

# Economisch-Statistische Berichten

ALGEMEEN WEEKBLAD VOOR HANDEL, NIJVERHEID, FINANCIËN EN VERKEER  
UITGAVE VAN HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

23<sup>E</sup> JAARGANG

WOENSDAG 17 AUGUSTUS 1938

No. 1181

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

*M. F. J. Cool — Adjunct-secretaris.*

*Redactie-adres: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam-West.  
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruijgeplaatweg.  
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:

Biz.

Toenemende scheepvaartzorgen door <i>C. J. P. Zaalberg</i>	614
De druk op het Pond Sterling door <i>C. A. Klaasse</i> ....	615
Internationale besprekingen over openbare werkenpolitiek door <i>J. Meijer</i> .....	617
BUITENLANDSCHE MEDEWERKING:	
Italiaansche scheepvaartplannen door <i>A. Giordano</i>	618
AANTEEKENINGEN:	
Het goudembargo opgeheven .....	621
De rijstpolitiek van het Nederlandsch-Indische Gouvernement.....	621
MAANDLIJFERS:	
Gecombineerde Maandstaat der vier Nederlandsche Grootbanken .....	621
Emissies in Juli 1938 .....	622
ONTVANGEN BOEKEN .....	623
Statistieken:	
Indexcijfers van Groothandelsprijzen .....	623
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten .....	623, 624

GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

De onrust op de wisselmarkten is in de afgelopen week al niet veel geringer geworden. Integendeel, de Dollar zette zijn opwaartsche beweging ten opzichte van alle andere valuta's onafgebroken voort, zoodat hij ten opzichte van den Gulden momenteel niet minder dan 1.83½ noteert. Denselven lot, en mogelijk in nog sterkere mate, ondenging het Pond Sterling, hetwelk op het oogenblik niet eens meer ver van de lang omstreden oude goudpariteit van 4.86% verwijderd is.

Belangrijk voor ons land speciaal, was echter het feit, dat in de afgelopen week gedemonstreerd werd, dat het Ned. Egalisatiefonds niet van zins bleek den Gulden de volle depreciatie van het Pond Sterling ten opzichte van den Dollar te laten meemaken. Toen het Pond Sterling hier althans daalde beneden den koers waarop het Egalisatiefonds tot voorheen steeds steun placht te verleen, onthield het zich van interventies en kwam eerst op 8.94% in de markt. Gezien het fractioneele verschil waarbij het Fonds voorheen en thans steun verleent aan het Pond Sterling, zou men geneigd zijn te concluderen, dat men zich ten opzichte van de uiteindelijk te volgen politiek toch nog geen al te vaste richtlijnen heeft gesteld.

De algemeene valuta-vrees — met uitzondering dan waarschijnlijk voor den Dollar — kwam ditmaal sterker dan ooit naar voren in de prijzen, welke op de goudmarkt werden besteed. Baar goud trok aan tot f 2.055 per kg, terwijl Sovereigns en Eagles op resp. f 15.84 en f 3.28 werden verhandeld, aldus een groote marge latende ten opzichte van de pariteit van het gouden tientje, hetwelk niet veel hooger kwam dan f 12.70. Men zou overigens onjuist oordeelen, indien men meende, dat deze prijsstijging onder meer een reflex ware van een grooten goudhonger hier te lande. Hiervan is geen sprake en men kan dan ook veilig aannemen, dat het overgroote deel van de hier op de markt verhandelde munten voor Fransche rekening wordt aangekocht.

Daar de saldi van particulieren bij De Nederlandsche Bank vrijwel geen vermindering te zien geven, zou men geneigd zijn hieruit te concluderen, dat voor zoover deze op rekening van Fransch tegoed hier te lande moeten worden gesteld, deze thans niet voor den evengemelden goudaankoop zijn aangewend, doch dat blijkbaar met steeds opnieuw geschapen Guldensaldi het aangekochte goud werd betaald.

Het is dan ook geen wonder, dat het Fransche Egalisatiefonds, teneinde de daling van den Franc eenigermate in handen te houden en niet beneden het critische punt van Frs. 178.90 in het Pond Sterling te doen dalen, groote hoeveelheden goud in de vuurlinie heeft moeten brengen. De aan de Fransche banken gegeven opdracht om zich zooveel mogelijk van termijn-affaires te onthouden, veroorzaakte natuurlijk een vergrooting van het disagio op termijn, zoodat 3-maands Francs momenteel op 11—20 cent worden verhandeld. Zal men in staat blijken, zonder deviezenreglementeering deze situatie nog lang in de hand te houden?

Op de beleggingsmarkt viel de groote vraag hier ter beurze op van 3 pCt. obl. Nederland 1896—1905 voor Fransche rekening, tengevolge waarvan de koers opliep tot 116 pCt.

## TOENEMENDE SCHEEPVAARTZORGEN.

Na de himmelhoch jauchzende stemming van 1937, die de ondernemingslust der reders zo verheugend deed opleven, is in de gehele scheepvaartwereld onverwacht snel de katzenjammer gevolgd en voor dat gejammer zijn maar al te goede redenen aanwezig.

Deze zijn niet alleen te zoeken in de snelle daling van de vrachtindexen bij stijgende bedrijfskosten, maar ook en nog meer in verschijnselen, die meer blijvende gevolgen kunnen hebben.

Voor al in het Britse parlement wordt in toenemende mate gewezen op het ernstige gevaar, dat dreigt van de zijde der in nog sterker mate in autarkie hun heil zoekende landen, die Engeland vóór zijn met scheepvaartsubsidies en vlagbevoorzetting, waarvan de grenzen nog niet te zien schijnen te zijn.

Wat reeds lang in de vakbladen tot de dagelijkse lectuur behoorde, dringt daar nu ook door tot de niet overgevoelige oren van de Regering en het moet ons niet verwonderen, wanneer dit binnen korte tijd tot maatregelen voert, die voor onze zeescheepvaart de moeilijkheden bedenkelijk vergroten zullen.

Economische of nautisch-commerciële overwegingen spreken niet meer mee in de landen, die alle andere behoeften laten overstemmen door de bewapeningswedloop. Tot de oorlogsvoorbereiding behoort op een der voorste plaatsen een zodanige uitbreiding van de koopvaardijvloot, dat het land in geval van oorlog beschikken kan over snelle moderne schepen, die als hulpkruiser en voor troepenvervoer (Kraftdurch-Freude-schepen!) kunnen dienst doen en over vrachtschepen, die de aanvoer van granen, wapens, steenkolen, olie, ertsen, enz. zullen waarborgen.

Ondanks ledige schatkisten worden tientallen miljoenen gulden subsidie beschikbaar gesteld voor bouw en exploitatie van schepen, die voor de tegenwoordige vervoersbehoefte volslagen overtoollig zijn. Het Lagerhuislid Lloyd becijfert het totaal aan scheepvaartsubsidies voor dit jaar op £ 84.000.000.

Tegelijk doet de autarkie die vervoersbehoeften inkrimpen. Wanneer de Eskimo's citroenen gaan planten en de Hottentotten gloeilampen gaan maken worden zij beiden armer en zullen de schepen geen zuidvruchten meer naar het Noorden en geen gloeilampen meer naar het Zuiden vervoeren. In de werkelijkheid gaat het helaas niet alleen om zuidvruchten en gloeilampen, maar om volumineuzer waren, die niet langer gehaald worden, waar ze het beste en het goedkoopst zijn, doch die men nu in het land van verbruik duurder en slechter maakt uit overwegingen van oorlogsvoorbereiding, werkverruiming of devisa'sbesparing.

Naast deze voorlopig blijvende kwade neigingen wordt in 1938 de scheepvaart getroffen door de abnormale verdeling van de graan oogst, hierin bestaande, dat Europa een ongewoon grote en Argentinië een ongekend kleine tarwe oogst heeft. Een half miljoen ton scheepsruimte wacht op graanlading in de La Plata rivier, een groot deel reeds maandenlang. Dit vormt naast de enorme verliezen door het stil liggen dezer volbemande schepen niet alleen een bedreiging voor het voor deze vaart overeengekomen vrachtschema, doch veroorzaakt elders een overmaat van aanbod van scheepsruimte. Even treurig is het gesteld met het houttransport uit de Witte en Oostzee, welk vervoer dit jaar lang op zich laat wachten.

Het opliggen van vrachtschepen vertoont zich dan ook overal weer in toenemende mate. Als maatgevend kunnen we de Engelse cijfers wel aanhalen, omdat die betrekking hebben op de grootste vloot en betrouwbaar zijn. Alleen in *Engelse havens* lag de volgende Britse tonnage<sup>1)</sup> op:

30 Juni 1937	.....	44 schepen	.....	56.542 ton netto
1 Jan. 1938	.....	75	.....	95.377
30 Juni 1938	.....	159	.....	245.299 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Exclusief in vreemde havens op lading wachtende.

<sup>2)</sup> 444.045 B.R.T.

Deze direct voelbare bron van verliezen is een aansporing geweest tot het ontwerpen van een internationale overeenkomst voor een vergoeding aan opgelegde schepen in de geest van de Schierwaterovereenkomst voor tankschepen. Ernstiger is de ongerustheid over de verdere toekomst.

De klaagliederen in het Lagerhuis zijn zo droef en zo menigvuldig en zo gegrond, dat het niet moet bevreemden, als de Regering daaraan binnenkort gehoor verleent. Een herleving van de subsidiëring van de trampvaart is dan ook allerminst onwaarschijnlijk.

Tekenend is ook, dat de Minister van Vervoer naar aanleiding van klachten over het transport van cementen buizen voor een vliegveld met drie Nederlandse kustvaartuigen heeft toegezegd, dat in den vervolge in contracten, waarin zijn Departement partij is, zal worden voorgeschreven, dat het vervoer zoveel mogelijk met Britse schepen moet plaats hebben.

Een zo openlijk streven naar vlagbevoorzetting lag tot dusverre weinig in de aard der Engelse reders (al tonen die van de kustvaart reeds enige jaren een bijzondere virtuositeit in het betogen dat de Nederlandse motorcoasters geweerd behoorden te worden) en is in Nederland vrijwel ondenkbaar, evenals trouwens in de Scandinavische landen. De Verenigde Staten en Frankrijk, die als zeevaarders geen gelijke concurrentie aankunnen, passen die handicap reeds lang toe, o.a. voor het vervoer tussen eigen (en koloniale) havens. In stijgende mate zien we dit onspottieve optreden veld winnen. Rusland concentreert alle in- en uitvoer zoveel mogelijk op schepen onder eigen vlag. In 1936 werd niets uit Engeland onder Britse vlag in Rusland ingevoerd en van de uitvoer van Rusland naar Engeland vervoerden Britse schepen 9.2 pCt. Japan is al een heel eind op streek met het onder eigen vlag brengen van alle lading tussen Japan enerzijds, Australië en Brits-Indië anderzijds. Duitsland heeft tal van motieven voor het protegeren van eigen havens en eigen schepen. Op de kortgeleden te Düsseldorf gehouden Havendag heeft Staatssecretaris Koenigs daaraan duidelijke woorden gewijd, die voor onze havens en onze rederijen de vooruitzichten niet verbeteren. Die houding is in schril contrast met de stemmingen en gedragingen in Nederland, ofschoon in ons zeevarend land zowel de in- als de uitvoer over zee voor veel meer dan de helft met vreemde schepen plaats heeft, waar tegenover staat, dat Nederlandse schepen een druk vervoer onderhouden tussen vreemde havens.

Dit gaf, wat het vervoer op Nederlandse havens betreft, hier geen ergernis, zolang Nederlandse schepen vrij konden concurreren in vreemde havens. Op die wijze werd het gehele oceaانvervoer zo economisch mogelijk in stand gehouden.

