

Economisch-Statistische Berichten

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

23^e JAARGANG

WOENSDAG 5 OCTOBER 1938

No. 1188

COMMISSIE VAN REDACTIE:

P. Liefstinck; 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 Ruigeplootweg.
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8468.

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.

Ontspanning? door Prof. Dr. N. J. Polak.....	744
Van Nationalisme tot Internationalisme op economisch gebied? door Dr. H. M. H. A. van der Valk	744
Verkeersproblemen in Nederlandsch-Indië door Ir. H. R. Beukelman	745
Fondsvorming door de Overheid door Mr. Dr. A. van Doorninck	749
De nieuwe transferregeling door C. A. Klaasse	750
Het moderne kartelwezen door M. F. J. Cool	751
Sociale Verzekering — Het rapport van N.V.V. en S.D.A.P. door Dr. G. F. Fortanier	752
AANTEKENINGEN:	
Is de bouw van groote oceaanschepen economisch verantwoord?	754
Het reizigers- en goederenvervoer op de Nederlandse Spoorwegen door Ir. H. E. Verschoor	756
De Pond-Dollarverhouding	757
BOEKBESPREKINGEN:	
Rotterdam, vrijer dan een Vrijhaven	758
MAANDCIJFERS:	
Indexcijfers van Nederlandsche aandelen	757
Emissies in September 1938	758
Statistieken:	
Groothandelsprijzen	760—761
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten	759, 762

GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

De markt heeft vanzelfsprekend in de verslagweek in het teken van het oorlogsgevaar gestaan. Op de wisselmarkt was daarvan de voornaamste consequentie, dat het Egalisatiefonds de binding van den Gulden met het Pond losliet, en den koers op den Dollar ging oriënteren. In het begin van de week hadden onze monetaire autoriteiten den Pondenkoers, ondanks de verdere stijging van de Dollarnoteering te Londen, nog gehandhaafd, met het gevolg, dat de Dollar hier tot boven de 1.88 kon stijgen. Op dat moment echter heeft het Egalisatiefonds het roer omgegooid, ongetwijfeld op de overweging, dat nu bij de Pondennotering factoren in het spel kwamen, die met een lang-reconomische ontwikkeling niet meer te maken hebben, doch aan de oorlogsdreiging weerspiegelden, zoodat men den Gulden die beweging niet meer mocht laten meemaken. Het Pond werd losgelaten, en het daalde op den kritieken Woensdag tot 8.48. Daarna bracht de wending in de politieke situatie een zeer snel herstel, zoodat deze valuta de week sloot bijna op het peil, waarop tevoren ons Egalisatiefonds steeds als koper was opgetreden. In het begin van de nieuwe week was de stemming weer onzekerder, en daalde de koers tot 8.82. Hoewel nu de oorlogskans geen rol meer speelde, heeft blijkbaar toch het Egalisatiefonds het nog niet wenschelijk geoordeeld de koppeling van Gulden aan Pond weer te herstellen, en wil men eerst zien of de Engelsche monetaire autoriteiten het jongste verloop aangrijpen om de Pond-Dollarverhouding zich verder te doen wijzigen onder invloed van het vrijwel constant bestaande aanbodssurplus van Ponden. Blijkbaar is er van toevloed van recentelijk uit Engeland uit vrees voor oorlog gevlucht kapitaal weinig sprake, wellicht omdat meer en meer de opinie de overhand krijgt, dat het Pond in den komende tijd onder zwaren druk zal staan.

De Dollarnoteering is, nadat de genoemde wijziging in de monetaire politiek te onzent was ingetreden, teruggevoelen, eerst tot 1.86, daarna geleidelijk verder tot 1.83½, welk peil ook in het begin van de nieuwe week ongeveer werd gehandhaafd. Belgische Francs gingen met den Dollar op en neer, terwijl Fransche Francs met het Pond mee fluctueerden. De omzetten zijn op onze markt veel geringer geweest dan die, welke elders werden geconstateerd, en men heeft den indruk, dat er per saldo niet veel wijziging kwam in de positie van ons Egalisatiefonds, m.a.w., dat de afgifte van Dollars, die in het begin van de week vrij grooten omvang aannam, vrijwel werd gedekt door evenredige Pondenaankopen.

Gezien de moeilijkheden om niet te zeggen onmogelijkheid van calculaties voor de goudarbitrage, valt het niet te ontkennen, dat de activiteit der Egalisatiefonds in de verslagweek van zeer groote beteekenis is geweest, en dat zonder deze interventie de toestand er op de wisselmarkt heel wat wisselvalliger zou hebben uitgezien.

Zooals gezegd, heeft na de dagen van hoogspanning zich de oude situatie betrekkelijk snel weer hersteld, al moet nu worden afgewacht hoe het verdere verloop van Ponden zal zijn. De termijnmarkt geeft eveneens een vrijwel volledig herstel te zien, nadat enkele dagen extreme koersen tot stand waren gekomen, en vaak geen koper te vinden was. Hetzelfde geldt uiteraard voor Sperrmarkten, waar vooral in het begin van de nieuwe week een relatief gunstige tendens te constateeren viel.

Geld- en beleggingsmarkt hebben eveneens enkele dagen van scherpe reactie doorgemaakt, maar ook daar is in zeer korten tijd bijna de „vooroorlogse” situatie hersteld. De stelling, dat de koersen heel wat sneller dalen dan een herstel intreedt, heeft zich dit keer niet bewaard. Want wanneer men thans de prijscourant beziet, lijkt een koers van 94 voor 3—3¼ Nederland ongelooftlijk.

ONTSPANNING ?

Als Potgieter de vorige week de achterkleinkinderen van Jan en Jannetje eens had kunnen zien! Jan Cordaat en Jan Maat maakten zich gereed, gesteund door Jan Paraat van het Bezuidenhout, die bij Jan Compagnie en Jan Industrie een oogje in het zeil houdt en als het hard nodig is de leiding neemt. Zij hadden enkele weken geleden hun Landvrouwe toegezongen, dat zij Holland wilden houwen en wat de plicht van iedren jongen is en zij maakten zich op, ernaar te handelen, als het, onverhoopt, nodig zou zijn. Onmiddellijk gevaar was er nog niet, gelijk Jan Baas, die het gezin op rustige wijze in de juiste moedige en bemoedigende toon toesprak, terecht betoogde. Niettemin verkeerden Jan Salie en vele van zijn zusters en nichten al in vrees en jammer. Ook zij hadden die veelbelovende liederen meegezongen, maar nu het ernst werd week hun vertrouwen in al die Jannen, die zij met de Koningin zo luide hadden toegejuicht.

Wat was er dan gaande? Negentien jaar geleden had men in Versailles grove fouten gemaakt. Op die fouten had men andere, nog ernstiger, fouten gestapeld. Wel hadden enige schuldigen aan die fouten oog gekregen voor het foutieve van hun daden en zelfs voor de onheilspellende gevolgen ervan, maar zolang er nog enkele waren, die de fouten nog niet zagen, was er van herstel geen sprake.

Jan was zelf niet schuldig aan de fouten van Versailles. Hij had zelfs heel wat moeite gehad om te voorkomen, dat er ook nog een fout te zijnen nadele zou zijn gemaakt. Overigens gingen ze buiten hem om. Slechts enkele Jannen hadden oog voor de gevolgen der gemaakte fouten, die ook op Jan's gezin zouden kunnen drukken. Maar Jan Salie, tezamen met Jan Spaarpot, Jan Goedleven en Jannetje Sentimenteel wisten te bewerken, dat Jan Cordaat en Jan Maat voortaan op een houtje moesten bijten. Jeanne Pax ging nog verder en vierde jaarlijks in November feest ter herdenking van de dag, waarop de grondslag voor de fouten van Versailles werd gelegd....

Het herstel der fouten kwam in gang. Maar niet wegens de overtuiging, dat er fouten waren gemaakt. Slechts door geweld of dreiging met geweld. Wat nodig en gerechtvaardigd was werd niet gegeven omdat het rechtvaardig was, maar omdat men het geweld vreesde. Zelfs had men het eerst nog, met dreiging van tegengeweld, afgewezen, in de hoop, dat de dreigenden tegenover die wederdreiging in hun schulp zouden kruipen. Toen dat niet het geval bleek, voldeed men noodgedwongen aan een in zichzelf rechtvaardige eis, niet ten koste van zichzelf, maar ten koste van een kleine derde en ten koste van de heerschappij van het recht.

Ook dit alles ging buiten Jan om, al zou het geweld Jan's gezin niet geheel onaangetaast hebben gelaten. Dáárom hadden Jan Salie en de zijnen gesidderd, dáárom zouden zij thans hun goede nationale producten als hulde geven aan dengene, die het geweld had voorkomen door ervoor te wijken en daardoor de deur opengezet voor de heerschappij van het geweld. Zelfs organiseerde men een nationale inzameling, in de hoop, dat Jan Spaarpot en Jan Goedleven een kleine premie zouden offeren voor hun veiligstelling.

Veiligstelling? Welke Jan met barse stem vol bittere spot en hoon dit woord herhaalde is ons ontgaan. Wellicht waren het er vele. Want minder dan ooit is door de afwending van geweld veiligstelling verkregen. Er is een pauze, waarin het leven op dezelfde voet voort kan gaan. Maar het vertrouwen op recht en orde en op bijstand ter handhaving daarvan is verdwenen.

Van overal dreigt thans gevaar. Evenwichten zijn verbroken. Ontzag voor de openbare mening, eerbied voor het recht, erkenning van rechtvaardige verlan-

gens van anderen, zij gaan alle teloor onder het machtsbesef, nu dáaraan is toegegeven. Toegegeven weliswaar om aan gerechtvaardigde eisen te voldoen, maar zal de machtsbewuste in de toekomst, wie het dan ook zij, zich tot gerechtvaardigde eisen bepalen?

Als in Jan's gezin wordt gecollecteerd, laat het dan zijn tot ruggesteun van Jan Cordaat en Jan Maat. Deze en Jan Paraat, Jan Compagnie, Jan Crediet en vele anderen zullen er zich op hebben voor te bereiden, dat zij misschien eens enige tijd op zichzelf moeten bestaan. Al zou die voorbereiding ook de positie aantasten van Jan Spaarpot, Jan Goedleven, Jan Florijn, dit mag niet weerhouden te doen wat noodzakelijk is tot behoud van Jan en Jannetje's huishouden.

Jan Salie heeft weer even laten merken, dat hij er nog is. Laat hem niet opnieuw, in deze sfeer van tijdelijk weergekeerde rust, de overhand krijgen. Alleen als Jan sterk is, zal hij kunnen medewerken tot verwezenlijking van de werkelijke internationale ontspanning, waarvan men hoopt, dat thans de eerste phase is aangevangen. P.

VAN NATIONALISME TOT INTERNATIONAALISME OP ECONOMISCH GEBIED ?

De perspectieven op economisch gebied in de wereld mogen na de overeenkomst te München in meer of mindere mate verbeterd zijn, vast staat dat zij nog steeds onzeker blijven. Voor een optimistische stemming is geen plaats, zolang niet van twee kanten gestreefd wordt naar een verbetering van de betrekkingen in de wereld. Economische en politieke factoren hebben, zoowel zelfstandig als door onderlinge wisselwerking het streven naar nationale zelfvoorziening in de laatste jaren voortdurend aangeemoedigd. Sedert het midden van de vorige eeuw is de wereld in vredestijd wellicht nooit verder verwijderd geweest van het optimum van internationale arbeidsverdeling dan thans het geval is. Het economisch herstel in bepaalde landen heeft weliswaar tot een verbetering geleid in de internationale conjunctuur in de periode van 1933 tot 1937, maar van een internationale opleving, waaraan alle landen der wereld deelnamen, kon niet worden gesproken¹⁾.

Het sterkst is de verwijdering van het stelsel van internationale arbeidsverdeling doorgevoerd in landen, welke het verst zijn gegaan op het gebied van oorlogsvoorbereiding, zooals Duitsland en Italië. In deze landen is het evenwicht op economisch en monetair gebied gehandhaafd kunnen worden door zeer ingrijpende maatregelen in het geheele economische en financiële kaderwerk, hetgeen, ondanks het bereiken van een toestand van Vollbeschäftigung, tot een verzwakking van de commercieel economische structuur (dit woord gebruikt in tegenstelling tot de militair economische structuur) heeft geleid. Zoolang echter de bewapening wordt voortgezet, blijft de bedrijvigheid op een hoog peil gehandhaafd.

