000
Tsjecho-Slowakije	488.000	439.000	379.000
Frankrijk	739.000	643.000	805.000
Nederland	223.000	237.000	263.000
België	190.000	143.000	189.000
Hongarije	94.000	109.000	92.000
Polen	393.000	338.000	336.000
U.K. Geimp. suiker	433.000	332.000	336.000
„ Binnenl. „	178.000	215.000	164.000
Europa	4.356.000	3.705.000	3.756.000
V.S. Alle havens	170.000	227.000	232.000
Cubaansche havens	295.000	302.000	303.000
Cuba binnenland	1.060.000	989.000	957.000
Java	428.000	393.000	1.036.000
Totaal	6.309.000	5.616.000	6.284.000

ONTVANGEN BOEKEN.

Jaarboek voor scheepvaart en scheepsbouw 1938, samengesteld met medewerking van de Nederlandsche Reeders Vereeniging en de Hoofdinspectie voor de scheepvaart. ('s-Gravenhage 1938; Moorman's Periodieke Pers N.V.).

Indisch Verslag 1937. II. Statistisch Jaaroverzicht van Nederlandsch-Indië over het jaar 1936. Samengesteld door het Centraal Kantoor van de Statistiek van het Departement van Economische Zaken. (Batavia 1938; Landsdrukkerij. Prijs f 5.—).

Exportsteigerung durch Einschaltung in die Industrialisierung der Welt, door Dr. Max Ilgner.

Volkswirtschaftspolitik und weltwirtschaftliche Stellung Norwegens, door Prof. Dr. Wilhelm Keilhau. (Jena 1938; Verlag von Gustav Fischer).

Kieler Vorträge 53 en 54, gehalten im Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, herausgegeben vom Professor Dr. Andreas Predöhl.

MAANDCIJFERS.

OVERZICHT VAN DEN STAND DER RIJKSMIDDELEN.

Ult. Maart 1938¹⁾ (in Guldens)

AFDEELING Ia Dir. belastingen.	Kohieren voor den dienst 1938 ¹⁾			Zuiver bedrag der kohieren voor den vorige dienst t. m. dezelfde maand van het vorige jaar ²⁾
	Totaal bedrag	Bedragen, welke zijn teruggegeven of anders dan wegens betaling op de koh. afgeschr.	Zuiver bedrag	
Grondbelast. a)	9.543.241	—	9.543.241	9.240.914
Inkomst.bel. b)	25.257.504	563.065	24.694.439	22.290.364
Vermogensbel. c)	6.948.513	45.595	6.902.918	5.922.171
Verdedig.bel. I	3.850.307	30.947	3.819.360	2.766.787
Bel. v. d. doodehd.	1.120.229	—	1.120.229	862.538
Totalen...	46.719.794	639.607	46.080.187	41.082.774

a) ¼ hoofdsom + 20 opercenten op de hoofdsom der gebouwde eigendommen. b) Hoofdsom + 60—78 opercenten. c) Hoofdsom + 75 opercenten.

¹⁾ Voor de belastingen naar inkomen en vermogen bestaan de vermelde bedragen uit ⅔ gedeelte van het met 1 Mei 1938 aanvangende belastingdienstjaar 1938/1939 en ⅓ gedeelte van het belastingdienstjaar 1937/1938. ²⁾ Voor de belastingen naar inkomen en vermogen bestaan de vermelde bedragen uit ⅔ gedeelte van het belastingdienstjaar 1937/1938 en ⅓ gedeelte van het belastingdienstjaar 1936/1937.

AFDEELING Ib Overige middelen.	Maart 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenkomstige periode 1937
Benaming der middelen			
Divid.- en tantiëmel.	807.132	2.889.954	1.907.026
Rechten op den invoer	8.699.472	22.321.914	21.805.538
Statistiekrecht	221.686	611.918	611.555
Accijns op zout	190.379	628.299	614.534
Accijns op geslacht	624.257	1.817.683	1.719.025
Accijns op wijn	438.675	562.373	542.966
Accijns op gedistill.	2.333.928	6.746.397	6.632.528
Accijns op bier	632.709	1.684.841	1.342.558
Accijns op suiker	4.213.866	13.432.953	13.091.168
Accijns op tabak	2.900.122	9.166.965	8.164.369
Bel. op gouden en zilverw.	50.012	131.843	123.658
Omzetbelasting	7.434.352	17.967.671	16.949.702
Couponbelasting	456.315	1.758.909	2.055.021
Recht. en boeten v. zegel	2.834.515 ^{a)}	7.031.209	10.476.310
Recht. en boet. v. registr.	1.320.563	4.547.364	3.360.451
Recht. en boet. v. successie, v. overgang bij overlijden en v. schenking	4.079.921	12.529.286	9.605.848
Opbrengst d. loodsgelden	77.183	205.032	212.964
Totalen...	37.315.087	104.034.611	99.215.221

¹⁾ Hieronder begrepen wegens zegelrecht van nota's van makelaars en commissionairs in effecten, enz. f 547.148 (Beursbel.). ²⁾ Idem f 1.404.113.