Voor Engeland vonden wij hierover interessante cijfers uit het jaar 1929. Toen vervoerden Britse schepen 43 pCt. van het totale internationale vervoer ter zee (in 1912 50 pCt.), inclusief  $\frac{9}{10}$  van het inter-Empire vervoer,  $\frac{3}{5}$  van dat tussen het Empire en vreemde landen en  $\frac{1}{4}$  van dat tussen vreemde landen.

Nu in verschillende landen andere dan economische overwegingen de overhand krijgen, heeft het vertrouwen in eigen kracht en bekwaamheid weinig grond meer. De ervaring van de laatste twintig jaren heeft wel getoond, dat zelfs de sterkste protectie van de koopvaardij de Verenigde Staten en Frankrijk niet verder heeft gebracht; maar met andere methodes hebben Rusland, Japan en Duitsland zichtbaar succes en de plannen van Italië voor een semi-overheidsbedrijf met ruim 50 grote schepen, te bouwen in 10 jaar, behoeven niet *per se* te mislukken.

Hoe veranderlijk de positie van de verschillende landen als deelhebbers in de wereldscheepvaart is, wordt duidelijk aangetoond door een uit Lloyds Register Book 1938—1939 door het dagblad „Scheepvaart” van 21 Juli j.l. getrokken staat van de bruto

tonnage van de meest belangrijke zeevarende landen in de jaren 1914, 1937 en 1938.

Landen	1914	1937	1938
Gr. Britannië en Ierland	18.892.089	17.436.000	17.675.404
Britse Dominions	1.631.617	2.962.000	3.043.686
Denemarken	770.430	1.118.000	1.129.556
Frankrijk	1.922.286	2.844.000	2.880.763
Duitsland	5.134.720	3.928.000	4.231.657
Griekenland	820.861	1.855.000	1.889.269
Nederland	1.471.710	2.631.000	2.852.012
Italië	1.430.475	3.174.000	3.258.992
Japan	1.708.386	4.475.000	5.006.712
Noorwegen	1.957.353	4.347.000	4.613.175
Spanje	883.926	1.044.000	947.963
Zweden	1.015.364	1.494.000	1.571.054
Verenigde Staten (zee)	2.026.908	9.347.000	8.936.465
Idem (meren)	2.260.441	2.441.000	2.467.430
Andere landen	3.477.311	6.175.000	6.365.933
Totaal	45.403.877	65.271.000	66.870.151

De betekenis dezer cijfers wordt nog iets duidelijker, wanneer daarbij wordt rekening gehouden met de omstandigheid, dat het percentage scheepsruimte, dat minder dan 5 jaar oud is, bedraagt voor Japan 23.6 pCt., Australië en Nieuw-Zeeland 22.7 pCt., Noorwegen 21.9 pCt., Nederland 19.1 pCt., Groot Britannië en Ierland 18 pCt., Duitsland 17 pCt., Denemarken 13.8 pCt., Zweden 13.7 pCt., Frankrijk 11 pCt., Ver. Staten 4.1 pCt., Griekenland 3.1 pCt., Italië 1 pCt.

Rusland als grote onbekende en de ongeveer bekende cijfers van de in aanbouw zijnde tonnage voor de verschillende landen, benevens de door subsidies gestimuleerde bouwplannen, zullen in de naaste toekomst de verhoudingen nog aanzienlijk wijzigen.

De natuurlijke rem, die de hoge bouwkosten aan economische bouw behoren aan te leggen, werkt niet in de subsidiërende landen, doch wel b.v. in Engeland (waar de werven vol zitten met Marinewerk) en in Nederland.

Weinig commercieel optreden is te verwachten van de vloot, die zich in Polen vormt en waarin de Staat voor 95 pCt. aandeel heeft.

Eenmaal was het zeer verstandig van de reders om bij hun bouwpolitiek rekening te houden met de verhouding tussen wereldtonnage en wereldvervoer. Nu vele regeringen daarmede geen rekening houden, doch alleen vragen naar de behoefte in geval van oorlog, dreigt een overmaat van tonnage voor allen. De subsidiewedstrijd in het veroveren van lading wordt daardoor nog verder aangewakkerd. In landen, waar de Regeringen de koopvaardij aan zijn lot overlaten, schiet voor deze niet veel anders over dan een eervolle nederlaag.

Wat we in het klein zien bij de Noordzeevisserij, nl. dat onze vissers werk vinden op de met Rijkshulp vernieuwde en uitgebreide Duitse vissersvloot, wordt dan ook het lot van de zeelieden ter koopvaardij.

Deze sombere prognose voor de koopvaardij vormt slechts een onderdeel van wat thans het algemeen economisch beeld van de wereld is. Elk land zoekt voor elk van zijn bedrijven naar wegen om deze kunstmatig in stand te houden en grijpt in zijn wanhoop naar middelen, die door andere noodlijdende bedrijven en tenslotte door een verarmende gemeenschap moeten worden opgebracht.

Gaat de wereld op deze weg voort, dan zal als bij iedere strijd de uitkomst worden beheerst door de regel „het sterkst is hij, die het langst weet te lijden”. Hierin ligt opgesloten, dat allen lijden. En het kon zo goed anders zijn.

Zolang de machthebbers over de volken niet door deze wijsheid geleid worden, blijft ook scheepvaart ten prooi aan een oneconomische strijd vol verrassingen, waarbij het helaas voor het behoud van onze koopvaardij weer nodig kan worden, dat de Regering naast wat voortdurend geschiedt bij de internationale bemoeiingen met het handels- en betalingsverkeer, hulp biedt, waar verlies van economisch waardevolle productiemiddelen dreigt.

C. J. P. ZAALBERG.

## DE DRUK OP HET POND STERLING.

*Vergelijking met November 1937.*

De flauwe houding die de Engelsche valuta nu reeds geruimen tijd aan den dag legt, heeft het vraagstuk der Engelsche monetaire situatie weer in het centrum der belangstelling geplaatst. Het meest interessant is daarbij voor het moment niet zoozeer de omstandigheid, dat de marktpositie van het Pond Sterling duidt op een aanbod, dat de vraag overtreft, maar de invloed die de Engelsche autoriteiten die situatie op den Pondenkoers laten uitoefenen.

Een overwegend aanbod van Ponden is reeds eerder voorgekomen, maar dan intervenueerde het Equalisation Fund dikwijls dusdanig, dat de koers toch niet te sterk werd gedrukt. Zulk een situatie heeft zich bijv. nog voorgedaan in November 1937 toen het fonds regelmatig goud moest afgeven om aan den druk op de koers paal en perk te stellen. Dat toen ondanks den druk op het Pond de Dollarnoteering te Londen zeer flauw was (boven de 5) zegt in dit verband niets, want de Dollar stond onder nog sterker druk dan het Pond in verband met verschuiving van vagabondeerend kapitaal. Maar wel is de goldfixing een duidelijk bewijs, dat men den Pondenkoers toen bewust steunde.

Dat thans de groote vraag naar goud voornamelijk voor oppottingsdoeleinden bestemd is kan in dit verband geen factor van betekenis zijn, want toevalligerwijze was juist ook de opgemelde periode: November 1937, een tijdvak van goud-hoarding. De Londensche goudnoteering was toen gemiddeld 140/3, tegen nu 142/6.

Niet dus uit de koersverhouding Pond—Dollar, maar voornamelijk uit het verloop van den goudprijs kan men concludeeren dat de Engelsche monetaire autoriteiten hun inzichten ten aanzien van de wenschelijkheid om het aanbod van Sterling invloed op den koers te doen uitoefenen hebben gewijzigd.

Vrage: waarom? De oorzaak kan tweërlei zijn: men acht de koersdaling bij overigens gelijkblijvende omstandigheden nuttig, en in dat geval zou er dus inderdaad sprake zijn van een gewijzigde opvatting, dan wel: de omstandigheden zijn niet gelijk gebleven en er is inderdaad een relatief veel grooter surplus van aanbod boven vraag voor Ponden, zoodat men uit dien hoofde meent een andere houding te moeten aannemen.

### *De Britsche betalingsbalans.*

Voor beide gevallen is de situatie van de betalingsbalans een mogelijke sleutel voor de oplossing van het probleem. Men moet in dit verband met gissingen werken, want de Engelsche regeering handhaaft streng haar principe om ter zake van de activiteit van het Egalisatiefonds geen gegevens te publiceren, terwijl ook de grondslagen van haar monetaire politiek in een waas van geheimzinnigheid gehuld blijven.

Wat nu de positie van de betalingsbalans betreft is er een zeer groot verschil tusschen de tendens van het verloop der betalingsbalans inclusief de kapitaalsposten en die van alleen de loopende posten. De totale betalingsbalans heeft sedert de devaluatie van het Pond tot nog zeer recent voortdurend — met zeer korte onderbrekingen — een belangrijk overschot getoond.

Van het moment der devaluatie af tot aan de laatste publicatie van den totalen monetairen goudvoorraad van Bank of England en Equalisation Fund tezamen (September 1937) is deze voorraad ongeveer verviervoudigd tot een waarde van rond 820 miljoen Pond. Hetgeen dus eo ipso beteekent dat de betalingsbalans tot het bedrag van dien aanwas een overschot moet hebben vertoond (afgezien van eventuele dishoarding).

Neemt men echter de cijfers van de loopende posten, dan komt men tot een geheel ander beeld. De balans door de Board of Trade opgemaakt vertoont

voor alle jaren sedert de devaluatie een deficit met uitzondering van 1935. Het gemiddelde tekort in die zes jaren is weliswaar niet groot (£ 16 miljoen), maar in 1937 is er een belangrijke stijging (van £ 32 miljoen overschot in 1935, kwam men in 1936 op £ 18 miljoen tekort, en in 1937 op niet minder dan £ 52 miljoen, of wel ongeveer de helft van het deficit in het devaluatiejaar 1931). Daarbij komt dat het kwes-tieus is of de ramingen van de Board of Trade niet erg aan den optimistischen kant zijn. In een artikel in den Wirtschaftsdienst van 18 Maart jl. is door Dr. Carl Krämer de vinger gelegd op meerdere wonde plekken in de schattingen.

Ook het Macmillan-rapport heeft destijds reeds (ten aanzien van de cijfers over 1929) afwijkende cijfers gegeven waardoor het toen gecalculerde overschot moest worden verminderd. Het verschil lag toen in de taxatie der inkomsten uit buitenlandsche beleggingen. Later is zelfs nog een verdere correctie aangebracht op grond van de taxaties van Kindersley op dit punt. Het nadeelige verschil was toen per saldo 35 miljoen Pond. Volgens Krämer<sup>1)</sup> zijn ook in de latere jaren waarschijnlijk te optimistische cijfers gegeven eenerzijds voor de uitkomsten uit het scheepvaartverkeer, anderzijds weer voor die uit buitenland-sche beleggingen. Deze schrijver schat dan ook het tekort op de loopende posten voor 1937 op £ 90 miljoen in-stede van £ 52 miljoen.

De oorzaak van het tekort ligt geheel bij de handelsbeweging, die een voortdurend toenemend import-saldo vertoont. Het deficit van de handelsbalans, dat sedert de devaluatie in 1935 het kleinst was met £ 261 miljoen, is in 1937 weer gestegen tot boven het cijfer van het crisis- en devaluatiejaar 1931. Ter-wijl het toen 408 miljoen beliep was het deficit in 1937 niet minder dan 443 miljoen. Het is alleen dank zij de aanmerkelijk gunstiger geworden en ge-bleven onzichtbare export (uit scheepvaart en beleggingen) dat het totaaltekort op de loopende posten der betalingsbalans belangrijk bij dat in 1931 ten achter blijft.