Ook in die landen, waar het economisch nationalisme al of niet gedwongen, werd ingevoerd, kon geen volledig herstel op economisch gebied worden bereikt. De achter ons liggende jaren hebben thans wel voldoende geleerd, dat het middel van het uitvoeren van openbare werken teneinde de volkshuishouding weer op gang te brengen, slechts onder zeer bepaalde voorwaarden tot gunstige resultaten leidt. Het voorbeeld van Zweden, dat nog vaak in dit verband wordt aangehaald, kan zeker niet als bewijs dienen. In dit land was de conjunctuur al aanzienlijk verbeterd, toen de uitgaven voor openbare werken in omloop kwamen, en ook later was het kenmerk van het herstel in dit

¹⁾ Voor een samenvattend overzicht van de economische gebeurtenissen sinds 1929 leze men:

„Slump and Recovery 1929—1937” door H. V. Hobson; uitgegeven onder de auspiciën van het Royal Institute of International Affairs. (London 1938; Oxford University Press. Prijs 10/6).

land veeleer een exportconjunctuur dan een z.g. binnenlandsche conjunctuur. In Engeland hebben de groote bewapeningsopdrachten de huidige inzinking van de conjunctuur niet kunnen verhinderen, terwijl in de Vereenigde Staten het — partieele — conjunctuurherstel afbrak, toen de uitgaven voor openbare werken hun einde naderden, al is dit ook niet de eenige oorzaak daarvan geweest.

Ondanks het feit, dat het uitvoeren van openbare werken niet de welvaart kan brengen, waartoe de wereld in staat is, wordt deze politiek toch voortgezet om het euvel van de werkloosheid, die weer voor een belangrijk deel voortvloeit uit het economisch nationalisme, te bestrijden. Tengevolge van deze ontwikkeling en van de toenemende bewapening gaat de wereld zich steeds verder verwijderen van het optimum van internationale arbeidsverdeling.

Op het oogenblik lijken de omstandigheden gunstiger dan zij in de laatste jaren ooit zijn geweest om dezen vicieuze cirkel te doorbreken.

Welke voorwaarden moeten daarvoor vervuld worden? Algeheele terugkeer van het vertrouwen is slechts mogelijk door een aanzienlijke beperking van de bewapeningen. Dit zal echter in de landen, welke een groot deel van hun nationale inkomen voor dit doel uitgeven, een terugslag in het leven roepen, welke zal leiden tot een aanzienlijke stijging van de werkloosheid, tenzij op andere wijze het economisch leven zou worden ondersteund. Daarvoor is in de huidige omstandigheden noodzakelijk, dat een nationale economische politiek plaats maakt voor een herstel van de internationale handelsbetrekkingen.

Dit is echter voor de debiteurlanden weer niet mogelijk, indien zij bij dezen overgang geen steun ondervinden van de crediteurlanden, welke in het laatste decennium een politiek hebben gevolgd, die vaak juist het tegenovergestelde effect heeft bewerkstelligd. Zeer duidelijk blijkt dit uit de politiek van de Vereenigde Staten, welk land in het laatste jaar een deflatorischen druk op de wereld uitoefent. De oorzaken van dezen druk liggen weliswaar voor een deel in het gemis aan vertrouwen, maar de Vereenigde Staten hebben door hun economische isolatiepolitiek tot een verscherping van de economische moeilijkheden en daarmee tevens tot de politieke spanningen in Europa bijgedragen.

Hoe dit ook zij, indien de wereld en met name Europa, thans een periode van grootere welvaart tegemoet wil gaan, dan zullen ontwapening en herstel van de internationale handelsbetrekkingen hand in hand moeten gaan. Het is natuurlijk niet mogelijk om terug te keeren tot een toestand van internationale arbeidsverdeling, zooals deze vóór den oorlog of misschien zelfs vóór 1929 bestond. Daarvoor zijn de wijzigingen, die zich in de economische structuur van vrijwel alle landen hebben voltrokken, van te diepgaanden aard. Maar wel is er, ook met het oog op de thans bestaande verhoudingen, plaats voor een grotere vrijheid op het gebied van den internationalen handel dan thans het geval is.

In dit opzicht dient het initiatief in de eerste plaats uit te gaan van de Vereenigde Staten, omdat dit land den invoer met het oog op zijn positie als crediteurnatie veel te sterk heeft beperkt. Het is te hopen, dat de Vereenigde Staten hun belangstelling voor het lot van Europa, ook in economisch opzicht, in daden willen omzetten. Het spoedig tot stand komen van het Engelsch-Amerikaansche handelsverdrag, zou dan een tweede schrede kunnen vormen op den langen weg, welke leidt tot vreedzame betrekkingen tusschen de volkeren. De verruiming van den wereldhandel, die daaruit zou kunnen voortvloeien, zou den druk van buiten op industrielanden met een sterk nationaal georiënteerde economische politiek verlichten en daardoor de terugkeer tot verruiming van de internationale handelsbetrekkingen en tot gezonde verhoudingen op monetair gebied kunnen bevorderen.

v. d. V.

VERKEERSPROBLEMEN IN NEDERLANDSCH-OOST-INDIË.

Inleiding.

In een eilandenrijk met zeer uiteenlopende bevolkingsdichtheden, met groote verschillen tevens in de mate van economische ontwikkeling der gebiedsdeelen, doen zich talrijke problemen inzake het verkeer wezen voor.

Wanneer men zich echter, indachtig aan de verhoudingen in Nederland, bij een bespreking van verkeersproblemen in Oost-Indië meer beperkt en als vraagstuk meer in het bijzonder beziet het belangenconflict tusschen de verschillende middelen van vervoer, dan komt men al spoedig tot een tamelijk enge begrenzing en is het mogelijk en geoorloofd groote gebieden slechts vluchtig in beschouwing te nemen en van nadere bestudeering uit te sluiten.

Luchtverkeer.

In dit verband zij allereerst een blik geworpen op het modernste en tevens het snelste tot ontwikkeling gekomen middel van vervoer.

De beteekenis van de luchtvaart kan voor Nederlandsch-Indië moeilijk te hoog worden aangeslagen.

Tot voor weinige jaren ongedachte mogelijkheden zijn hierdoor geopend en een groot onbewerkt arbeidsveld ligt nog braak.

Men blijve zich echter bewust van de speciale taak, welke voor dit verkeersmiddel in het kader van koloniale verhoudingen is weggelegd en verliese de groote lijn niet uit het oog.

Voorshands lijkt het weinig waarschijnlijk, dat de K.N.I.L.M. financieel gesproken op eigen beenen zal kunnen staan.

Niet alleen, omdat men zich nog volop in de periode van pioniersarbeid bevindt, waarbij materieel gewin op het tweede plan blijft, doch vooral ook, omdat de bevolkingselementen, waaruit de Indische luchtvaartmaatschappij haar passagiers en bevrachters moet halen, gering in aantal zijn en in het niet verzinken tegenover de tientallen millioenen, welke in deze en de volgende generatie nog niet aan luchtverkeer toekomen.

Bestuurszorg en practische imperialistische politiek zijn de achtergrond, waartegen wij het insulaire en het interinsulaire vliegtransport in de eerste plaats moeten zien.

Het streven naar een uiteindelijke rentabiliteit moge niet alleen lofwaardig doch ook onmisbaar zijn, als eenige doelstelling is het ontoereikend en van te weinig stimuleerende kracht.

Vanuit dezen gezichtshoek bekeken, kunnen tijdelijke inzinkingen gemakkelijk worden aanvaard.

Om een voorbeeld te noemen:

De instelling door de K.N.I.L.M. van een geregelde luchtdienst tusschen de drie voornaamste plaatsen aan Java's Noordkust: Batavia, Semarang en Soerabaja, beteekende een groote tijdwinst tegenover het vervoer met de bestaande spoorwegverbindingen, de z.g. sneldienst van de K.P.M. en mogelijk verkeer per particuliere auto.

Niet alleen het personenverkeer, doch ook het postvervoer in de genoemde relaties kon daardoor veel vlugger bewerkstelligd worden, dan eerst mogelijk was.

De invoering van de nacht-expres door den Dienst der Staatsspoorwegen op 1 November 1936 heeft het beeld evenwel weer veranderd ten voordeele van den ijzeren weg.

Niet alleen Batavia en Soerabaja, de eindpunten, alsmede tusschengelegen plaatsen, die echter geen belang hadden noch hebben bij den bestaanden luchtdienst, profiteeren van de nacht-expres, doch door de aansluitende verbinding van de S.S. op Bandoeng, met Tjikampek als knooppunt en die van de Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij tusschen

Semarang en Solo, zijn de belangrijkste plaatsen op Java allen ingeschakeld.

Het gebruik maken van deze verbindingen beteekent een aanzienlijke bekorting van zakenreizen en een expeditie van normale handelscorrespondentie, die nauwelijks meer vatbaar is voor verbetering.

De in den namiddag tegen kantoorluiting door den handel verzonden poststukken, worden den volgenden morgen, na ettelijke honderden kilometers in den nachttrein te hebben afgelegd, te bestemder plaatse bezorgd.

Bestelgoed ondergaat eenzelfde snelle behandeling, hetgeen o.a. een groot gemak voor winkelzaken met filialen in andere plaatsen beteekent.

Het spreekt dan ook vanzelf, dat de invloed van een en ander op het K.N.I.L.M.-vervoer merkbaar is geweest — ook ten aanzien van den luchtdienst Bandoeng—Batavia v.v. voor wat betreft de beteekenis hiervan als schakel in de verbinding met Semarang en Soerabaja.

Ofschoon in persberichten wel is gesuggererd het instellen door de K.N.I.L.M. van een „nachtverbinding” langs Java's Noordkust lijkt het weinig waarschijnlijk, dat door genoemde Maatschappij in de naaste toekomst daartoe zal worden overgegaan.

In de eerste plaats omdat de betrekkelijk korte afstanden feitelijk niet meer dan een „avond”-verbinding mogelijk maken, doch ook omdat slechts een gedeeltelijk terughevelen van het thans door de spoorwegen — en op zeer bevredigende wijze — bediende vervoer zou kunnen worden verkregen en tenslotte omdat er nog genoeg andere doeleinden zijn, die zich duidelijker als taak voor de Indische Luchtvaart Maatschappij afteekenen.

Scheepvaart.

De binnenscheepvaart — in Nederland reeds in oude tijden en ondanks de huidige ongunstige positie nog altijd een factor van groote beteekenis in het verkeerwezen — is in Nederlandsch-Indië, behalve op enkele trajecten van waterrijke benedenrivieren, speciaal in de Buitengewesten, nooit tot groote ontwikkeling gekomen.

De sterke debietschommelingen der Indische rivieren in den drogen tijd en de regenmoesson, gepaard met een sterk verhang in midden- en bovenloop vormen van oudsher een belemmering voor het geregelde verkeer met vaartuigen van eenigen omvang en diepgang en evenmin waren de geografische omstandigheden — behoudens in enkele gevallen en dan nog over korte afstanden — gunstig voor den aanleg van kunstmatige waterwegen.

De kustvaart langs de groote eilanden is van oudsher van belang geweest; ook nadat mechanisch voortgedreven vaartuigen een rol gingen spelen, heeft de inlandsche prauw zich, ondanks tekort aan regelmaat en betrouwbaarheid van vervoer, door haar lage exploitatiekosten weten te handhaven.

Voor het interinsulaire scheepvaartverkeer is de Koninklijke Paketvaart Maatschappij het lichaam van overheersende beteekenis, ofschoon daarmede de inheemsche prauwvaart een niet onbelangrijke rol speelt.

Weinigen zullen niet den zegenrijken invloed erkennen van het bestaan van deze kapitaalkrachtige en efficiënte organisatie, welke onder Nederlandsche vlag de verbinding tusschen de verschillende deelen van den Archipel (met belangrijke uitloopers naar vreemde havens en andere werelddeelen) op voorbeeldige wijze verzorgt.

Vervoer te land.

Na dit vluchtige overzicht komende tot de beschouwing van het vervoer te land, treden vooral de sterk uit elkaar liggende ontwikkelingsfasen van de verschillende gebiedsdeelen van Nederlandsch-Indië naar voren.

Omstreeks 1860 heeft het spoorwegwezen zijn in-

trede gedaan en tot 1925 toe valt een gestadige groei van het ijzeren net waar te nemen niet alleen, doch bleef ook het door de spoorwegen bediende vervoer, door elkaar genomen, in stijgende lijn.

Omstreeks laatstgenoemd jaartal vertoonde zich een inzinking, welke niet in eerste instantie is te wijten aan den invloed van het motorverkeer, doch welke werd ingeleid door een conjunctuurschommeling, terwijl tevens de oogen werden geopend voor het feit, dat men in enkele gevallen in na-oorlogsche hausse-stemming en onder invloed van een verkeerd gegrepen welvaartspolitiek lijnen had gebouwd, wier bestaan economisch gesproken onvoldoende gerechtvaardigd bleek.