INKOMSTEN TEN BATE VAN HET VERKEERSFONDS.

	Mrt. 1938	1938	1937
Motorrijtuigenbelasting	1.409.896	4.265.252	3.943.922
Rijwiabelasting	30.538	58.105	49.118
Totalen	1.440.434	4.323.357	3.993.040

INKOMSTEN TEN BATE VAN HET GEMEENTEFONDS.

	Dienst 1937/1938 Zuiver bedrag der kohieren tot en met de maand Maart 1938	Zuiver bedrag der kohieren voor den dienst 1936/37 tot en met de zelfde maand van 1937
Gemeente.f.belast. ...	59.664.660	56.430.392
Opv. verm. t. get. v. 50	5.814.157	4.983.169

AFDEELING II. DIENSTJAAR 1937.

Benaming der middelen	Bedrag van de raming	Zuivere opbrengst over het tijdvak van 1 Jan. 1937 tot en met de maand Maart 1938
Grondbelasting. (¼ hoofdsom + 20 opercenten op de hoofdsom der gebouwde eigendommen.)		
Inkomstenbelasting	10.300.000	10.331.868
Vermogensbelasting	72.000.000	71.907.597
Verdedigingsbel. I	18.000.000	19.981.659
Verdedigingsbel. I	8.000.000	10.417.174
Belasting v. d. doode hand	2.000.000	2.001.206
Divid.- en tantiëmelasting	13.800.000	22.378.009
Rechten op den invoer	91.250.000	97.257.752
Statistiekrecht	1.600.000	2.769.309
Accijns op zout	2.000.000	1.804.516
Accijns op geslacht	6.000.000	7.358.504
Accijns op wijn	1.800.000	2.204.290
Accijns op gedistilleerd	27.500.000	28.445.658
Accijns op bier	7.000.000	7.814.400
Accijns op suiker	53.000.000	55.300.287
Accijns op tabak	32.500.000	35.336.082
Belast. op gouden en zilverw.	475.000	571.391
Omzetbelasting	62.500.000	74.157.901
Couponbelasting	5.500.000	6.321.637
Rechten en boeten van zegel	16.400.000	32.561.391
Rechten en boeten v. registr.	11.100.000	16.646.764
Rechten en boeten v. successie, v. overgang bij overlijden en v. schenking	40.800.000	45.030.185
Opbrengst der loodsgelden	500.000	860.794
Totalen....	484.025.000	551.458.374

OVERZICHT VAN DE INKOMSTEN TEN BATE VAN HET WERKLOOSHEIDSSUBSIDIEFONDS.

Dienst 1938	Bedrag van raming	Zuiver bedrag kohieren tot en met de maand Maart 1938
Grondbelasting (veertig ten honderd van de hoofdsom wegens gebouwde eigendommen en vijf en twintig ten honderd van de hoofdsom wegens ongebouwde eigendommen)	9.600.000	8.627.596
Personeele belasting (tachtig ten honderd van de hoofdsom naar den eersten, tweeden en derden grondslag)	20.000.000	6.115.287
Gemeentefondsbelasting (vijf en twintig opercenten op de hoofdsom)	15.500.000	—
Vermogensbelasting (twee en twintig opercenten op de hoofdsom)	2.500.000	—
Inkomstenbelasting (tien opercenten op de hoofdsom)	4.700.000	—
Totalen.....	52.300.000	14.742.883

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

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	10-16 April 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenk. tijdvak 1937	10-16 April 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenk. tijdvak 1937	1938	1937
Tarwe	35.315	381.280	502.833	100	3.750	15.804	385.030	518.637
Rogge	2.226	51.124	97.692	—	—	2.375	51.124	100.067
Boekweit	275	4.485	2.838	—	—	—	4.485	2.838
Maïs	13.246	371.269	402.618	984	46.641	50.324	417.910	452.942
Gerst	15.727	124.126	122.915	302	4.874	5.939	129.000	128.854
Haver	6.275	83.971	64.442	—	1.450	2.280	85.421	48.722
Lijnzaad	850	40.505	65.990	20.820	92.659	78.379	133.164	144.369
Lijnkoek	604	24.497	17.912	—	—	—	24.497	17.912
Tarwemeel	1.165	17.518	10.661	250	5.444	1.525	22.962	12.186
Andere meelsoorten	425	10.294	14.103	60	1.484	1.293	11.778	15.396

GROOTHANDELSPRIJEN VAN BELANGRIJKE VOEDINGS- EN GENOT...

Main table containing commodity prices for GERST, MAIS, ROGGE, TARWE, BURMA RIJST, BOTER, KAAS, and EIEREN. Columns include product names, grades, and prices in various currencies and units.

Table containing commodity prices for JUTE, KATOEN, AUSTRALISCHE WOL, JAPAN. ZIJDE, and RUBBER. Columns include product names, grades, and prices in various currencies and units.

Table containing commodity prices for KOPER, LOOD, TIN, IJZER, GIETIJER-IJZER, ZINK, and ZILVER. Columns include product names, grades, and prices in various currencies and units.