Wat kan men nu uit deze situatie concluderen? De hoofdconclusie is, dat de vermeerdering van den monetairen goudvoorraad, die Engeland sedert 1931 ge-boekt heeft, alleen hieraan toe te schrijven is, dat de tekorten op de loopende betalingsbalansposten zijn overgecompenseerd door de kapitaalbeweging naar dat land. Die beweging moet dus zeer omvangrijk zijn ge-weest, want de kapitaalsdienst is op zichzelf ook weer samengesteld uit twee tegengestelde tendenzen: in-voer en uitvoer.

Alleen al naar Amerika werd sedert begin 1935 rond £ 220 miljoen kapitaal geëxporteerd (Federal Reserve Bulletin Jan. 1938). De kapitaalbeweging naar Engeland is ook weer te splitsen in twee groepen:

het decrees in de Engelsche buitenlandsche be-leggingen door meer aflossing dan nieuwe uitgiften, die men passieve kapitaalimport zou kunnen noemen en de actieve kapitaalimport, die grootendeels vlucht-kapitaal betreft.

#### *Invloed van kapitaalbewegingen.*

Dit alles beteekent, dat de situatie van de vraag-aanbodsverhouding van Sterling wel zeer labiel is geworden. Alleen reeds een stopzetten van de ka-pitaalbeweging naar dit land moet een surplusaanbod van Ponden boven vraag doen ontstaan als gevolg van de passiviteit der loopende betalingsbalansposten. Komt daarbij dan nog een beweging tot verplaatsing van kapitaal uit Engeland naar elders dan wordt de druk op het Pond nog aanmerkelijk sterker. Die nei-ging tot terugtrekking van kapitaal wordt natuurlijk reeds in het leven geroepen wanneer een relatief

geringe koersdaling van het Pond zich manifesteert en men den indruk heeft, dat die daling niet toeval-lig of voorbijgaand is, maar dat er diepere oorzaken aan ten grondslag liggen. Aldus kan er een wissel-werking ontstaan: koersdruk, kapitaalafvloeiing, ver-dere koersdruk enz.

Natuurlijk moet men in dat verband niet uit het oog verliezen, dat de Engelsche monetaire autoriteiten beschikken over een enorme goudvoorraad, veel groo-ter dan het stootblok, dat in 1931 disponibel was. Maar daartegenover staat dat wellicht het door bui-tenlanders in Londen belegde vermogen grooter is dan destijds, terwijl ook bedacht moet worden, dat ter-wijl destijds de verdediging van de munt tot het laat-ste nog het principe was, nu de houding van de auto-riteiten heel anders kan zijn. Monetaire politiek als onderdeel van economische correctieven is geenszins ketterij meer.

#### *Het standpunt der autoriteiten.*

Welke houding de Engelsche regeering in deze zal aannemen hangt waarschijnlijk in hooge mate af van de wijze waarop zij het verloop van de betalingsbalans in de laatste jaren interpreteert en op grond van de te haren dienste staande gegevens kan interpreteren. Op zichzelf mag men niet onder alle omstandigheden in een stijgend importsaldo gedurende een beperkt aantal jaren een ongunstig en ongewenscht verschijn-sel zien. Wanneer bijv. de versnelde bewapening een paar jaar lang omvangrijke importen noodig maakt en men kan die dekken hetzij uit goudvoorraad hetzij uit overschot van aflossingen op buitenlandsche lee-ningen boven nieuw gegevene, dan behoeft daarin geen gevaar voor de toekomst te liggen. In dat ver-band kan de critiek van hen, die in den laatsten tijd wezen op het gevaar van „interen” van in den vreem-de belegd kapitaal, in-stede van uitbreiding daarvan zooals vroeger steeds plaats vond, ongegrond zijn.

Ligt daarentegen de oorzaak van het stijgende im-portoverschot in verminderde concurrentiemogelijk-heid van de Engelsche exportnijverheid op grond van een te hooge levensstandaard en prijspeil dan ligt de situatie heel anders. Van het inzicht in de verhou-dingen te dezer zake bij de Engelsche regeering zal met betrekking tot haar monetaire politiek veel af-hangen. De nuttigheid of noodzaak van een wissel-koerscorrectie hangt direct samen met het inzicht ter-zake van de verschuiving in de im- en exportver-houdingen als hierboven zeer summier omschreven.

Uit de wijze waarop de monetaire autoriteiten sedert eenigen tijd reageeren op de marktpositie van het Pond zou men geneigd zijn te concluderen, dat men een daling niet als onwelgevallig beschouwt, en in dit geval zal men waarschijnlijk goed doen de koers van 4.86% voor den Dollar niet als minimum te be-schouwen. De hardnekkigheid waarmee in de laatste jaren de Engelsche regeering zich heeft verzet tegen elk stabilisatieplan, waarbij het Pond betrokken zou zijn, kan in dit licht bezien een gereede verklaring vinden: men heeft de mogelijkheid van wisselkoers-correctie niet willen prijsgeven.

De toestand is echter nog veel te onoverzichtelijk om definitieve conclusies te trekken, het is ook mo-gelijk, dat alleen de groote omvang van het recente Pondenaanbod tot deze houding inspireert zonder dat deze nog gebaseerd is op verder in de toekomst ziende overwegingen. De huidige toestand is echter niet ge-speend van mogelijkheden tot verrassingen in ver-band met de aanwezigheid van omvangrijke snel op te schrikken vluchtkapitalen, en men zal goed doen de ontwikkeling nauwkeurig in het oog te houden. Er kan misschien weer monetaidè geschiedenis gemaakt worden in de naaste toekomst.

C. A. KLAASSE.

<sup>1)</sup> In bovenbedoeld artikel.

## INTERNATIONALE BESPREKINGEN OVER OPENBARE WERKENPOLITIEK.

De uitvoering van een programma van openbare werken houdt onmiddellijk verband met problemen van internationalen aard; de financiering, in het bijzonder van den import, de economische politiek van de overige landen, kunnen de resultaten en de mogelijkheid van uitvoering in hooge mate beïnvloeden. Het aanvatten van dergelijke problemen vereischt internationale samenwerking; de eerste stap daartoe is gezet.

In de laatste week van Juni jl. ving de Internationale Commissie voor Openbare Werken te Genève in een drie-daagsche vergadering haar werkzaamheden aan. De voorgeschiedenis van deze commissie is kort. In 1937 nam de Internationale Arbeidsconferentie met algemeene stemmen een resolutie aan betreffende de internationale samenwerking ten aanzien van openbare werken. Hierin werd onder meer de samenstelling van een commissie in het vooruitzicht gesteld, welke de daarmede samenhangende vraagstukken zou bestudeeren. In den vorm van een aanbeveling werd deze resolutie aan de bij het Internationaal Arbeids-Bureau aangesloten landen voorgelegd. Alhoewel nog slechts enkele regeeringen deze aanbeveling hebben aanvaard, werd de commissie op voorloopige basis samengesteld en de regeeringsafgevaardigden van niet minder dan 25 landen (waaronder Nederland) en gedelegeerden der internationale werkgevers en -nemers organisaties woonden de eerste zitting bij.

Als voornaam punt vermeldde de agenda de vaststelling van een vragenlijst, welke als basis dienen moet voor de geregelde verstrekking van inlichtingen en statistisch materiaal door de verschillende landen.

### *De taak der commissie.*

Maar de taak, waarop de commissie zich voorbereidt gaat ver uit boven het organiseeren van een centrale van quantitative en kwalitatieve gegevens.

Bij haar arbeid zal de commissie zich ervan bewust moeten zijn, zeide de heer Butler, de directeur van het Internationaal Arbeids-Bureau, in zijn openingsrede, dat de resolutie, welke haar in het leven riep, haar als leidend beginsel de uitspraak meegaf, dat „*advance planning*” van openbare werken een nuttige politiek is om de conjunctuurbeweging te temperen en werkloosheid te voorkomen. Deze politiek kan echter slechts volledig tot haar recht komen, wanneer de uitvoering gepaard gaat met internationale samenwerking. Wanneer de commissie haar voorbereidende arbeid volbracht heeft, zal zij de mogelijkheden van samenwerking moeten onderzoeken. In een memorandum, dat D. H. Robertson zoojuist voor de Volkenbondcommissie „*Delegation on Economic Depressions*”, heeft uitgebracht, noemt hij twee mogelijkheden. In de eerste plaats beveelt hij een synchronisatie aan van de verschillende zuiver nationale programma's. Elk afzonderlijk land kan zich hierdoor bij de uitvoering van zijn plannen een praktisch zoo groot mogelijke zekerheid verschaffen, dat geen overmatige druk op zijn betalingsbalans zal ontstaan.

In de tweede plaats, meent Robertson, dient de mogelijkheid ernstig onderzocht te worden van de uitvoering van internationale programma's, gemeenschappelijk gefinancierd door de krachtige crediteurlanden, uitgevoerd binnen het grondgebied van de zwakkere debiteurlanden. Hierdoor zal de stimulans, welke zal leiden tot een weer inschakelen van de ongebruikte bronnen van arbeid en materiaal, over een groot gebied verspreid kunnen worden. Robertson voegt hieraan toe, dat een dergelijk voorstel op het oogenblik zou leiden tot de bekende moeilijkheden, waarmee internationale leeningen gepaard gaan. Maar dat, neemt niet weg, dat men de mogelijkheid niet

a priori uit mag sluiten. Vandaar dat Butler de bestudeering van deze beide vormen van internationale publieke-werken-politiek de commissie als belangrijk deel van haar toekomstige taak, voorhield.

### *„Planning” van openbare werken.*

In de algemeene beschouwingen maakte het nut van openbare werken als vorm van conjunctuurpolitiek geen punt van discussie uit. Nagenoeg alle regeeringsgedelegeerden aanvaardden de uitvoering van groote werken als een nuttig en onmisbaar onderdeel van de sociale en economische politiek hunner regeeringen. Maar niet meer als incidenteele pogingen om de nood van een oogenblik het hoofd te bieden. Het doel moet nu zijn het opstellen van een systematische inventarisatie van uit te voeren objecten, onderverdeeld naar de mogelijkheden van versnelling en vertraging, voldoende voor een periode van 5 tot 10 jaar. En daarmede gepaard gaande, een financieele politiek, welke in verband met de programma's fondsen vormt of andere mogelijkheden van financiering voorbereidt. Dit alles in vele gevallen gecoördineerd in een centraal „*planning*” lichaam, dat in staat is *onmiddellijk* de uitvoering ter hand te nemen als de depressie zich aandient.

### *Het afstellen en uitvoeren van openbare werken in andere landen.*

In de *Vereenigde Staten* wordt deze taak waargenomen door het „*National Resources Committee*” waar de plannen voor gemiddeld zes jaar worden gereed gemaakt. In 46 staten wordt het daartoe bijgestaan door de „*State Planning Boards*”, welke de federale organisatie voorlichten over de locale noden en mogelijkheden.

In *Finland* is een goed voorbereide en volgens gedetailleerde plannen uitgevoerde politiek van publieke werken practisch het eenige middel geweest, waarmee de werkloosheid sinds 1932 is bestreden. De resultaten waren dermate bevredigend, dat men voor een volgende depressie een voor vele jaren toereikend plan heeft gereed gemaakt, terwijl de benodigde middelen reeds worden gereserveerd.