De Dienst der Staatsspoorwegen heeft de consequentie hiervan getrokken en eenige onrendabele lijnen gesloten en zelfs opgebroken (Makassar—Takalar, Toeloengagoeng—Trenggalek).

Voor de op Java en Sumatra's Oostkust werkzame particuliere spoor- en tramwegmaatschappijen bleken vele na 1914 tot stand gekomen en dus in dure jaren gebouwde netsuitbreidingen, financieel voor de ondernemers teleurstellend te zijn, doch als toevoerlijnen voor de hoofdverbindingen behielden zij toch een zekere beteekenis; de aanwezigheid dezer zijtakken behoeft talrijke streken voor isoleering van den exporthandel, terwijl deze uitloopers van het spoorwegnet ook bij de uitwisseling van voedingsgewassen, vooral in geval van misoogst en schaarschte, een rol speelden.

De opkomst van het motorverkeer, gepaard met de aantasting door de economische crisis hebben het beeld van het vervoer te land, in het bijzonder na 1929, in sterke mate gewijzigd.

Aanvankelijk voltrokken zich alleen aan het personenvervoer ingrijpende veranderingen.

Het reizigersverkeer per spoorweg had van oudsher en dikwijls over groote afstanden aanvullend transport per as over de gewone wegen noodig gehad.

Toen de auto niet alleen tot steeds grootere, doch ook tot voor meer beurzen betaalbare, prestaties in staat bleek, werd het veelal geaccidenteerde binnenland in snel tempo meer toegankelijk gemaakt of zelfs practisch ontsloten.

Dikwijls werd op deze wijze een verkorting van verbindingen verkregen, welke den spoorweg zeer in het nadeel bracht, ja deze zelfs in bepaalde gevallen alle beteekenis voor reizigersvervoer deed verliezen.

Als voorbeeld kan genoemd worden de verbinding van de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij tusschen Semarang en Magelang, langs den ijzeren weg gemeten 117 km, met daarin (tusschen Gemawang en Willem I) een zeer tijdrovend tandstaafgedeelte, welke verbinding, ofschoon voor goederen-transport in het algemeen en voor reizigersvervoer van en naar tusschengelegen punten van waarde gebleven, tusschen genoemde plaatsen practisch geen reizigers meer vervoert, sinds personenauto en autobus langs een goede 75 km lange wegverbinding tusschen genoemde plaatsen met grootere behouden snelheid het verkeer bedienen.

Ofschoon de gang van zaken in de jaren van opkomst van het motorverkeer daartoe wel eenige aanleiding geeft, zou het niettemin onjuist zijn, om den nadruk te laten liggen op het concurrerend karakter tegenover de spoorwegen van het door het motorverkeer bediende personenvervoer, zooals dit zich in de afgelopen 25 jaar ontplooid heeft.

Nieuwe vervoersbehoeften zijn geschapen en allerlei verkeer dat voordien onbestaanbaar was, is tot ontwikkeling gebracht op een wijze, zooals alleen mogelijk is in een land, waar nog op groote schaal pioniersarbeid kan worden verricht.

In het bijzonder geldt dit voor de Buitengewesten; de voortrekkers zijn hier de autodiensten van den Dienst der Staatsspoorwegen geweest.

Gewezen moet echter worden op de tendens van het motorverkeer om liever — en dan ten koste van het railtransport — bestaand vervoer tot zich te trekken, dan geheel nieuw vervoer tot ontwikkeling te brengen.

Deze, reeds op zichzelf zeer begrijpelijke, neiging werd nog bevorderd door de omstandigheid, dat de Overheid zich in den aanvang afzijdig hield van ordenend optreden.

Op de parallelverbindingen met de spoorwegen deden de autobussen de rail heftige concurrentie aan. De geboden voordeelen aan het publiek, waren deels reëel, doch voor zoover voortspruitende uit te laag berekende, niet loonnende tarieven — een veel voorkomend verschijnsel — waren zij dit niet.

Schijnbaar succes door volbezette bussen verleide andere exploitanten om met nieuw materieel en lagere tarieven ook een kans te wagen, waartegenover de bestaande ondernemingen zich niet konden handhaven.

Op verschillende, door betrekkelijk groote vervoersintensiteit begeerlijke, trajecten, heeft men zodoende het opkomen en weer verdwijnen van verscheidene autobusondernemingen kunnen waarnemen, een verschijnsel, dat met ernstig kapitaalsverlies gepaard is gegaan, en waarmede uiteindelijk niemand gebaat is geweest.

Het ontbreken van eenige bedrijfszekerheid lokte zeker niet uit om te trachten geheel nieuw vervoer op te bouwen.

Met veel moeite verkregen resultaten zouden onherroepelijk door de ongebreidelde concurrentie weer worden teniet gedaan.

De eigenlijke ontplooiing van het vrachtautoverkeer heeft eerst na 1929 plaats gevonden.

Sterker nog dan bij het personenvervoer openbaarde zich hier het streven om, waar mogelijk, reeds bestaand, d.w.z. tevoren door de spoorwegen bediend, transport tot zich te trekken.

Vervoerscoördinatie.

De eerste schrede op het gebied van ordening van het motorverkeer is gedaan met de op 1 September 1933 in werking getreden wegverkeersordonnantie (W.V.O.), waarop een wegverkeersverordening (W.V.V.) en eenige uitvoeringsmaatregelen aansluiten.

Ofschoon luidens de considerans bedoeld werd hiermede o.a. „een eerste stap te zetten op het gebied van de economische regeling van het verkeer” werd op dit punt in de praktijk geen succes geboekt.

Het bleek, dat deze wegverkeerswetgeving ontoereikend was om een ordening van het verkeer af te dwingen.

De gebreken waren van dien aard dat de aandacht der betrokken autoriteiten daarop moest vallen en zoo werd dan ook door de Indische Regeering op 11 Januari 1936 bij den Volksraad een ontwerpordonnantie ingediend tot nadere wijziging en aanvulling van de W.V.O. „in het bijzonder ter verkrijging van betere economische grondslagen voor het verkeer”.

In de Memorie van Toelichting op deze ontwerpordonnantie werden de gebleken tekortkomingen van de bestaande W.V.O. duidelijk belicht. Voor uitvoerig commentaar dient naar andere bronnen te worden verwezen ¹⁾.

Eenige hoofdpunten van de nieuwe wettelijke regeling volgen hieronder:

Het personenvervoer met openbare autobussen valt in de gewijzigde W.V.O. geheel binnen het kader van een vergunningsstelsel. De vergunning regelt de trajecten, de dienstregeling, de tarieven, het minimaal aantal autobussen en den tijdsduur, maximaal 5 jaar.

¹⁾ „De Wegverkeersordonnantie” door Dr. Ir. L. J. de Ven en Mr. Dr. F. J. W. H. Sandbergen, 2e druk Bandoeng 1936.

Wat betreft het vervoer met vrachtauto's: dit is slechts vergunningplichtig in bijzondere gevallen, nl. op daartoe door den Gouverneur-Generaal aangewezen trajecten, waarop of waarlangs een of meer vervoersondernemingen een geregelden dienst onderhouden.

Tot aanwijzing van een dergelijk traject, waarop met vrachtauto's, met een totaal toelaatbaar gewicht van 2000 kg slechts uit hoofde van een vergunning van den Directeur van Verkeer en Waterstaat mag worden gereden, wordt slechts overgegaan, indien daarop een zoodanig aanbod van vervoersgelegenheid met vrachtauto's bestaat, dat daaruit ernstige economische bezwaren voortvloeiën.

De vergunning voor een openbaar vrachtautobedrijf regelt de trajecten, het maximaal aantal vrachtauto's, den tijdsduur der vergunning en de soorten der te vervoeren goederen, indien de aanvrager zich tot het vervoer van bepaalde goederen wenscht te beperken.

Voor het bezigen van niet-openbare vrachtauto's is op een aangewezen traject eveneens een vergunning noodig; deze wordt echter slechts per voertuig verleend.

Een vergunning voor een openbare vrachtauto wordt slechts geweigerd, indien na gehouden onderzoek is gebleken, dat door verleening de ernstige economische bezwaren, welke tot de aanwijzing van het betrokken traject aanleiding hebben gegeven, zouden voortduren of herleven.

Zoowel aan een vergunning voor autobussen als aan een voor openbare vrachtauto's kunnen voorts voorwaarden worden verbonden als in het algemeen belang noodig worden geacht.

Een vergunning voor een niet-openbare vrachtauto kan niet worden geweigerd, indien de aanvrager aantoonst aanmerkelijke nadeelen in zijn bedrijf te zullen ondervinden.

De gewijzigde W.V.O. is op 1 Januari 1937 in werking getreden.

Ten aanzien van het rijden met openbare autobussen heeft de ordenende invloed zich al eenigszins doen gevoelen.

Van het rijden met vrachtauto's, meer in het bijzonder van openbare vrachtauto's, kan zulks nog niet gezegd worden. De eerste aanwijzing van trajecten is nog van zeer recenten datum (de afkondiging vond plaats in de Javasche Courant No. 60 van 29 Juli 1938) en heeft daardoor praktisch nog geen effect gesorteerd.

Afgezien van deze stagnatie, is ook daarom geen onmiddellijke krachtige invloed van dit stuk wetgeving te verwachten, omdat hiermede, zooals ten duidelijkste uit verschillende daarin verwerkte overgangsregelingen blijkt, slechts is beoogd, zooals de toenmalige Directeur van Verkeer en Waterstaat, Mr. Dr. J. A. M. van Buuren, het uitdrukte „om met voorzichtigheid en nauwgezette afweging van alle belangen een stap voorwaarts te doen in de richting van een goede, op economische grondslagen berustende, ordening van het verkeer”.

Aangezien het bestek van dit artikel diepergaande beschouwingen der Indische wegverkeerswetgeving niet veroorlooft en ik bovendien elders reeds eenige beschouwingen daarover publiceerde ²⁾ zal op de betrekkelijke voorschriften hier niet nader worden ingegaan.

Zoowel bij behandeling van dit stuk wetgeving in den Volksraad, alsook bij de moeizaam tot stand gekomen, op deze ordonnantie gebaseerde, uitvoeringsregelingen, is wel gebleken, dat de kern van het vraagstuk tot velen in den lande nog niet duidelijk spreekt.

Men erkent wel algemeen de juistheid van de stelling, dat, indien en zolang de spoorwegen een on-

²⁾ „Spoor- en Tramwegen” 1936, bldz. 247 e.v.

misbaar element in het vervoer te land vormen, het voortbestaan onder redelijke voorwaarden aan deze ondernemingen moet worden mogelijk gemaakt.

De consequenties van het aanvaarden dezer stelling werden echter vaak niet zuiver aangevoeld. Vooral wordt de zaak te simplistisch gezien en beseft men te weinig, dat allerlei voor het publiek oppervlakkig beschouwd aantrekkelijke, doch voor de spoorwegen nadeelige vervoersvormen, zooals het ongebreidelde motorverkeer deze biedt, alleen stand kunnen houden zolang de spoorwegen er zijn en op het apparaat der ijzeren wegen kan worden teruggevallen in alle omstandigheden, dat het motorverkeer geen interesse toont of in gebreke blijft.

Het motorverkeer en de andere weggebruikers.

Overigens behoeft het geenszins verwondering te baren, dat het motorverkeer in Nederlandsch-Indië de levendige belangstelling heeft van alle lagen der samenleving.

Talrijke streken, zoowel in de Buitengewesten als op Java zijn daardoor uit een vaak zeer drukkend isolement verlost. Voor vele Europeanen, die op afgelegen plaatsen werkzaam zijn, is de mogelijkheid geschapen tot periodiek contact met de beschaafde samenleving, hetwelk in vroegere jaren geheel ontbrak.

Het is dan ook volkomen begrijpelijk, dat zich van de zijde der beter gesitueerden een begeerte tot krachtige ontplooiing van het motorverkeer openbaart, een „Meliorationswille”, die in dit geval vermoedelijk meer voedsel vindt in specifiek koloniale verhoudingen, dan in den Nederlandschen volksaard³⁾.

De drang uit bedoelde kringen naar verbetering van het wegenstelsel, gepaard aan het verlangen om de lasten drukkende op het motorverkeer verlaagd te krijgen (het valt niet te ontkennen, dat deze in Nederlandsch-Indië aan den hoogen kant zijn), houdt feitelijk geen rekening met de belangenverhoudingen der verschillende bevolkingsgroepen.

Het streven gaat uit van de bovenlaag en is vaak gericht afwijkend van de onmiddellijke belangen van de tientallen millioenen inheemschen, die een sober bestaan leiden.