Voor *Zweden* geldt dit evenzeer. In Zweden, zoo verklaarde de regeeringsafgevaardigde, bestaat geen verschil van meening meer over de vraag of het groote-werken-plan van waarde was voor de verbetering van de economische toestand. Discussie is nog slechts mogelijk over de meting der resultaten. Het nieuwe plan ligt reeds sinds geruimen tijd klaar en voorziet in een periode van 5 jaar. De objecten belopen een bedrag van Kr. 3 milliard, wat ongeveer overeenkomt met het bedrag der totale investeringen van twee jaar. Alle voorzorgen voor een zorgvuldige „*timing*” zijn genomen. Het geval immers kan zich voordoen, dat een depressie merkbaar wordt tijdens het reces van het Parlement: de „*Riksdag*” vergadert slechts van Januari tot Mei. Dit jaar voor het eerst werd de Regeering daarom door de beide Kamers gemachtigd om, *zoo noodig*, tijdens deze reces-periode reeds Kr. 250 millioen te spendeeren aan de inwerkingstelling van het plan.

In *Engeland* is de eenmaal ondernomen poging van een *speciaal* groote-werken-plan niet herhaald; een belangrijk gedeelte der regeeringsuitgaven voor de bestrijding der werkloosheid wordt echter voor openbare werken bestemd: £ 80 millioen tegenover een bedrag van ongeveer £ 100 millioen, dat aan steun en verzekering wordt besteed.

Een 5-jarige ervaring heeft in *Canada* de doeltreffendheid van een op groote schaal gevoerde publieke werken politiek aangetoond. Een centraal orgaan ontbrak tot dusver, maar in een eenige maanden geleden aan de regeering uitgebracht rapport van de „*National Employment Commission*” zijn uitgewerkte voorstellen op dit gebied opgenomen. Veel waarde hecht hetzelfde rapport aan een zoo nauw mo-

gelijke samenwerking tusschen overheid en particulieren om de investeringsbedrijvigheid in bepaalde richtingen te verhoogen — in aansluiting hierop voerde het Canadeesche parlement dezer dagen zeer belangrijke bedragen, welke een stimuleering van de aanbouw van goedkope woningen beoogen.

Van België zoowel als van Frankrijk kent men de omvang, waarin de politiek van openbare werken is toegepast. In Zuid-Afrika en Nieuw-Zeeland zijn de resultaten zoo gunstig, dat een organisatie op breede basis is opgezet, terwijl in Griekenland zoowel als in Mexico in den jongsten tijd groote nieuwe plannen in uitvoering zijn gebracht.

*Centraal orgaan voor „advance planning”. De functie van openbare werken.*

Hetgeen in de overzichten van een belangrijk deel der gedelegeerden vooral naar voren kwam, is de waarde, die men hecht aan een centraal georganiseerd lichaam, speciaal belast met „advance planning”. Een politiek, zooals de commissie het definieerde, van „timing” en uitvoering van publieke werken volgens een van te voren vastgesteld plan, ten einde de conjunctuurbeweging zooveel mogelijk te temperen en in het bijzonder de werkgelegenheid in tijden van depressie te verruimen.

Aan definities heeft men veel tijd besteed. Het bleek bijv. uiterst moeilijk vast te stellen, welk deel der overheidsuitgaven als uitgaven voor publieke werken kan worden beschouwd. Om onderling vergelijkbare gegevens uit de verschillende landen te verzamelen, diende de grens zoo scherp mogelijk getrokken te worden. De kwestie der onderhoudskosten bijvoorbeeld bracht langdurige discussie met zich mede. Van Nederlandsche zijde drong men erop aan, de bedragen aan onderhoud en vernieuwingen besteed, wel, maar gespecificeerd, op te nemen. De definitie, waartoe men geraakte, werd tenslotte als volgt geformuleerd: „Onder publieke werken moeten verstaan worden, alle werken ondernomen door de centrale, regionale of locale autoriteiten of met behulp van subsidies of leeningen van deze autoriteiten of onder hun toezicht uitgevoerd.”

*Opstelling der vragenlijst.*

De nauwkeurige vaststelling van de vragenlijst, welke de regeeringen als leidraad moet strekken bij het verschaffen van hun gegevens, was van groot belang. Temeer, daar een te gedetailleerde lijst de regeeringen, welke de „openbare werken aanbeveling” nog niet hebben aanvaard, zou kunnen afschrikken. De classificatie, welke de vragen voorafgaat, bevat naar den aard der werken een verdeling in 16 groepen, naar het lichaam, dat voor de uitvoering verantwoordelijk is, een verdeling in 4 groepen. Met inachtneming van deze indeeling worden gegevens gevraagd over de algemeene organisatie van publieke werken, de centrale coördineerende lichamen, de politiek ten aanzien van vertraging en versnelling, de arbeidsvoorwaarden en recruteering der arbeiders, enz. Twee afzonderlijke vragengroepen betreffen de kwantitatieve gegevens over de uitgevoerde werken en de gereedliggende programma's.

Dit laatste gedeelte kan, wanneer gedurende eenige jaren de antwoorden zijn binnengekomen, zeer interessant worden voor de analyse van de resultaten ten aanzien van de conjunctuur. Statistisch materiaal is op dit gebied moeilijk verkrijgbaar. Het is daarom jammer, dat dit gedeelte der vragenlijst niet in alle opzichten ver genoeg is gedetailleerd. De verspreiding der uitgaven over den tijd vereischt een nauwkeuriger verdeling dan in jaren, om zich van den invloed daarvan op de secundaire werkverruiming rekenschap te kunnen geven. In hoeverre het uitvoeren van een openbare-werken-programma gepaard gaat met vermindering van steungelden of bezuiniging op andere takken van dienst, is natuurlijk uit andere bronnen na te gaan: verzoek om opname van dergelijke ge-

gevens had echter evenzeer de bepaling van de werkelijke *additioneele* uitgaven eenvoudiger gemaakt.

Omtrent de financiering van de werken bevat de lijst verschillende vragen; de hierop te verstrekken antwoorden kunnen belangrijk materiaal opleveren. Hierin zullen gegevens voorkomen, omtrent de wijze, waarop men de benodigde import heeft gefinancierd. Aan dit vraagstuk, dat voor vele landen het centrale probleem blijft, zal de commissie een groot gedeelte van haar aandacht moeten wijden. Dat dit met goeden wil en oprechten ernst zal geschieden, valt min of meer af te leiden uit den optimistischen toon en den geest van vertrouwen, welke uit de vergadering naar voren kwamen. Een optimisme, dat zelfs de Nederlandsche regeeringsgedelegeerde, Ir. R. A. Verwey, niet vermocht te temperen, toen hij zijn scepticisme, in het bijzonder ten aanzien van de noodzakelijkheid van „advance planning”, uitsprak.

De aanbeveling, zeide onder meer Ir. Verwey, welke aan het bestaan van deze commissie ten grondslag ligt, zegt, dat „advance planning” van publieke werken een nuttige methode is om werkloosheid te voorkomen en de conjunctuurbeweging te temperen. De ondervinding, die men in Nederland heeft opgedaan, toonde aan, dat ook zonder „advance planning” de werkloosheid door publieke werken kan worden getemperd. Ir. Verwey staafe deze uitspraak met verschillende cijfers. Van 1930 tot 1936 vertoonde de werkloosheid in Nederland een voortdurende stijging, de omvang was ongekend. In deze jaren namen de uitgaven voor publieke werken echter toe. In normale jaren werd voor dit doel f 65 miljoen per jaar door den Staat besteed, van 1933 tot en met 1937 bedroegen alleen de staatsuitgaven hiervoor in totaal reeds f 385 miljoen of f 75 miljoen per jaar extra. De toename is dus zeer groot. In het loopende jaar zal waarschijnlijk f 135 à f 140 miljoen extra worden uitgegeven.

Internationale uitwisseling van gegevens kwam den Nederlandschen gedelegeerde zeer nuttig voor, doch zijn twijfel aan de mogelijkheid en het nut van „advance planning” wilde hij niet nalaten uit te spreken. Dit pessimisme vond echter in de vergadering géén ondersteuning.

J. MEIJER.

## BUITENLANDSCHE MEDEWERKING.

### ITALIAANSCH SCHEEPVAARTPLANNEN.

De heer A. Giordano te Savona schrijft ons:

In Januari 1937 werd een begin gemaakt met de exploitatie van de Italiaansche scheepvaartdiensten op basis van een plan, volgens hetwelk de oude ondernemingen<sup>1)</sup> werden ontbonden en het Istituto di Ricostruzione Industriale (IRI), te Rome<sup>2)</sup> de oprichting van de Società Finanziaria Marittima (Finmare), te Rome, heeft gesteund met een kapitaal van 900 miljoen Lire. Dit kapitaal is gedekt door de uitgifte van een openbare leening, gegarandeerd door den Staat.

De Finmare heeft op haar beurt weer vier nieuwe ondernemingen opgericht, t.w.:

- Italia, Società Anonima di Navigazione, te Genua, welke is belast met de exploitatie van de lijnen op Noord-, Midden- en Zuid-Amerika.
- Lloyd Triestino, te Triëst, welke is belast met de geregelde lijnen op Afrika, Azië en Australië.
- Adriatica, Società Anonima di Navigazione, te Venetië, welke is belast met de exploitatie van de geregelde lijnen naar het Oostelijk gedeelte van de Middellandsche Zee en de Zwarte Zee.
- Tirrenia, Società Anonima di Navigazione, te Napels, welke is belast met de exploitatie van de lij-

<sup>1)</sup> T.w. de Italia — Flotte Riunite Cosulich, Lloyd Sabauda, Navigazione Generale Italiana, te Genua, de Lloyd Triestino, te Triëst, de Navigazione Libera Triestina, de Società Veneziana di Navigazione a Vapore, enz.

<sup>2)</sup> Opgemicht door de Italiaansche regeering teneinde de economische bedrijvigheid te stimuleeren.

nen op het Westelijk gedeelte van de Middellandsche Zee en Noord-Europa.

Van de aandelen van deze vier maatschappijen is 51 pCt. in handen van de Finmare, terwijl 49 pCt. bij inschrijving aan het publiek werd aangeboden; overeenkomstig het K.B. inzake dergelijke transacties zal de meerderheid in handen der Finmare moeten blijven tot 1942. Het betreffende besluit bepaalde, dat deze vier maatschappijen zoo spoedig mogelijk ten minste een gedeelte van de tonnage, varende op de gesubsidieerde lijnen, moeten hebben vernieuwd.

In zijn rede voor de Kamer van Koophandel en Fabrieken, te Genua, heeft de Italiaansche Minister van Verkeerswezen, de heer H. E. Stefano Benni, aangekondigd, dat de Finmare voor de gesubsidieerde diensten reeds 11 motorschepen heeft besteld, met een laadvermogen van 9.000 ton en met een snelheid van 18 knoopen tijdens de proefvaart, welke inzonderheid zullen worden gebezigd voor de vrachtdiensten op Britsch-Indië, Nederl. Oost-Indië en het Verre Oosten enerzijds en op de Noord-Amerikaansche routes anderzijds. Zij overweegt een verdere bestelling van:

11 motorschepen, metende 4000 ton bruto, met een snelheid van 16 knoopen voor de vrachtdiensten van Italië op Londen, Antwerpen, Rotterdam, Hamburg en de Baltische havens,

3 motorschepen, metende 5.000 ton bruto en met een snelheid van 11 knoopen voor de vrachtdiensten op de Zwarte Zee en

6 motorschepen van 2.000 ton en een snelheid van 13 knoopen voor de diensten langs de Italiaansche kust van Fiume en Triëst naar Genua.

Voorts heeft de Società di Navigazione Fiumana te Fiume, behalve enkele kleine passagiersschepen, zes vrachtbooten besteld, metende 10.000 ton en met een snelheid van 16 knoopen, en de Garibaldi, Cooperative Steamship Company, te Genua, bestelde 4 schepen, elk metende 9.000 ton en met een snelheid van 17 knoopen, voor den mail- en vrachtdienst, welken deze onderneming onderhoudt tusschen Italië en Italiaansch Oost-Afrika.

Tenslotte zijn juist de onderhandelingen geëindigd over een bestelling van 13 vrachtbooten, metende 10.000 ton en met een snelheid van 14 knoopen tijdens de proefvaart. Van deze booten zijn er 11 bestemd voor trampreeders te Genua en twee voor reeders te Napels. Het Alta Italia-Odero concern wil eveneens 3 schepen bestellen, metende 8.500 ton en met een snelheid van 15.5 knoopen voor het vervoer van katoen van de Golf van Mexico naar Italië.

De kielen van deze schepen zullen onmiddellijk worden gelegd, terwijl verwacht wordt, dat een groot deel van deze tonnage binnen twaalf maanden gereed zal zijn, zoodat de Finmare in den loop van 1939 in staat zal zijn een aanvang te maken met de reorganisatie van de diensten, welke door de vier betreffende lijnen worden onderhouden.

\* \* \*

Als gevolg van een en ander zal de Lloyd Triestino na de levering van de elf motorschepen van 9.000 ton en een proefvaartssnelheid van 18 knoopen, welke accommodatie zullen hebben voor 12 kajuitpassagiers, in staat zijn de snelheid van de vrachtdiensten op Bombay, Calcutta, Batavia, Soerabaia, Hongkong, Shanghai en de Japansche havens op te voeren. De Italia, Società Anonima di Navigazione a Vapore, te Genua, zal in staat zijn den vrachtdienst naar Noord- en Midden-Amerika te verbeteren. Op deze routes neemt de Amerikaansche concurrentie steeds toe, niet alleen begunstigd door het jongste plan, dat door de Amerikaansche Regeering is aangenomen, betreffende de handelsvloot, doch eveneens door de toeneming van het aantal afvaarten, waartoe de American Export Lines hebben besloten. Anderzijds volgt Italië met de grootste aandacht de mogelijkheden voor haar

uitvoer naar het Verre Oosten, terwijl de verscheppingen naar Nederlandsch Oost-Indië in den laatsten tijd zijn toegenomen en Italië pas een overeenkomst heeft geteekend met Japan en Mantsjoekwo inzake economische samenwerking. Tegelijkertijd is de handel tusschen Italië en Midden-Amerika toegenomen, en zijn de verscheppingen van Italiaansche goederen naar Venezuela, Mexico, enz. sterk gestegen.

Tot voor enkele jaren ging veel handel van Italië naar Midden-Amerika en de Zuidelijke Pacific via Nederlandsche havens, doch in den laatsten tijd is het vervoer met den Zuid-Pacific dienst van de Italia Lijn boven verwachting toegenomen, inzonderheid naar Chili. De aangekondigde bestelling van 11 motorschepen van 4000 ton bruto en een snelheid van 16 knoopen voor de vrachtdiensten, welke door de Italiaansche regeering worden gesubsidieerd, tusschen Italië en Noord-Europa en de Baltische havens, is een belangrijk punt in de ontwikkeling der Italiaansche scheepvaart.

Teneinde de beteekenis van een dergelijk besluit te kunnen verstaan, moet men den huidige toestand van het verkeer op de Noordzee en de Baltische route in aanmerking nemen, welke duidelijk blijkt uit de volgende cijfers:

	Invoer in Italië		Uitvoer naar Noordzee en Baltische havens	
	Italiaansche vlag	Vreemde vlag	Italiaansche vlag	Vreemde vlag
In tons				
1935 ..	4.044.808	8.737.366	122.819	870.429
1936 ..	3.618.625	4.200.649	237.737	442.308
1937 ..	5.402.458	4.909.223	283.293	779.198

De cijfers voor 1935 kunnen niet als basis worden genomen voor een juiste beoordeeling, daar de Italiaansche handelsvloot juist in 1935 sterk in beslag was genomen door de militaire transporten naar Ethiopië, en het verzekeren van de noodzakelijke aanvoeren naar Italië. Niettemin blijkt uit vorenstaande cijfers duidelijk:

1o. dat de toeneming van de Italiaansche deelneming in den invoer uit de Noordzee havens een overeenkomstige deelneming onder buitenlandsche vlag in dien handel niet heeft verhinderd, en

2o. dat, terwijl Italië's positie t.a.v. den invoer in Italië is verbeterd, de positie van de Italiaansche vlag in den uitvoerhandel vrij moeilijk is.

Indien men de verslagen van het Italiaansche „Departement voor den handel over zee" bestudeert, zal men zien, dat het vraagstuk van de verbindingen met de Noordzee en de Baltische havens onder Italiaansche vlag sedert het einde van den grooten oorlog inzonderheid is gerezen t.a.v. het feit, dat Italië in de landen van Noord-Europa en de Baltische havens de voornaamste afzetgebieden vindt voor zijn vruchten, groenten, enz. Er wordt over geklaagd, dat buitenlandsche schepen, welke op een dergelijke route dienst doen, niet volgens een regelmatige lijst van afvaart varen en zich het recht voorbehouden tusschenliggende havens aan te doen, indien er eenige aanleiding toe is, zoodat er reeders zijn, die, zooals bijv. de Det Forenede, te Kopenhagen, zich slechts belasten met de aflevering van verscheepte goederen binnen 30 dagen, hetgeen onbevredigend is voor den fruithandel. Ook zijn er schepen, die van den Levant of Indië dan wel de havens uit het Verre Oosten komen, met de ruimen practisch vol en welke dus nog slechts kleine partijen kunnen innemen, zoodat de fruitexporteurs er niet voor kunnen instaan aan de eischen van de ontvangers te voldoen. Deze factor heeft geleid tot een omvangrijke ontwikkeling van den fruithandel per spoor. De administratie van de Italiaansche staatsspoorwegen heeft maatregelen genomen voor de verzending van Italië naar Groot-Brittannië met koelwagens via de Fransche, Belgische en Nederlandsche havens en naar de Scandinavische landen via Duitschland. De concurrentie, welke op de internationale fruitmarkten steeds

grooter is geworden, heeft de noodzakelijkheid om de kosten van fruit te verlagen, vergroot en, daarmee alles, wat op deze kosten invloed uitoefent, in de eerste plaats de transportkosten.

Verzending van fruit naar Londen per spoor kost ongeveer Lire 3.000 per 10 metrieke ton, terwijl verzending van fruit naar Londen overzee slechts ongeveer Lire 1.000 per 10 metrieke ton zou kosten. Behalve het verschil van Lire 2.000 per 10 ton is er nog een andere factor, waarmee naar het oordeel der leidende kringen in Italië rekening moet worden gehouden in verband met de deviezen situatie, t.w. dat, terwijl bij verzending per spoor het noodzakelijk is goud uit te voeren voor het betalen van de buitenlandsche spoorwegen, bij verzending overzee het geheel door de Italiaansche exporteurs betaalde bedrag in het eigen land zou blijven.

Anderzijds is de concurrentie op de route tusschen de Middellandsche Zee, de Noordzee en de Baltische havens zeer groot geworden. Er zijn niet minder dan 45 afvaarten per maand van buitenlandse lijnen tegen 10 afvaarten per maand van Italiaansche lijnen. Eenigen tijd geleden is er overeenstemming bereikt tusschen de Duitse en de Zweedsche lijnen, welke tezamen een pool vormen met de andere Scandinavische reeders en de Finsche en Poolsche scheepvaart naar de Middellandsche zee controleren. Voorts is er nog de Nederlandsche groep, bestaande uit de Kon. Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, welke een veertiendaagschen scheepvaartdienst onderhoudt op de Italiaansche havens, waarbij nog komen de Holland-Afrika Lijn, de Mij. Nederland en de Rotterdamsche Lloyd, welke de Italiaansche havens aandoen op de thuisreis van Zuid- en Ost-Afrika en op de uit- en thuisreis van of naar Indië en het Verre Oosten. Daarnaast de Engelsche groep, welke verschillende directe scheepvaartdiensten onderhoudt naar en van Italië, doch welke voor het overige haar bedrijvigheid in de Italiaansche havens heeft beperkt, daar op het oogenblik slechts de Union Castle Mail Steamship Company en de Orient Line de Italiaansche havens aandoen op haar uit- en thuisreis naar en van Oost- en Zuid-Afrika, en het Gemeenebest van Australië.

Men dient er rekening mede te houden, dat niet alleen de Italiaansche lijnen onder deze concurrentie hebben te lijden, doch eveneens de Nederlandsche vlag in de Italiaansche wateren, zooals uit de volgende cijfers blijkt:

	Inklaring met Nederlandsche schepen		Uitklaring met Nederlandsche schepen	
	Lijnvaart	Trampvaart	Lijnvaart	Trampvaart
1932 ..	120.157	349.686	55.634	7.516
1933 ..	115.367	529.760	61.348	16.794
1934 ..	137.238	498.621	67.648	16.175
1935 ..	114.396	736.053	42.303	25.243
1936 ..	52.529	611.733	31.063	10.674

Tot dusverre werden nog geen cijfers over 1937 gepubliceerd, terwijl de cijfers voor 1935—1936 stellig invloed hebben ondervonden van de economische sancties. Ongetwijfeld heeft de uitvoer uit Italië met Britsche, Duitse en Zweedsche lijnschepen, elk land afzonderlijk beschouwd, den uitvoer onder Nederlandsche vlag overtroffen. In de laatste paar jaren zijn eveneens de Amerikaansche en de Japansche vlag een plaats gaan innemen in den invoer uit Nederlandsch Oost-Indië in Italië.

In dit licht bezien is de totstandkoming van den nieuwen stoomvaartdienst van Italië naar de Noordzee en de Baltische havens van groot belang. Deze dienst krijgt toch een ander karakter door de opvoering van de snelheid tot 16 knopen en het feit, dat de 11 schepen zullen zijn voorzien van speciale afzonderlijke ruimen voor fruit en van losmachines met een groote capaciteit voor de behandeling van zware lasten zooals marmer, dat vaak van Massa Carrara naar Noord-Europa wordt verladen. Het Italiaansche bedrijfsleven en de reeders bestudeeren thans het vaarplan,

dat voor een dergelijken dienst moet worden opgesteld, wanneer de 11 motorschepen gereed zijn. Op het oogenblik bestaan er een veertiendaagsche dienst van de havens aan de Adriatische Zee naar Londen; Antwerpen, Hamburg en Rotterdam en een maandelijksche dienst van de West-Italiaansche havens naar dezelfde bestemmingen. Bij het uitwerken van de reorganisatie van de lijndiensten werd besloten, dat de Noordzeedienst zou worden uitgebreid tot de Baltische havens. Er zijn menschen, die er den nadruk op leggen, dat het voornaamste doel van den nieuwen dienst niet alleen de verzending van citrusvruchten is, doch ook de verzending van verse perziken, peren, druiven, enz. uit Italië en het daarom van het grootste belang achten, dat er twee onafhankelijke diensten zijn, een op Londen en de overige Britsche havens, en een op Rotterdam, Hamburg en de Scandinavische havens. Anderen verlangen daarentegen één lijn zoowel voor den dienst naar de Noordzee- als naar de Scandinavische havens. Hierbij dient nog te worden vermeld, dat er behalve deze gesubsidieerde lijn nog een particuliere onderneming bestaat, bekend als de La Costiera, Società Anonima di Navigazione, te Genua, welke een dienst op de Baltische havens onderhoudt, en welke overweegt een fruitdienst te openen, zoowel naar de Noordzee- als naar de Baltische havens. Voor dit doel heeft zij de vroegere stoomschepen Samaracca en Suriname van de United Fruit Company gekocht, terwijl voorts nog de hiervoor in aanmerking komende tweedehandschtonnage eveneens voor dat doel zal worden gekocht.