Niet alleen, dat de fysieke tractie voor de massa der bevolking nog altijd van groote beteekenis is en daardoor aanspraak heeft op een behoorlijke plaats in het wegverkeer, ook de enorme voetgangersmenigte en de in aantal steeds groeiende wielrijders hebben als weggebruikers recht op meer consideratie dan hen tot nu toe is toegekend.

Aan de belangen van deze groepen dient ongetwijfeld meer aandacht te worden geschonken, dan in den laatsten tijd onder invloed van de steeds hoger wordende eischen van het motorverkeer, is toebedeeld geworden.

De situatie is zoo — en speciaal voor de niet-kenners van Nederlandsch-Indië dient hierop te worden gewezen — dat, vooral op het dichtbevolkte Java, over de hoofdwegen zich nog altijd een zeer belangrijk verkeer van voetgangers beweegt, zware draaglasten worden daarbij getorst, hoorn- en pluimvee (karbouwen en eenden) worden daarlangs in troepen voortgedreven.

Naarmate het motorverkeer, grootere eenheden op den weg bracht en grootere snelheden ging ontwikkelen, werden daardoor niet alleen hogere eischen aan den weg gesteld, doch in de praktijk kwamen, om aan die eischen zooveel mogelijk te voldoen, de aanspraken van de overige weggebruikers meer en meer in het gedrang.

De gemiddelde automobilist in Nederlandsch-Indië — onverschillig tot welken landaard hij behoort —

heeft zeker niet meer égard voor den voetganger en den wielrijder dan ergens anders ter wereld het geval is.

Dessabewoners, van markt of rijstooft zwaar beladen langs de hoofdwegen huiswaarts keierend, moeten voor de voorbijschietende auto's maar een toevlucht zoeken op de wegbermen, want voor de voetgangers gereserveerde paden treft men buiten de steden zeer zelden aan en van den weg gescheiden rijwielpaden nog minder.

Het zou stellig niet misplaatst zijn, wanneer aan dit vraagstuk eens wat meer, en vooral ook systematisch aandacht werd geschonken, want voor de overgrote massa der bevolking is een beschermd en gerieflijk voetgangersverkeer langs de groote wegen een direct belang, het zich met snelheden van 80, 100 of meer km per uur in auto's verplaatsen, daarentegen niet.

Typeerend voor dit tekort aan belangstelling is dat het door zeer bevoegde personen een aanvaardbare en, door de betrekkelijk geringe daaraan verbonden kosten, zelfs aantrekkelijke oplossing wordt geacht, om met het oog op een intensiever motorverkeer in de naaste toekomst tot een aanmerkelijke lengte de hoofdverbindingswegen van Java een grootere verhardingsbreedte te geven, door strooken van de bermen af te nemen⁴⁾. Dit zou den voetgangers hun laatste vluchtplaats vrijwel ontnemen.

Men vraagt zich af, wat er dan bijv. op den druk bereiden weg Semarang—Salatiga over blijft aan verplaatsingsmogelijkheid voor de vele voetgangers met draaglasten en de veedrijvers.

Het belang der bevolking.

Hoe stelt men zich in de kringen, welke meer in het bijzonder poneeren de belangen van de autochtone bevolking voor te staan, tegenover het vervoersprobleem te land en hoe denkt men daar over de hierboven belichte facetten van dit zeer veelzijdige vraagstuk, dat juist voor de groote massa met haar geringe koopkracht van zoo eminent belang is?

Zooals o.a. ook in den Volksraad is gebleken heeft men in Inheemsche kringen een levendige belangstelling voor het motorverkeer en wenscht men de ontwikkeling daarvan zoo veel mogelijk te bevorderen.

Bij de beschouwingen over dit onderwerp in dit College spreekt echter niet alleen het zakelijke verlangen om het vervoersapparaat te doen uitgroeien en tot een hogere nuttigheidsgraad te brengen, doch ook een zeker sentiment laat zich hierbij gelden.

Een veel gebezigde slagzin is, dat het vervoer met autobussen, vrachtauto's en goedkope taxi's zoo uitnemend past in de Oostersche volkshuishouding, beter dan het naar Westersche inzicht geleide transport, dat de spoorwegen aanbieden.

Men wijst daarbij op den typischen vorm der „eenmansbedrijven”, welke zich zoo goed leenen tot exploitatie door minder kapitaalkrachtige elementen en welke zich zoo soepel weten aan te passen aan de vereischen zoowel van de Inheemsche als van de Chineesche bevolkingsgroepen.

Deze zienswijze is niet vrij van oppervlakkigheid, zij getuigt van slordig waarnemen.

Immers juist in die Oost-Aziatische landen, welke onder eigen bewind staan en zich op moderne ontwikkeling van handel, nijverheid en verkeer hebben ingesteld of bezig zijn zich in te stellen, namelijk in Japan en Siam, is men zeer uitgesproken „railway-minded”.

Men plaatst zich daar m.i. volkomen terecht op het

³⁾ Zie in het Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jaargang 1937, het artikel „Eigenart, Stand und Probleme der Verkehrswirtschaft der Niederlande” door Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn.

⁴⁾ Ir. J. J. Jonker, destijds Hoofd van den Provinciaal Waterstaat van West-Java in een, in 1937, tezamen met M. M. F. van Velsen aan het Koninklijk Bataviaasch Genootschap voor Kunsten en Wetenschappen uitgebracht prae-advies. Dit prae-advies („Het Motorverkeer in Nederlandsch-Indië bij een benzineprijs van 15 cent per liter”) is in brochurevorm gepubliceerd door de Koninklijke Nederlandsch-Indische Motorclub.

standpunt, dat aan de economische werking van het spoorwegstelsel, waarover men beschikt, niet onnoodig afbreuk mag worden gedaan en dat aan een dergelijk kapitaalintensief bedrijf zooveel mogelijk vervoer moet worden toebedeeld om daardoor te verkrijgen dat de kosten per vervoers eenheid tot een zoo laag mogelijk peil kunnen worden gedrukt.

Evenzeer is het onjuist, om te meenen, dat het „autokleinbedrijf” een specifiek Oostersche verschijningsvorm is. Ook in de West-Europeesche landen is het eenmansbedrijf een typisch verschijnsel in het motortransport op den weg.

Het Overheidsbeleid.

Tegenover de, uit verschillende oorsprong geboren wensch om het motorische wegverkeer tot meerdere ontwikkeling te zien komen, staat de Overheid met de taak om dezen aandrang naar de juiste banen te voeren.

Het beleid der Regeering op dit punt heeft tot dusverre meer van voorzichtigheid dan van doortastendheid getuigd.

Ongetwijfeld waren hiervoor gronden aanwezig.

Men oordeelde het niet juist om een nieuw verkeersmiddel in een keurslijf van beperkende bepalingen te wringen, nog vóór het voldoende gelegenheid had gehad om zijn levensvatbaarheid te toonen en vóór de vervoersbehoefte, welke het zou kunnen bevredigen, zich had kunnen demonstreeren.

Dat deze ontwikkeling meer of minder ten nadeele van het spoorwegapparaat zou kunnen blijken te zijn — de crisisjaren maakten een onmiddellijke zuivere beoordeeling van dit punt uiterst moeilijk — was een factor, waarvan men de betekenis meende te moeten afwachten, doch die in de gegeven omstandigheden noch totorsch noch tot spoedig ingrijpen mocht leiden.

Deze opvatting en de daaruit voortvloeiende gedragslijn van omzichtig handelen strooken met den gang van zaken in vele Westersche landen en kunnen dan ook niet gelden als speciaal door Indische toestanden geboden.

Wel steekt daar schrill tegen af de vaste leidende hand, van welke de Indische Regeering indertijd blijkt gegeven bij den opbouw, zoowel van Overheidswege als door particulier initiatief, van het spoorwegnet op Java en Sumatra; te opvallender, omdat in diezelfde jaren het Moederland ten aanzien van het railverkeer de strakke lijn *niet* wist te trekken.

Het feit is te bekend dan dat het nut kan hebben daarbij in dit opstel uitvoerig stil te staan en wordt slechts vermeld om te belichten, dat alleen de historie zal kunnen aantoonen of het tempo van ordening van het vervoer te land in Indië, zooals het thans plaats vindt, al dan niet te langzaam is geweest om een gezonde groei van het vervoersapparaat te doen tot stand komen.

Overigens lijkt het niet gewaagd om te voorspellen, dat in Overheidskringen meer en meer de overtuiging veld zal winnen, dat een gedeeltelijke en min of meer incidenteele ordening van het verkeer te land geen bevredigende oplossing der verkeerspolitieke problemen kan brengen.

Geslotenheid van regeling zal naar mijn overtuiging in de practijk blijken een onafwijsbare eisch te zijn en het, langs de hoofdwegen, over enkele trajecten aan een vergunningsstelsel binden van het vrachtautovoerkeer, terwijl dit elders vrij blijft, schept bezwaren van allerlei aard en stelt het, helaas uit bezuinigingsoverwegingen veel te krap bezette, overheidscontrole-apparaat voor schier onoverkomelijke moeilijkheden.

Ir. H. R. BEUKELMAN,

Voorzitter van het Comité van Bestuur der Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij, te Semarang (N.O.-I.).

FONDSVORMING DOOR DE OVERHEID.

In „De Economist” van September van dit jaar heeft de Voorzitter van den Pensioenraad, Jhr. Dr. A. W. Wichers, een kritiek geleverd op het Rapport van de door de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel ingestelde commissie onder voorzitterschap van Dr. A. O. Holwerda; welke commissie voor de sociale verzekering het omslagstelsel in plaats van het kapitaaldekkingstelsel heeft aanbevolen.

Voor zoover mij het betoog van Jhr. Wichers duidelijk is geworden, heb ik den indruk gekregen, dat zijn bestrijding veelal langs het betoog der commissie-Holwerda heengaat en in ieder geval de hoofdpunten, waarom deze belangrijke kwestie draait niet op de juiste wijze belicht.

Bij een sociale verzekering, welke door den Staat is gegarandeerd, heeft de fondsvorming een geheel ander karakter dan bij de particuliere verzekering. Dit verschil is in hoofdzaak tweeledig.

Vooreerst heeft bij de sociale verzekering de Staat de verplichting op zich genomen om, voor zoover de fondsinkomsten tekort schieten, de pensioenen uit de belastingen, dus uit gedwongen heffingen van het volksinkomen bij te passen, welke verplichting bij de particuliere verzekering niet bestaat, en voorts heeft — aangezien bij de sociale verzekeringsinstellingen de belegging van het vermogen grootendeels in staats- en gemeenteleeningen plaats heeft — bij deze verzekering de Overheid niet enkel de taak er voor te zorgen, dat de reserve te allen tijde voldoende is tot dekking van de contante waarde der aangegane verplichtingen — waarmede de particuliere verzekeringsmaatschappij kan volstaan — maar bovendien de verplichting er voor te waken, dat de rente der staats- en gemeenteobligaties, waaruit de fondsen hun verplichtingen moeten dekken, te allen tijde door het volksinkomen kunnen worden opgebracht.

Dit laatste wordt door de verdedigers van het kapitaaldekkingstelsel veelal uit het oog verloren. Een sociale verzekering, welke in den evenwichtstoestand bij het kapitaaldekkingstelsel leidt tot een geaccumuleerd vermogen ¹⁾ van *f* 4 à *f* 5 milliard, schept voor den Staat de aansprakelijkheid om een dergelijk vermogen op een 4 pCt. basis productief te maken, d.w.z. op zoodanige wijze in overheidsbedrijven of in openbare werken of op andere wijze te investeren, dat het belastinginkomen deswege in gelijke verhouding stijgt, als wegens rente van de aangegane schuld moet worden betaald. Voorzoover de productiviteit der investeringen tekort schiet, moet het ontbrekende uit belastingverzwaring worden aangevuld.

Nu is het in het algemeen gesproken uitermate twijfelachtig of het mogelijk is een kapitaal van *f* 4 à *f* 5 milliard van overheidswege op voldoende productieve basis te investeren. Een feit is, dat, indien men de stijging van de schulden van het Rijk en de gemeenten van de laatste jaren legt naast de daling van het volksinkomen in dezelfde periode, aan deze primaire bestaansvoorwaarde van het kapitaaldekkingstelsel, door welk complex van oorzaken dan ook, in geen deele is voldaan.

De vraag zou dan nog kunnen zijn of niet een kapitaalvorming mogelijk zou kunnen zijn door belegging in buitengewone aflossing van staatschuld. Maar ofschoon de hierdoor te verkrijgen vermindering van openbare schuld op het eerste oog aantrekkelijk zou schijnen, zou hierdoor in het wezen van de zaak niets veranderen, daar slechts de eene schuldeischer van den Staat zou worden vervangen door een andere (de Fondsen) aan wie in het vervolg de door de schuldaflossing bespaarde rente zou moeten worden uitbetaald.

Verruiming van het beleggingsgebied zou enerzijds de kans op voldoende productiviteit der beleggingen kunnen verhoogen, maar zou anderzijds nieuwe risico's scheppen, waartegen toch weer bij een voldoende soliede beheer gereserveerd zou moeten worden.

¹⁾ Gecalculceerd op basis van 4 pCt. rente (Red.).

Moet men dan het kapitaaldekkingstelsel geheel loslaten en tot het omslagstelsel overgaan? Theoretisch is dat zeker niet te verdedigen. Het feit, dat zich bij het vormen van de noodige reserves bij de sociale verzekering groote moeilijkheden voordoen, mag er immers niet toe leiden om dan maar van alle reservevorming af te zien en de zorg voor de betaling van den jaarlijks stijgenden pensioenlast aan de toekomst over te laten. De commissie-Holwerda, die met de commissie-Van Vuuren aanneemt, dat met behoud van het thans reeds geaccumuleerde vermogen van f 400 miljoen als schommelfonds, het omslagstelsel uiteindelijk op het Rijksbudget een last zal leggen van f 70 miljoen 's jaars, geeft blijk van weinig inzicht in de budgetaire mogelijkheden, indien zij beoogt, dat er geen enkele reden is om aan te nemen, dat de op den duur hoogere stortingen ingevolge het omslagstelsel door den Staat niet gemakkelijk zouden kunnen worden gedragen.

Het schijnt moeilijk voor bestrijding vatbaar, dat een stelsel, hetwelk tot taak heeft in het volksvermogen de noodige reserves te vormen tot dekking van in de toekomst aangegane verplichtingen, de voorkeur verdient boven een stelsel, dat pensioenen toekent zonder zich te bekommeren over de mogelijkheid ze eerlang te kunnen betalen.

Eén ding echter heeft het omslagstelsel vóór boven het kapitaaldekkingstelsel, n.l. dat het eenvoudiger en voor de groote massa begrijpelijk is, hetgeen tot gevolg heeft, dat men eerder geneigd zou zijn om in te zien, dat indien de Staat in de onmogelijkheid geraakt zijn verplichtingen na te komen, het onvermijdelijk noodzakelijk is in een vermindering van de verplichtingen te berusten. Bij het kapitaaldekkingstelsel is in de laatste jaren voldoende duidelijk gebleken, dat zoolang er nog kapitaal is, waarop kan worden ingeteerd, men zich gemakkelijker heenzet over het feit, dat daardoor de toekomstige pensioenen worden aangeast, dan dat men bereid zou zijn de tegenwoordige pensioentrekken een korting op te leggen. Bij het omslagstelsel zouden de uit te betalen pensioenen één van de direct aanwijsbare oorzaken van het begrotingstekort vormen en zouden deze dus min of meer vanzelf of althans gemakkelijker in een algemeene noodzakelijke verlaging van het uitgavenpeil worden betrokken.

A. VAN DOORNINCK.

DE NIEUWE TRANSFERREGELING.

De twee voornaamste kenmerken van de nieuwe transferovereenkomst met Duitschland zijn: vermindering van het getransfereerde en transfereerbare gedeelte der onder de afspraak vallende kapitaalsrevenue, en het feit, dat de regeling thans niet voor een jaar maar voor drie jaar werd afgesloten. De vermindering van het transfer valt uiteen in twee deelen: het in deviezen betaalbare percentage is met $\frac{1}{2}$ pCt. verlaagd, en het gedeelte dat in Hollandmarken wordt betaald (dat bovendien ook met $\frac{1}{2}$ pCt. is gereduceerd) kan in principe niet meer in Guldens worden omgezet zooals voorheen door realisatie van de B-cheques.

De driejarige geldigheid van de nieuwe afspraak is over het algemeen toegejuicht. Inderdaad is het een voordeel dat niet telkenjare opnieuw moeizame besprekingen moeten worden gevoerd. Maar aan den anderen kant mag men niet uit het oog verliezen, dat de transferregeling evenals de vaststelling der betalingscontingenten steeds een volkomen opportunistisch karakter hebben gedragen, uitgaande van het systeem: „charging what the traffic will bear”. En in dat licht bezien biedt alleen een telkens aan eventueel gewijzigde omstandigheden aangepaste regeling de beste oplossing. Legt men het transferpercentage voor geruimen tijd vast, dan moet de invloed van mogelijke wijzigingen in de clearing-situatie heelemaal door export worden gedragen c.q. genoten, met het gevolg, dat op een gegeven moment de billijkheids-

grondslag ten aanzien van de verhouding waarin beide groepen uit de clearing putten, teloor kan gaan. Dat is de onvermijdelijke consequentie van de langduriger afspraak.

De vermindering van het transferpercentage heeft natuurlijk niet nagelaten scherpe critiek uit te lokken. Daarbij zijn, wat argumentatie betreft, vele oude paradepaardjes te voorschijn gehaald, hoewel reeds lang geleden gebleken is, dat deze de toetssteen der critiek niet kunnen weerstaan. Men heeft weer de stelling verkondigd, dat als dan toch de import die wij uit Duitschland betrekken een gegeven grootheid is, ons belang is om een zoo groot mogelijk deel te behouden in ruil voor reeds vroeger geleverde prestaties, in plaats van nieuwe te moeten verstrekken. Het oude, nimmer ontzenuwde, argument daartegen is dat een deel van onzen uitvoer weliswaar voor de tegenpartij een contraprestatie is, maar nationaal beschouwd voor ons geen of maar ten deele een offer in den zin van onttrekking aan andere bestemmingsmogelijkheid beteekent. En wanneer men de situatie aldus beziet, dan wordt de verdeling van beschikbare clearinggelden tusschen exporteur en rentetrekker er één waar economische motieven maar een bijzakelijke rol spelen, terwijl de billijkheid op den voorgrond staat. Dat billijkheidsmotief doorkruist aldus gezien dus de volkshuishoudelijke wenschelijkheid.

Nog steeds ook schijnt het argument opgeld te doen, dat door vermindering der rentebetaling op Deutsche beleggingen de koopkracht der beleggers daalt, en indirect de importen uit Duitschland worden gedrukt, aldus een vicieuze cirkel verwekkend. Waarom aan te nemen is dat de verschuiving van koopkracht van rentetrekken naar bij den export betrokkenen (in den ruimsten zin des woords, dus inclusief arbeiders) gepaard zal gaan met geringer koopkrachtsuitoefening voor uit Duitschland geïmporteerde goederen, hebben de voorstanders van deze theorie nimmer aannemelijk kunnen aanmaken. Het omgekeerde kan evengoed waar zijn.

Wanneer de nieuwe regeling een begunstiging van exportbelangen ten laste van trekkers van kapitaalrevenue wordt genoemd, dan is dat natuurlijk voor de acute overgang van de oude op de nieuwe regeling juist. Maar wanneer men over den geheelen duur van de clearing- en transferafspraken de situatie beziet, is een conclusie in dit verband moeilijk te trekken. Vóór de invoering van de clearing, in 1933, beliep onze import uit Duitschland rond 380 miljoen. In de eerste negen maanden van dit jaar werd voor rond 220 miljoen geïmporteed, hetgeen op jaarbasis omgerekend circa 280 miljoen beteekent. Het is duidelijk dat, wanneer daaruit de middelen moeten worden gevonden om onzen export en onze kapitaalsinkosten te dekken, een reductie van beide onvermijdelijk is.

En nu is het niet doenlijk om precies een verhouding vast te stellen tusschen de reductie die als gevolg van de importvermindering de export heeft moeten ondergaan en die welke de renteontvangsten billijkheidshalve in overeenstemming daarmee behoren te ondergaan. Immers juist omdat de billijkheidsfactor in het geding komt moet eenerzijds rekening gehouden worden met de koopkrachtswaarde der geldsbedragen resp. voor exporteur en rentetrekker, en anderzijds met de algemeene tendens van het verloop der kapitaalrente. Het valt niet te ontkennen, dat de rentevoet in de laatste jaren belangrijk is teruggelopen. En het is geenszins onlogisch om ook de houders van Deutsche beleggingen, hoewel uiteraad conversies daarbij uitgesloten waren, daarvan den invloed te doen ondergaan. Wij komen daarmee tevens op een probleem, dat bij de beoordeling van de ratio der regeling van groote beteekenis is: mag men het verschil tusschen de nominale revenue op de Deutsche beleggingen en de volgens de regeling getransfereerde als „opoffering” zien? De hooge nominale rente, die nog steeds voor deze beleggingen

geldt (niet op koerswaarde maar op nominale waarde berekend), bevat voor een zeer belangrijk gedeelte risicopremie. De algemeene rentevoet voor prima beleggingen in ons land is rond 3 pCt., alles wat men daarboven ontvangt voor andere uitzettingen is dus risicopremie. Is het nu logisch om hen, die kapitaal in Duitschland uitgezet hebben door de transferregeling behalve aan een normale rente ook nog te helpen aan een deel van die risicopremie? Waarbij men moet bedenken, dat de facto sedert eenige jaren het risico, dat de belegger hun revenuen niet zouden kunnen toucheeren door het simpele feit van het bestaan der transferregeling ten deele wordt opgevangen. Weliswaar is de Regeering voor de inkomsten niet garant, maar zij zorgt door het gebruik maken van onze machtspositie als importeur voor de belangen der beleggers. Men heeft dus een moreele garantie met de restrictie, dat de middelen alleen ter beschikking worden gesteld, wanneer deze uit Deutsche importen toevloeien.

Wanneer men de zaak aldus beziet en de opoffering, die beleggers zich moeten getroosten calculeert op het verschil tusschen een normale rente en het geldende transferpercentage, dan kan men allermint zeggen, dat er van bevoordeeling van exportbelangen sprake is. Waarbij dan nog in het midden gelaten wordt, dat vele beleggers hun huidig bezit hebben verworven tegen lage koersen en dus nog een abnormaal hoog rendement ontvangen.

Als één van de bezwaren tegen de regeling aangevoerd, een punt dat overigens op de vorige regelingen eveneens van toepassing was, geldt het nog steeds ontbreken van een modus voor aflossing. Nu moet op den voorgrond gesteld worden, dat normaliter het doel van belegging alleen is om rente te kweken, terwijl een aflossingsregeling geenszins essentieel is (men denke aan perpetueele leeningen). Dat bij de heerschende omstandigheden aflossing voor de Nederlandsche volkshuishouding ongewenscht is ligt in de rede. Elke aflossing zou thans deflationistisch moeten werken, zoolang de amortisatie niet de vraag naar kapitaalgoederen in ons land evenredig zou doen stijgen, wat niet is aan te nemen. Het opschorten van een aflossingsregeling is dan ook in het huidige stadium als zelfbeschermingsmaatregel te beschouwen.

C. A. K. I.

HET MODERNE KARTELWEZEN.

(Accountantsdag 1938.)

In de ochtendbijeenkomst van de 29ste Accountantsdag, op 1 October jl. gehouden te Amsterdam door het Nederlandsch Instituut van Accountants, werd het in den titel genoemde onderwerp besproken naar aanleiding van een daarover door den heer Ir. G. A. Kessler geschreven praeadvies. In bedoelde schriftelijke inleiding en bij de gehouden gedachtenwisseling kwamen meerdere interessante aspecten van het beschouwde vraagstuk naar voren; twee daarvan zullen onderstaand de speciale aandacht hebben. Niet dat daarmee het betrokken onderwerp zou zijn uitgeput, verre van dat, maar — zoals Ir. Kessler het in de eerste regels van zijn praeadvies uitdrukt — „het onderwerp is bijkans onuitputtelijk, (zo)dat een keuze moet worden gedaan uit de vele aspecten, die het onderwerp biedt”.

De ondernemerstaak.

Het is belangwekkend en instructief de groei der denkbeelden in de wereld te volgen; een vergelijking tussen prae-advies en besprekingen op de bovenbedoelde vergadering met inleidingen en gedachtenwisseling op de Algemene Vergadering op 17 November 1928 gehouden te Amsterdam door de Vereeniging voor de Staathuishoudkunde en de Statistiek bevestigt deze algemene regel.

Stond in 1928 de vraag of trusts en kartels al dan niet als nuttig voor de volkswelvaart moesten

worden beschouwd in het centrum der gedachtenwisseling en bleek daarbij vaak nog weinig van vast omlinnde begrippen omtrent deze maatschappelijke organisatievormen, thans was dat alles anders, kartels met hun wezenlijke betekenis en ontstaansoorzaken waren voor inleider en aanwezigen kennelijk „gegeven”, en de besprekingen liepen — in het voetspoor van den prae-adviseur — over de ordenende functie van deze ondernemersovereenkomsten.