De grootere bedrijvigheid van de Italiaansche lijnen op de Noordzee- en de Baltische havens biedt Italië nog een vermeldenswaardig voordeel vanuit een ander oogpunt en wel in verband met de pogingen, welke in de Italiaansche havens, speciaal te Genua en te Triëst, worden gedaan, om de vrije havenzones te gebruiken als een tusschenliggende markt voor den handel tusschen Noord-Europa eenerzijds en den Levant en het Verre Oosten anderzijds. Gedurende 1937 waren de Noorsche vischexporteurs in staat veel zaken te doen in Griekenland door bemiddeling van Genueesche makelaars. In dit verband wordt eveneens een interessante bedrijvigheid ontwikkeld door de Levant jaarbeurs, welke ieder jaar te Bari van 6 September tot 21 September wordt gehouden en welke dit jaar veel landen uit Zuid-Amerika moet aantrekken, die hun handelsbetrekkingen met Turkije, Griekenland, Joego-Slavië, enz. willen uitbreiden. Ook Siameesche en Japansche deelneming is niet uitgesloten. Er zouden belangrijke inlichtingen binnengekomen zijn van den Levant eveneens voor Zuid-Afrikaansche goederen, waardoor er kans bestaat op een Zuid-Afrikaansch paviljoen.

\* \*

Het programma betreffende de hernieuwing van de Italiaansche handelsvloot is evenwel niet beperkt tot de bovenvermelde diensten, daar de Minister voor Verkeerswezen eveneens heeft aangekondigd, dat de Finnare vijf passagiersschepen wil bestellen. In de eerste plaats een metende 4.000 ton bruto en met een snelheid van 19 knopen voor de Middellandsche Zeediensten en voorts ook een groote lijnboot voor den dienst op het Verre Oosten. Dit schip zal ongeveer 16.500 ton bruto meten, terwijl de machines een vermogen zullen hebben van 30.000 as-PK, hetgeen wil zeggen, dat de snelheid veel grooter zal zijn dan die van het motorschip Victoria van de Lloyd Triestino, welke nog steeds de snelste motorboot in de vaart is, met een gemiddelde snelheid van 23 knopen. Het is daarom niet uitgesloten, dat de Italiaansche handelsvloot binnenkort de snelste verbindingen tusschen Italië en het Verre Oosten zal onderhouden.

De Minister heeft niet vermeld, doch zulks is algemeen bekend, dat de Italiaansche lijnen eveneens overwegen de op den Zuid-Afrikadienst varende tonnage te vernieuwen door het inleggen van schepen,



waarvan de snelheid niet kleiner is dan 18 knopen. In de buitenlandsche pers is veel geschreven naar aanleiding van het feit, dat de Unie van Zuid-Afrika haar subsidie aan de Lloyd Triestino heeft gestaakt voor het onderhouden van den dienst. De Italiaansche pers heeft de zaak klaarblijkelijk niet besproken, omdat de Italiaansche reeders bezig zijn den dienst te verbeteren en niet in polemië willen treden. Bovendien overtreft de uitvoer van Italië naar de Unie in den laatsten tijd den invoer uit dat land, gaan er groote zendingen fruit van de Unie naar Zwitserland en Tsjecho-Slowakije via de haven van Genua, terwijl de havens aan den Levant kleeden, olijfolie, enz. naar de Z.-Afrikaansche havens verscheppen.

### AANTEKENINGEN.

#### Het goudembargo opgeheven.

Met ingang van 6 Augustus jl. is het uitvoerverbod van gouden munt en muntmateriaal, dat sedert de loslating van den gouden standaard bestond, opgeheven. Practische beteekenis heeft voor dit moment deze beslissing niet, aangezien immers sedert 17 Juni van het vorige jaar de gouduitvoeren in de practijk reeds weer werden toegestaan. Men behoefde daarvoor echter telkenmale de ontheffing van het uitvoerverbod. Aldus was een situatie ontstaan, die voor alle betrokken partijen, de Nederlandse Bank, de douane, de goudarbitrageanten veel administratieve rompslomp met zich bracht, en die geen enkel practisch nut had. De opheffing van het verbod ligt dus volkomen in de lijn, en is niet meer dan een consolidatie van den bestaanden toestand.

De opheffing van het verbod is gepaard gegaan met een voorstel om de Regeering bij de wet de bevoegdheid te verleenen om op elk moment dat haar dit goedgevondt een gouduitvoerverbod in te stellen, en wel op dezelfde basis als in de Crisisuitvoerwet: onder onverwijfde indiening bij de Staten Generaal van een wet tot bekrachtiging van een desbetreffend besluit.

Over het nut van een dergelijke bevoegdheid kan men van meening verschillen. Wanneer men zich realiseert wat de reële beteekenis is geweest van het

uitvoerverbod, dat in de wet van 26 September 1936 werd vastgelegd, dan moet men tot de conclusie komen, dat deze bepaling nimmer ook maar het geringste nut heeft gehad. Een uitvoerverbod heeft zin en is zelfs onmisbaar wanneer men na een muntdepreciatie maatregelen wil voorbereiden om de winst op goudbezit op één of andere wijze geheel of gedeeltelijk voor de gemeenschap op te eischen. Wil men dat niet en laat men den goudbezitter in het genot van het agio, dan heeft een goudexportverbod geen beteekenis. Feitelijk vraagt men zich af waarom ooit deze maatregel werd genomen; wij hebben daarop destijds reeds dadelijk gewezen. En wanneer men nu voor de toekomst het blijkbaar belangrijk vindt om op elk moment de maatregel weer te doen herleven, dan kan men daaruit niet anders concludeeren dan dat men denkt aan de mogelijkheid dat te eeniger tijd weer een goudwaarde-acces zou kunnen intreden en dat men dan jegens de bezitters een andere houding wil aannemen dan bij de depreciatie eind 1936, een veronderstelling die overigens allermint zoo fantastisch lijkt.

Met dat al een maatregel die voor het moment geen beteekenis heeft behalve dan een zuiver technische.

C. A. Kl.

#### De rijstpolitiek van het Nederlandsch-Indische Gouvernement.

Aan het verslag van den President van De Java'sche Bank ontleenen wij de volgende passage over de rijstpolitiek:

„De Overheidsbemoeienis ten aanzien van het voor de inheemsche sfeer als bron van inkomen zoo belangrijke product rijst bleef in 1937 op dezelfde leest geschoeid als in voorgaande jaren. Doelstelling bleef: het handhaven van een redelijk en — behoudens seizoensschommelingen — stabiel prijspeil, welk doel werd nagestreefd door het zoo nauwkeurig mogelijk reguleeren van den invoer en het bevorderen van de mobiliteit van de binnenlandsche rijstvoorraden.

Toen begin 1937 kwam vast te staan, dat wederom op een ruimen Westmoesson-padi-oogst kon worden gerekend en derhalve op Java een belangrijk overschot aan rijst beschikbaar zou komen, besloot de

### MAANDCIJFERS.

Gecombineerde Maandstaat der vier Nederl. Grootbanken (In millioenen guldens)	Per ult. Juli 1938		Per ult. Juni 1938	
<i>Activa:</i>				
Kas, kassiers en daggeldleeningen .....	282		281	
Nederlandsch schatkistpapier .....	144		149	
		426		430
Ander overheidspapier .....	60		61	
Wissels .....	27		22	
Bankiers in binnen- en buitenland .....	53		58	
Prolongaties op voorschotten en effecten .....	95		97	
		235		238
Debiteuren .....	258		264	
Effecten en syndicaten .....	69		70	
Deelnemingen (incl. voorschotten) .....	9		9	
		336		343
Gebouwen .....	18			17
Belegde bestemmingsreserven .....	2			2
Effecten leendepôt .....	18			18
		1.035		1.048
<i>Passiva:</i>				
Crediteuren .....		678		694
Wissels — eigen acceptaties .....	10		14	
„ — derden .....	6		6	
		16		20
Deposito's op termijn .....		54		53
Diverse rekeningen .....		15		9
Bestemmingsreserven .....		2		2
Effecten leendepôt .....		18		18
		783		796
		252		252
<i>Werkzaam kapitaal:</i>				
Aandeelenkapitaal .....	170		170	
Reserve .....	82		82	
		252		252

Regeering, teneinde den afzet hiervan te vergemakkelijken en zodoende een ongewenschten druk op het prijspeil te voorkomen, tot een verdere beperking van den invoer; Sumatra's Oostkust en Bengkalis, welke gewesten tot dusverre nog 50 pCt. van hun rijstbehoefden in het buitenland hadden mogen indekken, werden met ingang van 1 April volledig voor den invoer van buitenlandsche rijst gesloten, waarmede de laatste directe schakel tusschen de Nederlandsch-Indische en de buitenlandsche rijstmarkten werd verbroken.

Reeds dadelijk stond echter vast, dat zulks niet van blijvenden aard zou kunnen zijn, aangezien het op Java en elders voor export beschikbare surplus geenszins voldoende was om in de totale behoeften van de rijstimporteerende gebieden te kunnen voorzien. Toen dan ook in de tweede helft van het jaar het Java-surplus belangrijk begon terug te loopen, werden geleidelijk weder verschillende deelen van de Buitengewesten — eerst Menado en de Molukken, vervolgens Djambi, Indragiri, Bengkalis, Sumatra's Oostkust, de Westerafdeeling van Borneo en tenslotte in zekere mate Sumatra's Westkust — voor den invoer van buitenlandsche rijst opengesteld.

In de laatste maanden van 1937 vertoonden speciaal in Oost-Java de prijzen van de meer inferieure rijstsoorten, deels door oogstmislukkingen, doch ook als gevolg eener terughoudende verkooppolitiek van de pellerijen, een sterkere stijging dan door de Regeering wenschelijk werd geacht. Zij heeft daarop den export van goedkope rijst van West-Java naar Oost-Java krachtig bevorderd en, toen dit onvoldoende effect sorteerde, beperkte hoeveelheden buitenlandsche rijst op Java ingevoerd. In de periode December/Maart importeerde het Gouvernement circa 28.500 ton rijst, voornamelijk in Oost-Java, welke tegen lagere prijzen dan de voor de overeenkomstige kwaliteiten in het binnenland geldende aan den handel werd doorverkocht.

Gedurende de eerste weken van 1938 bleven niettemin de rijstprijzen zich nog in stijgende richting bewegen; eerst in Maart trad een merkbare daling in."