De kern van deze aangelegenheid ligt in de plaats, welke men de onderneming in het maatschappelijk bestel toekent en daarmee in de betekenis, welke men hecht aan de ondernemerstaak. Ir. G. A. Kessler, de prae-adviseur op Zaterdag jl. was eveneens een der drie inleiders op de bovengenoemde vergadering in 1928; het naast elkaar leggen van de beide door hem uitgebrachte prae-adviezen toont hoe in die tien jaar het accent in deze aangelegenheid is verlegd, zelfs bij een vooruitstrevend captain-of-industry, die overigens ten aanzien van dit vraagstuk zichzelf in hoofdzaak gelijk gebleven is.

In 1928 stond in deze aangelegenheid het winststreven nog in het centrum van het gekozen uitgangspunt; een enkel citaat moge dit bewijzen:

„Ik ga dan uit van deze beperkte waarheid (werkhypothese), dat het hedendaagsche bedrijfsleven wordt beheerscht door de resultante van duizendvoudige werkzaamheden, welke nog grootendeels hun uitgangspunt vinden in het particulier initiatief en in overwegende mate gericht zijn op geldelijke baat.

Baat is de inzet van de productie, de prijs, het richtsnoer. De prijs is het effect van beperkte vraag en beperkt aanbod. Het aanbod moet beperkt zijn daar anders geen prijs ontstaat.”

Toch gaf de inleider reeds toen blijk de eenzijdigheid van dit uitgangspunt te beseffen, immers op blz. 20 en 21 van hetzelfde prae-advies schrijft hij:

„Ik ben mij ervan bewust dat de bedrijfsconcentratie in den vorm van kartels en van trusts, een groote economische macht kan leggen in de handen van enkelen. Dat macht slechts bij enkelen berust, is niets bijzonders en dat de harde school van het economische leven leiders vormt, spreekt vanzelf; wat evenwel niet vanzelf spreekt is dat men in deze school tevens de competentie zou verkrijgen om ook over sociale vraagstukken gezaghebbend te kunnen oordeelen.

Er bestaat een vervreemding tusschen het bedrijfsleven en de overheid en er is gevaar voor het volkswelzijn, zoolang de economische machthebbers zich op politiek terrein als wanneer de overheid zich op economisch terrein begeven. Als hier de toekomst oplossing moet brengen, dan zal dit slechts kunnen doordat de bedrijfsleider zich van zijn sociale verantwoordelijkheid bewust wordt en de overheid voor de vervulling van haar taak op het bedrijfsleven zelf steunt.”

Als logisch vervolg en verdere ontwikkeling van deze gedachten vindt men in het thans verschenen prae-advies een beschouwing omtrent de taak des ondernemers en de ontwikkeling, die deze in de toekomst vermoedelijk zal vertoonen. Aanknopend aan het meerderheidsrapport van de Commissie uit de Christelijk-Historische Unie inzake ordening van het bedrijfsleven schrijft de heer Kessler:

„Als dan de Staatstaak voor de toekomst is zooals hierboven werd aangeduid, wat is dan de taak des ondernemers? Heeft ook de ondernemer er geen behoefte aan om zich een grootere visie op zijn taak eigen te maken? Zeker is het, dat hem anders zijn verantwoordelijkheid zal worden ontnomen. Het is niet voor den ondernemer weggelegd om te poseeren als de behartiger van het algemeen belang. De ondernemer heeft concreter werk te verrichten, hij is de kenner van zijn vak en van zijn bedrijf, wel moet hij gedragen zijn door het besef, dat zijn arbeid ook aan de algemeene welvaart ten goede komt, maar zoo min als de Staat zijn bedrijf kan leiden, zoo min kan hij de arbiter zijn, waar het geldt de belangen van zijn bedrijf of van zijn bedrijfstak in harmonie te brengen met tegenstrijdige belangen van andere groepen van de samenleving. De verruimde visie op zijn taak moet blijven binnen de perken, die aan die taak inhaerent zijn.

Zijn werkzaamheid wordt in de sociaal-economische sfeer

van de samenleving opgetrokken en de omvang van de taak, die hem gelaten zal worden, hangt af van de mate, waarin hij deze nieuwe sociaal-economische verantwoordelijkheid zal weten te dragen."

De tijd zal moeten leren hoe de vorm zal zijn, welke de ondernemerstaak in de toekomst zal verkrijgen. Een feit is, dat *uitsluitend* zich doen leiden door het winststreven niet meer toelaatbaar te achten is, afgezien al daarvan of het nog wel mogelijk is nu de prijsvorming niet meer vrij is veelal en daardoor haar waarde als kompas voor de te volgen koers grotendeels heeft verloren. Maar evenzeer is het duidelijk, dat de ondernemer, wiens functie het is in het productieproces het samengaan der productiefactoren te organiseren, zijn taak niet naar behoren kan vervullen, als hij die productiefactoren niet een redelijke beloning voor hun deelneming kan doen toevloeien. Hij zal, hoezeer hij oog moge hebben voor het algemeen belang, toch nooit het specifieke ondernemingsbelang uit het oog mogen verliezen en zodoende telkens geplaatst worden voor het dilemma, welk belang hij zal moeten laten prevaleren, het algemeen belang (gesteld dan dat hij in staat zal zijn dat duidelijk te onderkennen!) of het belang van hen, die hem de productiefactoren ter beschikking stelden, afgaande op zijn toezegging, dat daarvoor de redelijk geachte beloning niet zou uitblijven.

Het is niet wel mogelijk de verdere ontwikkeling te voorspellen; in de gedachtenwisseling op de Accountantsdag meende Prof. Mr. P. Lief tinck, dat het vermoedelijk dien kant op zou moeten gaan, dat de kartels zich zouden ontwikkelen tot semi-overheidsorganen, waarin naast de ondernemers en de werknemers ook de overheid stem in het kapittel zou krijgen. Ir. G. A. Kessler verwachtte — en wenste — eerder een ontwikkeling voortkomende uit het bedrijfsleven zelve, waarbij hij de overheid meer een toeziende en arbitrerende taak toedacht.

Wil dit zich echter kunnen ontwikkelen dan zal de ondernemer zich moeten gaan realiseren, dat zijn taak meer en meer wordt gelijk aan dien van een rentmeester, wien het bedrijfsbeheer is toevertrouwd in opdracht en ten behoeve van een groter geheel, de volkswelvaart als zodanig.

Nationale productie-organisatie.

Naar Ir. Kessler mededeelde was hem bij verschillende onderhandelingen met buitenlandse industriëlen opgevallen, dat deze het — ook voor een geheel nieuw op te richten tak van bedrijvigheid — volkomen vanzelfsprekend oordeelden, dat voor de Nederlandse industrie de Nederlandse markt diende te worden gereserveerd.

Deze mededeling is typerend voor den tijd, waarin wij leven. Nog niet zo heel jaren geleden goldt als hoogste wijsheid, dat voor de stoffelijke behoeftebevreiding van den mens die grondstofvoorraden en die energiebronnen tot exploitatie moesten worden gebracht, welke den consument het verlangde eindproduct met de geringste offers ter beschikking stelden konden.

Reactie tegen de toenemende interdependentie van de volkswelvaart in de verschillende landen (onderling¹⁾), behoefte aan beveiliging van het nationaal bestaan in tijden van oorlog²⁾ en gebleken noodzaak³⁾ om de factor „arbeid-voor-alen" hoger aan te slaan dan de oude eis „behoeftebevreiding-tegen-de-geringste-offers", deden het oude beeld veel aan scherpte verliezen en brachten in de vestigingsfactoren verschillende nieuwe elementen.

Niet verwonderlijk is in dit tijdsbestel dat de dan opkomende wensen sterk nationalistisch gekleurd zijn.

¹⁾ Optredend als gevolg van de afnemende verkeersverstandten.

²⁾ Gevolg van bittere ervaringen in den oorlog 1914/18.

³⁾ Na het verliezen van de uitzonderlijke positie van „workshop-of-the-world" door Europa en na het terugbrengen van de staande legerformaties na den oorlog tot geringer proporties.

Of het voor de behoeftebevreiding-als-geheel gunstig is, dat de zaken deze ontwikkeling vertonen waag ik te betwijfelen. Zo lang de verdeling van de mensen over de welvaartsbronnen zo vele belemmeringen in den weg gelegd worden als in de laatste decennia, zie ik geen andere uitweg.

Het zou nu wel de moeite lonen eens na te gaan hoe het met deze nationale instelling gaat als de organisatie in eenige bedrijfstak zo ver voortgang vindt, dat door horizontale concentratie een internationale combinatie ontstaat, welke over een groot deel der aarde haar werkzaamheden uitstrekt. Tenzij de door de internationale combinatie beoefende tak van industrie overal gebaseerd is op concessies van de Overheid, waardoor het beperkte nationale belang weer haar kans krijgt, dan wel als defensiebelangen of sleutelposities zich ertegen verzetten, is het dan te verwachten, dat in zo'n combinatie de „oude" criteria een groter gewicht zal worden toegekend en weer de vestigingsplaatsen der te exploiteren bedrijven in meerdere mate zullen worden beheerst door de vraag, van waaruit aan de behoeftebevreiding met de geringste offers zal kunnen worden tegemoetgekomen.

COOL.

SOCIALE VERZEKERING.

Het Rapport van N.V.V. en S.D.A.P.

In aansluiting op het in het nummer van 7 September j.l. door Mr. S. Mok gegeven overzicht over het in den titel genoemd Rapport, wil ik in het onderstaande eenige opmerkingen maken; de kwestie der financiering van de diverse verzekeringstakken zal daarbij met opzet buiten beschouwing blijven¹⁾.

Op den voorgrond zij gesteld, dat de uiteenzettingen in het Rapport helder zijn, de formuleringen duidelijk en dat het stellig van waarde geacht mag worden, dat de in vak- en politiek verband georganiseerde moderne arbeidersbeweging, die zelf op zoovele gebieden van ons sociale leven baanbrekend en constructief werk heeft verricht, ook op dit terrein haar inzichten heeft gepubliceerd.²⁾

Juist in dezen tijd is zulks van bijzonder belang. Uit door Minister Romme ingediende wetsontwerpen (ongevallen, kinderbijslag, werkloosheid), en de daarop gevolgde publicaties, blijkt, dat omtrent de vraag, welke organen met de uitvoering der betreffende wetten zullen worden belast, allerminst eenstemmigheid bestaat.

Er is thans een toestand van overgang, waarin gezocht wordt naar volgroeing, naar meer volledige aanpassing aan organisatievormen, welke zich reeds eerder manifesteerden.

Zulke perioden waren er meer, kortheidshalve noem ik enkele jaartallen met vermelding van enkele markante figuren: 1897—1901 (Abr. Kuyper); 1910—1913 (Talma); 1920—1921 (Posthuma-Kupers); 1927—1929 (Slotemaker de Bruïne).

Het uitgangspunt.

En dit brengt mij tot het eerste hoofdbezwaar tegen het uitgangspunt van het Rapport, waar ten aanzien van het stelsel gezegd wordt: „wij hebben ons losgemaakt van bestaande toestanden"; „wij streefden naar een algemeen plan dat een eenheid vormt"; „de uitvoeringsvorm moet zich aansluiten aan onze eischen inzake goede functioneering". Heeft een dergelijke opzet, waarbij men de werke-

¹⁾ De kern van het tweede Hoofdstuk (Invaliditeits- en Ouderdomsverzekering) is gelegen in het vraagstuk van de financiering van deze verzekeringstakken. Voor een andere zienswijze, dan die in het Rapport wordt gehuldigd, zie het artikel van S. Posthuma: „Fondsvorming door de Overheid" in E.-S.B. van 4 Aug. 1938.

²⁾ Wanneer Mr. Mok schrijft, dat het „voor het eerst is, dat van particuliere zijde het vraagstuk der sociale verzekering op zoo uitvoerige wijze is behandeld", dan laat hij o.m. enkele centrale middenstands- en industriële werkgevers-organisaties onvoldoende recht wedervaren.

lijkheid uit het gezichtsveld bant, waarde? Kan men zich bij de organisatie van dit deel van ons maatschappelijk leven losmaken van hetgeen historisch is gegroeid? Ik meen, gezien de thans geldende verhoudingen, van niet. Wanneer men een gebouw gaat zetten, kan men met steenen, beton en ijzer doen wat men wil. Wanneer men echter nieuwe uitvoeringsorganen voor sociale doeleinden gaat scheppen, heeft men te maken met *mensen*, die — zeker in ons land — verdeeld zijn naar allerlei godsdienstige, politieke, bedrijfs- en beroepsschakeeringen. Men kan dit laatste betreuren of onjuist vinden, doch van het moment af, waarop men zich van de werkelijkheid en van haar historischen groei verwijdt, loopt een dergelijk plan groote kans tot onvruchtbaarheid te zijn gedoemd.