### MAANDCIJFERS.

#### EMISSIES IN JULI 1938.

Prov. en Gemeentel. Leeningen .... f 2.731.582,50 zijnde:

#### Nederland

##### Gem. Hengelo

f 1.934.000<sup>1)</sup> 3½% obl.  
à 99<sup>7</sup>/<sub>8</sub>% ..... f 1.931.582,50

##### Gem. Nijmegen

f 800.000<sup>2)</sup> 3½% obl.  
à 100% ..... „ 800.000,—

Industriele Ondernemingen ..... „ 1.848.750,— zijnde:

#### Nederland

##### Aandeelen:

##### N.V. Electro Zuur- en

Waterstofabriek  
f 250.000 aand. à  
150%<sup>3)</sup> ..... f 375.000,—

#### België

##### Obligatiën:

##### Tanneries & Maroquinerie belges

f 1.500.000 10 j. 4½%  
obl. à 98¼% ..... f 1.473.750,—

Electr., Gas-, Tel., Telegr.- en Waterl. Mijnen. .... f 12.054.000,— zijnde:

##### Ver. Staten:

##### Obligatiën:

##### Intern. Standard Electric Corp.

f 12.300.000  
4% 15 j. obl. à 98% f 12.054.000,—

Diversen<sup>4)</sup> ..... „ 11.331.382,— zijnde:

#### Nederland

##### Obligatiën:

##### N.V. Houthandel v/h.

G. Alberts Lzn. & Co.  
f 500.000 4% obl. à  
100% ..... f 500.000,—

#### België

##### Obligatiën:

##### Comp. Int. des Wagons-Lits et des Grands Express Européens

f 12.500.000<sup>5)</sup> 4% obl.  
à 98% ..... „ 10.831.382,—

Kerkelijke Leeningen ..... „ 247.550,— zijnde:

#### Nederland

##### Ger. Kerk v. R'dam-Zuid (Katendrecht)

f 75.000<sup>6)</sup> 3½% obl.  
à 100% ..... f 59.800,—

##### Ger. Kerk v. IJmuiden

f 50.000<sup>7)</sup> 3½% obl. à  
100% ..... „ 46.400,—

##### R.K. Kerkbest. d. Par. v. h. Allerheil. Sacrament, Delft, f 260.000<sup>8)</sup>

3½% obl. à 99¼%<sup>9)</sup> „ 44.815,—

##### R.K. Kerkbest. d. Par. v. O.L. Vrouw v. Goeden Raad, Beverwijk, f 95.000<sup>10)</sup>

3½% obl. à 99¼%<sup>11)</sup> ..... „ 1.530,—

##### R.K. Par. Kerkbest. v. d. H. Bavo, Heemstede, (Berkenrode), f 200.000<sup>12)</sup>

3½% obl. à 99¼%<sup>13)</sup> ..... „ 81.205,—

##### St. Thomas à Villa-Nova Sticht., Haarlem en St. Augustinus-Sticht., Utrecht, f 475.000<sup>14)</sup>

3½% obl. à 100% „ 7.000,—

##### Ver. t. Bevord. v. Christ. Onderw. Veenendaal f 31.000<sup>15)</sup>

3½% obl. à 100% ..... „ 6.800,—

Totaal .... f 28.213.264,50

1) Van de totale leening, groot f 4.334.000, is reeds f 2.400.000 op emissievoorwaarden geplaatst.

2) Van de totale leening, groot f 1.795.000, is reeds f 995.000 op emissievoorwaarden geplaatst.

3) Uitsluitend voor aandeelhouders 3 : 1.

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

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	8-13 Aug. 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenk. tijdvak 1937	8-13 Aug. 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenk. tijdvak 1937	1938	1937
Tarwe .....	25.165	644.937	1.055.588	—	4.295	17.735	649.232	1.073.323
Rogge .....	1.950	101.971	153.740	—	—	2.875	101.971	156.615
Boekweit .....	1.060	11.440	11.184	—	—	—	11.440	11.184
Maïs .....	9.454	766.388	678.050	250	58.920	103.281	825.308	781.331
Gerst .....	4.463	236.070	175.286	—	10.374	6.689	246.444	181.975
Haver .....	1.000	115.942	94.402	—	7.812	3.180	123.754	97.582
Lijnzaad .....	775	100.168	120.575	1.505	141.979	148.608	242.147	269.183
Lijnkoek .....	1.190	37.802	47.251	—	125	—	37.927	47.251
Tarwemeel .....	205	36.833	23.960	—	8.056	3.718	44.889	27.678
Andere meelsoorten .....	358	20.205	24.294	105	3.550	2.723	23.755	27.017

4) Bovendien Conversie Nederland N.V. Amsterd. Ballast Mij. f 1.400.000 3½% obl. à 99% en Bouwmij. De Vriend-schap f 1.100.000 4% obl. à 100%, waarvan reeds f 200.000 op inschr. voorwaarden is geplaatst.

5) Conversieleening f 2.000.000, waarvan f 1.750.000 in Londen, f 250.000 in Amsterdam geplaatst, pro resto groot f 1.266.800 (op Amsterd. ged. f 158.350). Afgetrokken voor conversie in Nederland f 1.418.618.

6) Van het netto-provenu der leening is een bedrag van f 15.200 voor conversie afgetrokken.

7) Van het netto-provenu der leening is een bedrag van f 3.600 voor conversie afgetrokken.

8) Van het netto-provenu der leening is een bedrag van f 214.000 voor conversie afgetrokken.

9) Koers v. houders v. aflosb. gest. obl. 99½%.

10) Van het netto-provenu der leening is een bedrag van f 93.000 voor conversie afgetrokken.

11) Koers v. houders v. aflosb. gest. obl. 99½%.

12) Van het netto-provenu der leening is een bedrag van f 118.000 voor conversie afgetrokken.

13) Koers v. houders v. aflosb. gest. obl. 99½%.

14) Van het netto-provenu der leening is een bedrag van f 468.000 voor conversie afgetrokken.

15) Van de totale leening groot f 45.000 is reeds een bedrag van f 14.000 op inschrijvingsvoorwaarden geplaatst. Van het netto-provenu der leening is f 24.200 voor conversie afgetrokken.

**Introductions.**

Voorts werd hier te lande de inschrijving opengesteld op een beperkt bedrag.

Cert. v. f 100.- 3½% Financial Agreement Loan, Eire à pl.m. 78%.

4% obl. Finland 1937 à pl.m. 64¾%.

Cert. v. 10 gew. aand. groot \$ 1 per aand. Curtiss-Wright Corp. à pl.m. \$ 4 p. aandeel.

Cert. v. 10 gew. aand. \$ 25 nom. Phelps Dodge Corp. à pl.m. \$ 20¾ per aandeel depötfractiebew. 1/100 resp. 1/500 aand. Gemengd bez. v. aand. in Zuid-Afrik. Ondernemingen (Mij. v. Z.-Af. Waarden N.V.) à pl.m. f 883, resp. f 178.

Depötfractiebew. 1/50 resp. 1/500 aand. Serie A, cum. pref. Serie B, gew. aand. Zuid-Afrikaansche Waarden à resp. pl.m. f 207, f 1027.50 en f 217 en f 1077 depötfracties „Canadaf” à pl.m. f 540.

**Emissies in 1938.**

(In Gulden).

	Obligatiën	Nieuw kapitaal:		Conversie:
		Aandeelen	Totaal	
Jan. ....	2.461.075,-	1.740.000,-	4.201.075,-	1.076.516.650,-
Febr. ....	9.267.401,25	636.000,-	9.903.401,25	110.140.600,-
Maart ...	17.951.327,50	1.650.000,-	19.601.327,50	81.525.748,-
April ...	466.292,50	157.500,-	623.792,50	4.852.400,-
Mei ...	20.122.140,50	20.122.140,50	40.244.281,00	4.613.850,-
Juni ...	24.164.620,-	5.856.250,-	30.020.870,-	1.460.650,-
Juli ...	27.838.264,50	375.000,-	28.213.264,50	4.664.618,-
	102.271.121,25	10.414.750,-	112.685.871,25	1.283.551,61

**Indexcijfers van belangrijke voedings- en genotmiddelen en grondstoffen.**

	Indexcijfer voedings- en genotmiddelen	Indexcijfer agrarische grondstoffen	Indexcijfer niet-agrar. grondstoffen	Algemeen indexcijfer grondstoffen	Algemeen indexcijfer	Indexcijfer Indische uitvoerproducten
Juni 1938...	45,5	38,9	55,7	48,0	47,1	39,2
Juli " ...	46,5	41,3	55,9	49,3	48,2	43,9
2-9 Aug. " ...	46,1	40,8	56,1	49,1	48,0	44,8
9-16 " ...	44,8	40,8	55,7	48,9	47,3	44,7

**ONTVANGEN BOEKEN.**

*Psychologie der Reclame* door Dr. F. Roels. (Amsterdam 1938; H. J. W. Becht).

De schrijver behandelt achtereenvolgens de volgende onderwerpen: Zuivere en toegepaste psychologie — De taak der reclame — Het publiek en zijn behoeften — De methodiek van de psychologie der reclame — De waarneeming van het reclamemiddel — De opmerkzaamheid in de reclame — Geheugen en herinnering in de reclame — Het begrips- en oordeelsvermogen van het publiek — Het gevoel in de reclame — Het appèl op de behoeften.

Deze uitgebreide keurig verzorgde, op kunstdruppapier gedrukte en rijk geïllustreerde, uitgave wil antwoord geven op de vraag in hoeverre de reclame haar voordeel kan doen met kennis van de psychologische wetten met betrekking tot de reclame en waarvan het bestaan proef-ondervindelijk is aangetoond.

*Annuaire Statistique de la Société des Nations 1937/1938.* (Genevè 1938).

**STATISTIEKEN.**

**BANKDISCONT'O'S.**

Ned. Disc. Wissela. 2	3 Dec. '36	Lissabon	4 11 Aug. '37
Bel. Binn. Eff. 2½	3 Dec. '36	Londen	2 30 Juni '32
Vrsch. in R.C. 2½	3 Dec. '36	Madrid	5 15 Juli '35
Athene	6 4 Jan. '37	N.-York F.R.B.	1 26 Aug. '37
Batavia	3 14 Jan. '37	Oslo	3½ 5 Jan. '38
Belgrado	5 1 Febr. '35	Parijs	2½ 12 Mei '38
Berlijn	4 22 Sept. '32	Praag	3 1 Jan. '36
Boekarest	3½ 5 Mei '38	Pretoria	3 15 Mei '33
Brussel	3 30 Mei '38	Rome	4½ 18 Mei '36
Boedapest	4 28 Aug. '35	Stockholm	2½ 1 Dec. '33
Calcutta	3 28 Nov. '35	Tokio	3 46 11 Mrt. '38
Dantzig	4 2 Jan. '37	Weenen	3½ 10 Juli '35
Helsingfors	4 3 Dec. '34	Warschau	4½ 18 Dec. '37
Kopenhagen	4 19 Nov. '36	Zwits. Nat. Bk.	1½ 25 Nov. '36

**OPEN MARKT.**

	1938				1937	1936	1914
	13 Aug.	8/13 Aug.	1/6 Aug.	25/30 Juli	9/14 Aug.	10/15 Aug.	20/24 Juli
Amsterdam Partic. disc.	1/4	1/4	1/4	1/4	1/4	13/8-1/2	3 1/4-4 1/4
Prolong.	1/2	1/2	1/2	1/2	1/4 3/8	1 1/4	3-4 1/4
Londen Daggeld.	1/2-1	1/2-1	1/2-1 2)	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1
Partic. disc.	17/32	17/32	17/32 2)	17/32	17/32-9/16	17/32-9/16	9/16-2 1/4
Berlijn Daggeld	2 1/4-1/2	2 1/4-5/8	2 1/8-3 1/4	2 1/8-3 1/8	2 1/8-7/8 3)	2 1/8-3 1/8	2 1/8-3 1/8
Maandgeld	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	2 1/2-7/8 3)	2 3/4-7/8	2 1/2-7/8
Part. disc.	2 7/8	2 7/8	2 7/8	2 7/8	2 7/8 3)	2 7/8	2 7/8
Warenw...	4-1 1/2	4-1 1/2	4-1 1/2	4-1 1/2	4-1 1/4 3)	4-1 1/4	4-1 1/4
New York Daggeld 1)	1	1	1	1	1	1	3/16
Partic. disc.	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/4	1

1) Koers van 12 Aug. en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.  
2) Koers van 2/6 Aug. 3) Koers van 9/13 Aug.