De uitvoeringsorganen.

Een tweede hoofdbezwaar is, dat het Rapport den opzet van de nieuwe uitvoeringsorganen (districtsorganen) ontleent aan een periode van 25 jaren geleden. Toen Thorbecke in 1851 zijn Gemeentewet schiep, sloot hij zich aan bij het bestaande en gaf definitieven vorm aan de gedachte van het zelfbestuur, gesproken uit het democratisch beginsel om de belanghebbenden zelve, voor zoover mogelijk, hun eigen aangelegenheden te laten regelen, hen daartoe de verantwoordelijkheid te laten dragen en hen te doen uitgroeien tot waarlijk krachtige deelen van het staatsbestel.

Toen Kuyper vóór de totstandkoming der Ongevallenwet in 1901, grootendeels tevergeefs, gestreden had tegen het centralistisch, monopolistisch systeem van uitvoering, dat daaraan ten grondslag lag, kwam Talma in 1913 met zijn Radenwet, waarbij hij, in navolging van Thorbeckes Gemeenteraden, voor de uitvoering der sociale verzekering districtsorganen schiep, n.l. Raden van Arbeid, die met zelfbestuur werden belast. De opzet, welke beoogde daarmede aan het bedrijfsleven invloed te verschaffen, heeft niet aan de toenmalige verwachtingen beantwoord. Dat kwam, omdat aan het stelsel Talma — waarop het Rapport thans teruggrijpt —, groot gezien en gedacht, ontbraken de werkelijke aanknoopingspunten met het bedrijfsleven in al zijn schakeeringen.³⁾

Uit dit tijdvak is, in het bijzonder na den oorlog, de nieuwe „organische” periode gegroeid, waarin het „districten”-stelsel werd verlaten en waarin geleidelijk de uitvoering van verschillende takken der sociale verzekering gelegd werd in handen van z.g. Bedrijfsverenigingen, organen meerendeels uit het bedrijfsleven zelve opgekomen en — mede instrument tot betere onderlinge verstandhouding — paritair bestuurd door vertegenwoordigers van werkgevers- en arbeidersvakorganisaties. Het is op deze basis, dat Minister Romme met zijn reeds eerder genoemde wetsontwerpen wil voortbouwen: „zelf doen” onder contróle van de Overheid voor die organen van het bedrijfsleven, die daaruit zijn voortgekomen en hun levensvatbaarheid hebben getoond, waarbij de gezamenlijke werkgevers en werknemers hun uitvoeringsregelingen kunnen aanpassen aan de behoeften van het bedrijf, kortom een krachtige bedrijfspijporganisatie als steunpilaar voor een gezond-gedifferentieerd maatschappelijk leven. Dat hierbij paal en perk moet worden gesteld aan de minder aantrekkelijke eigenschap van ons volk zich in *teveel* groepen en groepjes te verdeelen, spreekt vanzelf.

Dit is de ontwikkeling sinds den oorlog, ingeluid door de Zeeongevallenwet (uitgevoerd door organen uit het bedrijfsleven zelve) en voortgezet door 8 Bedrijfsverenigingen⁴⁾, die de uitvoering der Land- en Tuinbouw Ongevallenwet en 53 Bedrijfsvereeni-

gingen⁵⁾, die de uitvoering der Ziektewet grootendeels in handen hebben. In het Rapport is nu nog wel van „Bedrijfsverenigingen” sprake, maar deze zijn, gelet op de haar toebedachte taak, een zoodanig verwaterd aftreksel van de thans bestaande vereenigingen, dat ik den heer Mok niet kan volgen, waar hij schrijft, dat haar taak „toch omvangrijk genoeg blijft”. Immers „het vaststellen van premies en gevarentarieven en het beleggen van reserves” mogen op zichzelf belangrijke beheersdaden zijn, het raakt niet den kern van het „zelfdoen”, n.l. de volledige administratieve uitvoering ten aanzien van leden en verzekerden, welke volgens het Rapport op de „districtsorganen” zou komen te rusten; deze laatste zijn in wezen gelijk aan de thans bestaande Raden van Arbeid, ook al gaat men den Voorzitter dezer Raden dan „Directeur” noemen.

Het Rapport noemt hiervoor als argument, dat organen op territoriale basis nauwer contact met de verzekerden zouden hebben; bij de Bedrijfsverenigingen zou hieraan veel ontbreken, omdat deze „zeer weinig plaatselijke bijkantoren hebben”, waardoor de verbindings met de verzekerden meestal alleen schriftelijk zouden zijn.

Dit argument mist feitelijken grondslag. Bij de circa 45 vakbedrijfsverenigingen, in wier Dagelijksche Besturen, Besturen en Ledenraad de verzekerden hun eigen vertegenwoordigers — op voet van gelijkheid met de werkgevers — hebben, en waar talloze, zeer gedifferentieerde, uitvoeringsregelingen bestaan, aangepast aan de specifieke eigenaardigheden van het bedrijf, is nauw contact een vanzelfsprekend feit. Uit anderen hoofde is mij ook van verschillende algemeene en gemengde Bedrijfsverenigingen (die als regel dezelfde bestuursformatie hebben) bekend, dat contact voldoende aanwezig is. Wie de organisatie kent van de Afdeling „Buitendienst” van de grootste drie⁶⁾, weet, dat zulks het geval is. Het aantal plaatselijke bijkantoren is voor contact geen waarborg; het criterium ligt in de intensiteit van het werk van den Buitendienst.

Op deze plaats mag dan ook wel worden gereleveerd, dat in de afgelopen jaren door de officieele Overheidsinstanties (Raad- en College van Toezicht) bij herhaling lof is geuit over de wijze, waarop de Bedrijfsverenigingen de Land- en Tuinbouw Ongevallenwet en Ziektewet uitvoeren.

Risico-overdracht.

Wat de risico-overdracht betreft, schrijft het Rapport, dat dit instituut bij de ongevallenverzekering tot klachten aanleiding gaf, waarvan wordt genoemd, dat het aan „een zoo goed mogelijke verzorging der getroffen en afbreuk doet”. Ik meen juist, dat nu een bijna 40-jarige gunstige ervaring met dit instituut is opgedaan, tot het tegengestelde moet worden geconcludeerd. Ik breng het bekende Rapport van 1913 in herinnering⁷⁾ en ik verwijs naar het Voorontwerp tot herziening der Ongevallenwet, waarin de risico-overdracht door den Minister uitdrukkelijk wordt behouden. Wie de Jaargangen van het orgaan der Centrale Werkgevers Risico-Bank opslaat, vindt daar uitgebreid feitenmateriaal, angevende dat de risico-overdracht niet alleen een voordeel voor de werkgevers is geweest, doch zeker niet minder voor de arbeiders vanwege de boven-wettelijke uitkeeringen, waartoe de C.W.R.B. den stoot gaf en vanwege de speciale aandacht, welke aan het vraagstuk van de ongevals-voorkoming is besteed.

Dragen van eigen-risico.

Krachtens zijn beginsel, dat de sociale verzekering de concurrentiepositie der ondernemingen niet mag

³⁾ Gezamenlijk circa 80 pCt. van het totale loon.

⁴⁾ De Centrale Onderlinge, Centraal Beheer, Middenstands-Bedrijfs-Vereeniging.

⁷⁾ De door den Minister ingestelde Commissie kwam unaniem tot de conclusie, dat het instituut zonder nadeel voor de uitvoering niet kon worden gemist.

³⁾ Hiermede zij niets gezegd ten nadeele van het werk der Raden van Arbeid als zoodanig, waarvan mij bekend is, dat zij hun taak zeer consciëntieus vervullen.

⁴⁾ Gezamenlijk pl.m. 90 pCt. van het totale loon.

beïnvloeden, breekt het Rapport den staf over de afdeulings-(ondernemings)kassen en het dragen van eigen-risico.

Los van het feit, dat uit dit beginsel spreekt een streven naar nivellering, hetwelk m.i. aan de toekomstige kracht onzer maatschappelijke samenleving niet ten goede zou komen, vraag ik mij af, of de conclusie van het Rapport te dien aanzien wel juist is.

Er zijn immers zeer vele werkgevers⁸⁾, die door allerlei maatregelen van socialen en hygiënischen aard bedrijfsomstandigheden hebben geschapen, die sterk gericht zijn op voorkoming van ziekte en ongevallen. Ik kan mij levendig voorstellen, dat deze werkgevers zelf willen medeprofitereën van de vruchten der kapitalen, die zij aan deze prophylaxe hebben besteed en dat het niet billijk ware daarin mede te laten deelen de bedrijfscollega's, die zich deze uitgaven niet hebben getroost. Uit dien hoofde zou verbod van het dragen van eigen-risico juist wel de concurrentie-positie der ondernemingen beïnvloeden.

Bij de afdeulingskassen bestaan paritair samengestelde besturen en bij de eigen-risico dragers (waar de werkgever de geheele premie betaalt) bestaat het toezicht van de paritaire besturen der Bedrijfsverenigingen.

Indeeling der bedrijven.

Het Rapport meent — de heer Mok onderstreept dit — dat alle werkgevers zijn onder te brengen in verenigingen, op den grondslag van een bepaald bedrijf of groep van aanverwante bedrijven, en dat voor zelfs één algemeene vereeniging (restorgaan) geen plaats is. Ik kan dit optimisme niet deelen; hoewel in dit opzicht veel te bereiken ware, is het practisch gesproken volslagen onmogelijk dit in absoluten zin te bewerkstelligen. In de Ziektewet b.v. is de verzekeringsplicht dusdanig ruim genomen, dat talloze werkgevers bij de tegenwoordige organisatieverhoudingen in ons land niet onder een bepaald bedrijf zijn te rangschikken.

Geneeskundige contrôle.

Met de strekking van het Rapport, waar wordt bepleit, dat een einde dient te komen aan de versnippering ten aanzien van de geneeskundige contrôle, kan ik mij vereenigen. Dit is inderdaad een terrein, waar de voordeelen van centralisatie en uniformiteit sterk spreken. Het argument, dat een onafhankelijke medische dienst noodig is, neem ik niet over; de onkreukbaarheid van den medischen stand is in het algemeen te hoog dan dat zijn onpartijdigheid gevaar zou loopen, indien de medici in de positie van bezoldigde ambtenaren tot de Bedrijfsverenigingen staan.

Verzekering van Middenstanders.

In het Rapport (Hoofdstuk III) wordt een goed gedocumenteerd en warm pleidooi gehouden voor uitbreiding van de zegeningen der verplichte sociale verzekering mede tot die nijvere groep van kleine zelfstandige ondernemers, die den middenstand vormt. Een practische oplossing van het vraagstuk — inzonderheid wat de ouderdomsvoorziening betreft — is inderdaad voor den kleinen middenstand urgent. Het is jammer, dat het Rapport bij zijn betoog in deze te ver gaat, met name waar het stellen van een inkomensgrens wordt afgewezen. Juist het bepalen van een grens accentueert m.i. het juiste beginsel, dat men deze verzekering slechts wil voor hen, die een zoodanig inkomen hebben, dat zij, wat dat betreft, met de groep loonarbeiders zijn gelijk te stellen. Dat overigens aan de practische uitwerking dezer gedachte zeer veel voetangels en klemmen zitten, is reeds bij herhaling de laatste maanden uit besprekingen in de betrokken kringen gebleken.

⁸⁾ Ter informatie diene, dat er bij de Ziektewet circa 600 afdeulingskassen en circa 1600 eigen-risico dragende werkgevers zijn, die resp. in totaal verloon pl.m. 130 en pl.m. 150 miljoen gulden.

Ziekenfondswezen.

Het begin van Hoofdstuk IV (ziekenfondswezen) begint met op den voorgrond te stellen, dat veel van wat in dezen in ons land bestaat, te danken is aan het particulier initiatief en dat bij het totstandkomen eener wettelijke regeling rekening moet worden gehouden met het gegroeide, teneinde geen begrijpelijken tegenstand op te roepen. Dit is inderdaad een uitgangspunt, dat ik gaarne onderschrijf, doch het Rapport zegt verder, dat in elke gemeente of groep van gemeenten slechts één ziekenfonds kan worden toegelaten. Hierbij wordt met het bestaande toch wel zeer weinig rekening gehouden. Zoo omvatten b.v. de ruim 110 ondernemings- en directiefondsen in Nederland bijna een miljoen leden. Voorts kan ik mij, getet op de verschillende maatschappelijke en confessionele groepen onzer bevolking zeer wel voorstellen, dat men niet enthousiast is over een van boven af gedeceeteerde eenheid op territorialen grondslag.