**WISSELKOERSEN.**

**KOERSEN IN NEDERLAND.**

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
9 Aug. 1938	1.83¾	8.95¼	73.65	5.00¼	31.08	100¾/16
10 " 1938	1.83¾	8.95¾	73.60	5.00¾	31.02½	100¾/16
11 " 1938	1.83¾	8.95¾	73.53	5.00¾	30.92	100¾/16
12 " 1938	1.83¾	8.94¾	73.60	5.00	30.92	100¾/16
13 " 1938	1.83¾	8.94¾	73.60	5.00	30.89	100¾/16
15 " 1938	1.83¾	8.93¾	73.53	4.99¾	30.88½	100¾/16
Laagste d.w.)	1.83	8.93¾	73.45	4.99	30.85	100
Hoogste d.w.)	1.83¾	8.95¾	73.70	5.02	31.12	100¼
Muntpariteit	1.469	12.1071	59.263	9.747	24.906	100

Data	Zwitserland *)	Praag 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid **)
9 Aug. 1938	42.04	6.33½	—	—	—
10 " 1938	42.—	6.33	—	—	—
11 " 1938	41.98	6.34	—	—	—
12 " 1938	42.03	6.34	—	—	—
13 " 1938	42.01	6.34	—	—	—
15 " 1938	42.—	6.34	—	—	—
Laagste d.w.)	41.90	6.30	—	9.65	—
Hoogste d.w.)	42.07	6.36	1.45	9.70	—
Muntpariteit	48.003	7.371	1.488	13.094	48.52

Data	Stock-holm *)	Kopen-hagen *)	Oslo *)	Helsing-fors 1)	Buenos-Aires 1)	Montreal 1)
9 Aug. 1938	46.17½	39.97½	45.—	3.95	48	1.82¾
10 " 1938	46.17½	39.97½	45.—	3.95	48	1.82¾
11 " 1938	46.17½	39.97½	45.—	3.96	47¾	1.82¾
12 " 1938	46.12½	39.95	44.97½	3.95	47¾	1.82¾
13 " 1938	46.12½	39.95	44.97½	3.95	47¾	1.82¾
15 " 1938	46.10	39.92½	44.95	3.95	47¾	1.82¾
Laagste d.w.)	46.05	39.85	44.87½	3.92	47	1.82
Hoogste d.w.)	46.20	40.02½	45.05	3.98	48¾	1.83¾
Muntpariteit	66.671	66.671	66.671	6.266	95¾	2.1878

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

**KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).**

Data	Londen (\$ per £)	Parijs (\$ p. 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mk.)	Amsterdam (\$ p. 100 gld.)
9 Aug. 1938	4,87¼/16	2,72¾	40,10	54,48
10 " 1938	4,88½/16	2,73	40,12	54,53
11 " 1938	4,87¼/16	2,72¼/16	40,10	54,48
12 " 1938	4,87¼	2,72¾	40,10	54,50
13 " 1938	4,87¼	2,72¾/16	40,09	54,50¼
15 " 1938	4,87¾/16	2,72¾/16	40,08	54,49
16 Aug. 1937	4,98¾	3,75¾	40,22¾	55,14
Muntpariteit ..	4,86	3,90¾	23,81¼	40¾/16

## KOERSEN TE LONDEN.

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	30 Juli 1938	6 Aug. 1938	8/13 Aug. 1938 Laagste   Hoogste	13 Aug. 1938
Alexandrië ..	Piast. p. £	97½	97½	97½   97½	97½
Athene ....	Dr. p. £	547½	547½	540   555	547½
Bangkok...	Sh. p. tical	1/10½	1/10½	1/10½   2/1½	1/10½
Budapest ..	Pen. p. £	24%	24%	24%   24%	24%
Buenos Aires¹	p. pesop. £	18.87½	18.75	18.68   18.92	18.87½
Calcutta ....	Sh. p. rup.	1/5½	1/5½	1/5½   1/5½	1/5½
Istanbul ..	Piast. p. £	616	615	615   615	615
Hongkong ..	Sh. p. \$	1/3	1/3	1/3   1/3	1/3
Kobe .....	Sh. p. yen	1/2	1/2	1/2   1/2	1/2
Lissabon ....	Escu. p. £	110 1/16	110 1/16	110   110	110 1/16
Mexico .....	\$ per £	—	—	—   —	—
Montevideo ..	d. per £	20	20½	19¾   21	20½
Montreal ..	\$ per £	4.93½	4.91¼	4.89   4.91¼	4.89½
Rio d. Janeiro	d. per Mil.	227 3/8	2¾	2¾   2¾	2¾
Shanghai ..	d. p. \$	8½	8	7½   8½	8
Singapore ..	Sh. p. \$	2/4	2/4	2/3   2/4	2/4
Valparaiso ²).	\$ per £	123	123	123   123	123
Warschau ..	Zl. p. £	26½	26	25¾   26½	26

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

## ZILVERPRIJS

	Londen¹)	N.York²)	Londen
9 Aug. 1938..	19½	42%	142/7½
10 „ 1938..	19½	42%	142/6
11 „ 1938..	19½	42%	142/4½
12 „ 1938..	19½	42%	142/8
13 „ 1938..	19½	—	142/9
15 „ 1938..	19½	42%	142/8
16 Aug. 1937..	20	44%	139/7
27 Juli 1914..	24½	59	84/10¾

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

## GOLDPRIJS ³)

	Londen¹)	N.York²)	Londen
9 Aug. 1938..	19½	42%	142/7½
10 „ 1938..	19½	42%	142/6
11 „ 1938..	19½	42%	142/4½
12 „ 1938..	19½	42%	142/8
13 „ 1938..	19½	—	142/9
15 „ 1938..	19½	42%	142/8
16 Aug. 1937..	20	44%	139/7
27 Juli 1914..	24½	59	84/10¾

## STAND VAN 's RIJKS KAS.

Vorderingen.	30 Juli 1938	7 Aug. 1938
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank .....	f 172.893.536,38	f 182.637.825,91
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	„ 464.860,15	„ 1.239.053,36
Voorschotten op ultimo Juni 1938 a/d. gemeent. verstr. op a. haar uit te keeren hoofds. der pers. bel., aand. in de hoofds. der grondbel. en der gem. fondsbel., alsmede op. op die belastingen en op de vermogensbelasting	—	—
Voorschotten aan Ned.-Indië .....	6.345.182,61	10.499.861,59
Idem aan Suriname .....	11.052.441,48	11.072.700,48
Kasvord. weg. creditverst. a/h. buitenl. Daggeldleeningen tegen onderpand ..	103.042.816,26	102.826.477,68
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabelen Vord. op het Alg. Burg. Pensioenf. ¹) ...	30.155.110,—	32.994.702,11
Vord. op andere Staatsbedrijven ¹) ....	11.718.583,80	11.553.452,36
Verplichtingen		
Voorschot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrooi verstrekt Schatkistbiljetten in omloop .....	f 227.720.000,—	f 227.170.000,—
Schatkistpromessen in omloop .....	—	—
Zilverbons in omloop .....	1.086.465,50	1.086.350,—
Schuld op ultimo Juni 1938 a/d. gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondbel. e. d. gem. fondsb. alsmede op. op die bel. en op de vermogensbelasting ..	7.479.067,10	7.479.067,10
Schuld aan Curaçao ¹) .....	966.607,75	946.607,75
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenf. ¹) ..	52.485.114,48	66.518.875,71
Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. ¹) ....	222.107.018,98	233.264.114,65
Id. aan andere Staatsbedrijven ¹) .....	30.026.470,32	30.026.470,32
Id. aan diverse instellingen ¹) .....	204.511.864,80	204.932.752,05

## NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

	6 Aug. 1938	13 Aug. 1938
Saldo Javasche Bank .....	f —	f —
Saldo b. d. Postchèque- en Girodienst	„ 331.000,—	„ 132.000,—
Verplichtingen:		
Voorschot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell. ..	10.500.000,—	5.988.000,—
Schatkistpromessen in omloop .....	11.000.000,—	16.000.000,—
Schatkistbiljetten in omloop .....	5.000.000,—	5.000.000,—
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds .....	818.000,—	818.000,—
Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarbank .....	1.909.000,—	2.392.000,—
Belegde kasmiddelen Zelfbesturen .....	980.000,—	1.030.000,—
Voorschot van de Javasche Bank .....	2.652.000,—	960.000,—

¹) Betaalmiddelen in 's Lands Kas f 32.064.000,—.

## SURINAAMSCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opsch. schulden	Discont.	Div. rekening¹)
16 Juli 1938..	876	1.058	520	554	1.244
9 „ 1938..	876	1.039	750	552	1.221
2 „ 1938..	876	1.259	485	554	1.231
25 Juni 1938..	882	1.080	619	553	1.196
18 „ 1938..	881	1.004	615	554	1.184
1 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

¹) Sluftp. der activa.

## NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 15 Augustus 1938.

Activa.		
Binnenl. Wis- sels, Prom., enz. in disc.	Hfdbk. f 8.812.696,23 Bijbnk. „ 369.595,54 Ag. sch. „ 390.764,20	f 9.573.055,97
Papier o. h. Buitenl. in disconto	Idem eigen portef. f 4.950.000,—	—
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel.	—	4.950.000,—
Beleeningen	Hfdbk. f 271.229.359,13¹) incl. vrach. Bijbnk. „ 3.387.094,98 Ag. sch. „ 23.408.718,04	f 298.025.172,15
Op Effecten enz. ..	f 296.884.155,32¹)	—
Op Goederen en Ceel. ..	f 1.141.016,83	298.025.172,15¹)
Voorschotten a. h. Rijk .....	—	—
Munt, Goud .....	f 108.287.535,—	—
Muntmat., Goud .....	f 1.372.265.074,90	—
Munt, Zilver, enz. ..	f 21.989.078,29	—
Muntmat., Zilver. ..	—	1.502.541.688,19²)
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfondsen .....	—	43.558.504,49
Gebouwen en Meub. der Bank .....	—	4.580.000,—
Diverse rekeningen .....	—	7.432.114,31
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221) ..	—	8.905.871,61
	f 1.879.566.406,72	
Passiva.		
Kapitaal .....	f 20.000.000,—	—
Reservefondsen .....	4.860.787,51	—
Bijzondere reserve .....	7.102.179,67	—
Pensioenfondsen .....	11.847.375,60	—
Bankbiljetten in omloop .....	911.739.590,—	—
Bankassignatiën in omloop .....	22.469,49	—
Rek.-Cour. f Het Rijk	f 191.744.569,50	—
saldo's: Anderen ..	f 730.253.883,38	921.998.452,88
Diverse rekeningen .....	—	1.995.551,57
	f 1.879.566.406,72	
Beschikbaar metaalsaldo .....	f 769.236.312,52	—
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is ..	—	1.923.090.781,—
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht .....	—	—

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

²) Waarvan in het buitenland .....

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opsch. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-kings-perc.
	Munt	Muntmat.				
15 Aug. '38	108288	1.372.265	911.740	922.021	769.236	81,9
8 „ '38	108288	1.372.540	921.148	909.832	769.098	81,9
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54

Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Diverse rekeningen ¹)
15 Aug. 1938	9.573	—	298.025	4.950	7.432
8 „ 1938	9.333	—	296.693	4.950	7.383
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

¹) Onder de activa.

## JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opsch. schulden	Beschikb. metaal-saldo
13 Aug. '38¹)	137.210	—	193.010	61.930	35.234
6 „ '38¹)	137.520	—	194.460	67.270	32.828
16 Juli 1938	116.886	19.939	190.018	61.526	36.207
9 „ 1938	116.886	19.970	192.881	57.951	36.523
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaal.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen ¹)	Dek-kings-percentage
13 Aug. '38¹)	3.580	72.450	54.430	54	54
6 „ '38¹)	3.010	76.620	57.300	53	53
16 Juli 1938	2.982	14.655	46.225	52.592	54
9 „ 1938	2.621	14.979	46.381	46.070	55
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

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