Ten aanzien van het veel omstreden vraagstuk van de bestuurssamenstelling, wordt in het Rapport geen absolute oplossing gegeven voor de vraag of de artsen, apothekers c.s. een plaats in het Fondsbestuur moeten hebben. Wel meent het Rapport, dat de noodzakelijkheid hiertoe minder zal worden, indien de rechtspositie (incl. de kwestie der honoreering), der medici centraal zal worden geregeld. Ik meen dat men met deze zienswijze op den verkeerden weg is. De doctoren vormen bij de fondsen een zoodanig belangrijk element, dat ik mij niet kan voorstellen, dat men in het Bestuur het medische element zal willen missen. Een belangrijke fout acht ik het echter, dat men in den medicus niet méér ziet dan den ambtenaar, die zijn honorarium ontvangt. Op het groote internationale verzekeringscongres, dit jaar te Weenen gehouden, is juist deze moderne gedachte gepropageerd: laat de medicus niet zijn de „betaalde kracht”, neem hem op als volwaardige, gelijkgerechtigde kracht in de besturen der fondsen, geef hem mede-verantwoordelijkheid en breng daardoor het administratieve en het medische element gezamenlijk op hooger niveau.

Dr. G. F. FORTANIER.

AANTEKENINGEN.

Is de bouw van groote oceaanscheepen economisch verantwoord?

Vorige week Dinsdag vond te Clydebank de tewaterlating plaats van de „Queen Elisabeth” door de Engelsche koningin, welke haar naam gaf aan dit 85.000 ton metende schip.

Deze gebeurtenis was voor „The Economist” aanleiding tot enkele beschouwingen, in het bijzonder over de reeds vaak geopperde vraag, of de bouw van dit soort zeer groote en luxieuze schepen, economisch gerechtvaardigd is. Aan het belangwekkende artikel in „The Economist” ontleenen wij het volgende.

Een blik in de geschiedenis van de transatlantische vaart gedurende de laatste honderd jaar, doet ons realiseeren, welk een geweldige ontwikkeling op dit gebied heeft plaats gehad.

Honderd jaar geleden was het de „Syrius”, metende 703 ton, welke voor het eerst als volledig stoomschip de verbinding tusschen Cork en Manhattan tot stand bracht, waarvoor 18 dagen noodig waren. In 1840 werd de „Britannia”, groot 1.200 ton, voor de Cunard Line gebouwd. In 1858 wierp de overigens onfortuinlijke „Great Eastern”, met een grootte van 8.915 ton, welke voor het einde der eeuw niet werd overtroffen, een schaduw over de toekomstige ontwikkeling.

Internationale concurrentie ging meer en meer de transatlantische scheepvaart beheerschen en was aanleiding tot vergroting van maat en snelheid der schepen. Reeds vanaf 1850 had de Cunard Line het hoofd te bieden aan concurrentie van Amerikaansche maatschappijen, welke subsidie genoten. En een goe-

de dertig jaar geleden begon de krachtige mededinging der Duitsche reederijen. In 1907 werden de „Lusitania” en de „Mauretania” gebouwd, waarvoor de Cunard Line regeeringssteun had verkregen. Zij maten 30.000 ton en ontwikkelden een snelheid van 26 knopen (de „Syrius” 6 knopen). De „Titanic” en de „Olympic” van de White Star Line, benevens de „Aquitania”, tewatergelaten in 1914, waren weliswaar minder snel in de vaart, doch groter van omvang (46.000 ton). De „Vaterland” en de „Imperator”, beide Duitsche schepen, bereikten zelfs de 50.000 ton.

Aan het einde van den wereldoorlog was de situatie aldus, dat het verkeer onderhouden werd met schepen van 50.000 ton, welke in 7 dagen de vaart volbrachten, hoewel de kleinere „Mauretania” slechts 5 dagen noodig had voor den overtocht.

Ook dit karakter van het vervoer veranderde geheel na den oorlog. Vroeger steunde dit vooral op den immigranten-stroom van Europeanen naar de Vereenigde Staten. Thans is deze stroom vrijwel geheel opgedroogd en wordt het transatlantische verkeer beheerscht door tourisme- en zakenreizen.

In de jaren na den wereldoorlog openbaarde zich het streven naar een tonnenmaat van 80.000 eenheden en een reisduur van 4 dagen. De groote strijd tusschen de verschillende schepen, die elkaar steeds weer overtroefden, ontstond. Toch heeft de Cunard White Star Company verklaard, dat noch reclame noch prestige haar bouwpolitiek beïnvloed hebben. Mede gelet op het feit, dat de Staat groote subsidies voor dezen bouw heeft verleend, meent „The Economist”, dat er plausible economische redenen voor den bouw dezer schepen moeten zijn.

In 1930 maakte de president-commissaris van de Cunard Line, Sir Percy Bates, plannen wereldkundig voor een wekelijkschen dienst op Amerika met 2 schepen in plaats van met 3. Ofschoon er zich aanvankelijk veel scepsis openbaarde, en men betwijfelde of de Cunard Line zoo'n grootsch plan zou kunnen volvoeren, zette men het plan toch door, zoodat in December 1931 tenslotte voor den bouw van de „Queen Mary” werd gecontracteerd.

Hiervoor was noodig zoowel een fusie tusschen de Cunard en White Star Line, als wel overheidssteun. Ondanks oppositie, besloot men in Juni 1936 tot den bouw van het tweede schip. Dit werd de nu tewatergelaten „Queen Elisabeth”. Hiermee is, aldus „The Economist”, het laatste stadium ingetreden in de ontwikkeling van groeiende afmetingen en stijgende snelheid, gedurende de laatste honderd jaar.

* * *

Gaat men de economische motieven voor den bouw dezer schepen na, dan blijkt, dat in het complex van overwegingen, dat tot het vaststellen van den omvang dezer schepen voert, de snelheid het belangrijkste element was.

Wanneer de schepen den overtocht kunnen volbrengen in 4 dagen, was het uitvoeren van den dienst met slechts 2 schepen in plaats van 3, een uitvoerbaar plan. En om dien korten overtocht te kunnen bewerkstelligen in alle seizoenen en onder alle voorkomende klimatologische omstandigheden, was een bepaalde snelheid beslist noodzakelijk. Wanneer men rekening houdt met het noodzakelijke verblijf in de beide havens, het varen van Southampton naar Cherbourg en van Ambrose Channel naar den aanlegsteiger in New York, resteeren er voor den overtocht als zoodanig 111 uur. Daaruit volgt, dat een snelheid van 28½ knoop een niet te ontgane voorwaarde is voor het uitvoeren van den dienst met slechts 2 schepen. En deze snelheid, gecombineerd met een economisch verantwoorde verhouding tusschen nuttige en „doode” ruimte¹⁾, welke voldoende moet zijn om de exploita-

¹⁾ D.i. de niet voor het eigenlijk vervoer van goederen en passagiers dienende ruimte.

tiekosten bij deze groote snelheden goed te maken, bepaalt de grootte van deze schepen.

Deze factoren tezamen leidden tot een tonnenmaat van 81.000 ton in het geval van de „Queen Mary”, tot 83.000 ton bij de „Normandie” en 85.000 ton bij de „Queen Elisabeth”.

Hiermee is weliswaar aangetoond, dat er zeer acceptabele bedrijfseconomische redenen bestaan om deze groote schepen te bouwen. Daarmee is de *economische* vraag, welk schip het voordeeligste is, echter niet opgelost. Deze vraag klemt temeer, aangezien er geld van de gemeenschap geïnvesteerd is in de beide nieuwste schepen der Cunard Line en zulks slechts ten deele als financiering van de uitvoering van openbare werken. Volgens de American Marine Commission zijn de meest rendabele schepen op de Atlantische route die van 20—30.000 ton, die over deze route 7 dagen varen, gelijk de „Britanic” en de „Georgic”. Doch deze schepen komen niet meer in aanmerking, doordat het publiek vraagt om een snelleren overtocht dan in 7 dagen. Daarom moest men wel overgaan tot den bouw van snellere en dus ook grootere schepen. De keuze blijkt in het geval van de Cunard White Star te liggen tusschen 2 schepen van 80.000 ton en 3 schepen van 50.000 ton.

De allergrootste schepen trekken iets meer van het vervoer tot zich en zulks tegen een slechts weinig hooger vrachtprijs. Het aantal passagiers, dat zij kunnen vervoeren, is niet zooveel grooter dan hetwelk de 50.000 tons schepen transporteerden, doch hun jaarlijksche opbrengst is hooger door hun grooter aantal reizen in één jaar; 2 schepen van 80.000 ton vervoeren belangrijk meer passagiers dan 3 van 50.000 ton. Naar schatting is de opbrengst der twee Oceaanreuzen 10 à 20 pCt. hooger dan die van drie kleinere schepen. Dus blijft de vraag: kosten twee schepen van 80.000 ton meer of minder dan 10—20 pCt. in de vaart, dan drie schepen van 50.000 ton, alle kapitaalsuitgaven inbegrepen?

Het antwoord is: waarschijnlijk minder, aangezien de loonen en kosten van onderhoud niet in evenredigheid met de grootte der schepen stijgen.

Tenslotte geldt ook hier: de proof of the pudding is in the eating. Van de bedrijfsresultaten dezer groote schepen zal echter maar weinig naar buiten blijken, tengevolge van de geringe specificatie van de verlies- en winstrekening van de maatschappij.

Nu de immigratie aan betekenis heeft verloren, is het transatlantische vervoer sterk afhankelijk geworden van de conjunctuur in Amerika. Dientengevolge kunnen de grootste schepen hun kosten opbrengen in goede jaren, terwijl in slechte jaren zelfs de meest zuinig te exploiteeren schepen met verlies varen. Zeker is, dat indien Engeland geen moderne en snelle schepen bezat, vervoer verloren zou gaan aan de modern geoutilleerde Duitsche concurrenten.

Zeer waarschijnlijk zullen schepen, welke in zich vereenigen de grootste snelheid en het meeste comfort, het meest rendabele vervoer tot zich trekken. Het publiek zal bereid zijn extra te betalen voor deze luxe.

Resumeerende kan men, aldus „The Economist”, zijn vertrouwen uitspreken in de bedrijfspolitiek van de Cunard White Star Line, welke haar voorloopige bekroning vond in de tewaterlating van de „Queen Elisabeth”. Een wekelijksche dienst met twee groote schepen is alleszins redelijk.

Bij dit stadium zal men voorloopig wel blijven, daar de volgende stap — een zesdaagsche dienst met 2 schepen — weinig aantrekkelijks heeft. En een weekdienst met één schip behoort nog tot de toekomstdroomen.

Er is dus verder, naar „de Economist” meent, geen reële behoefte aan grootere snelheid en dientengevolge evenmin aan groter omvang der schepen; met een schip van 80.000 ton schijnt het eindstadium bereikt van een lange ontwikkelingsgeschiedenis.

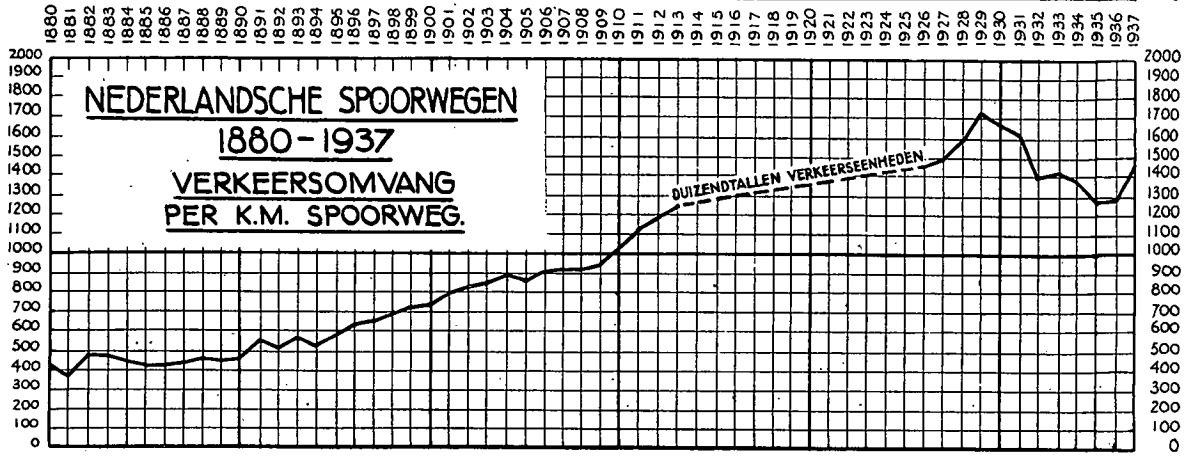
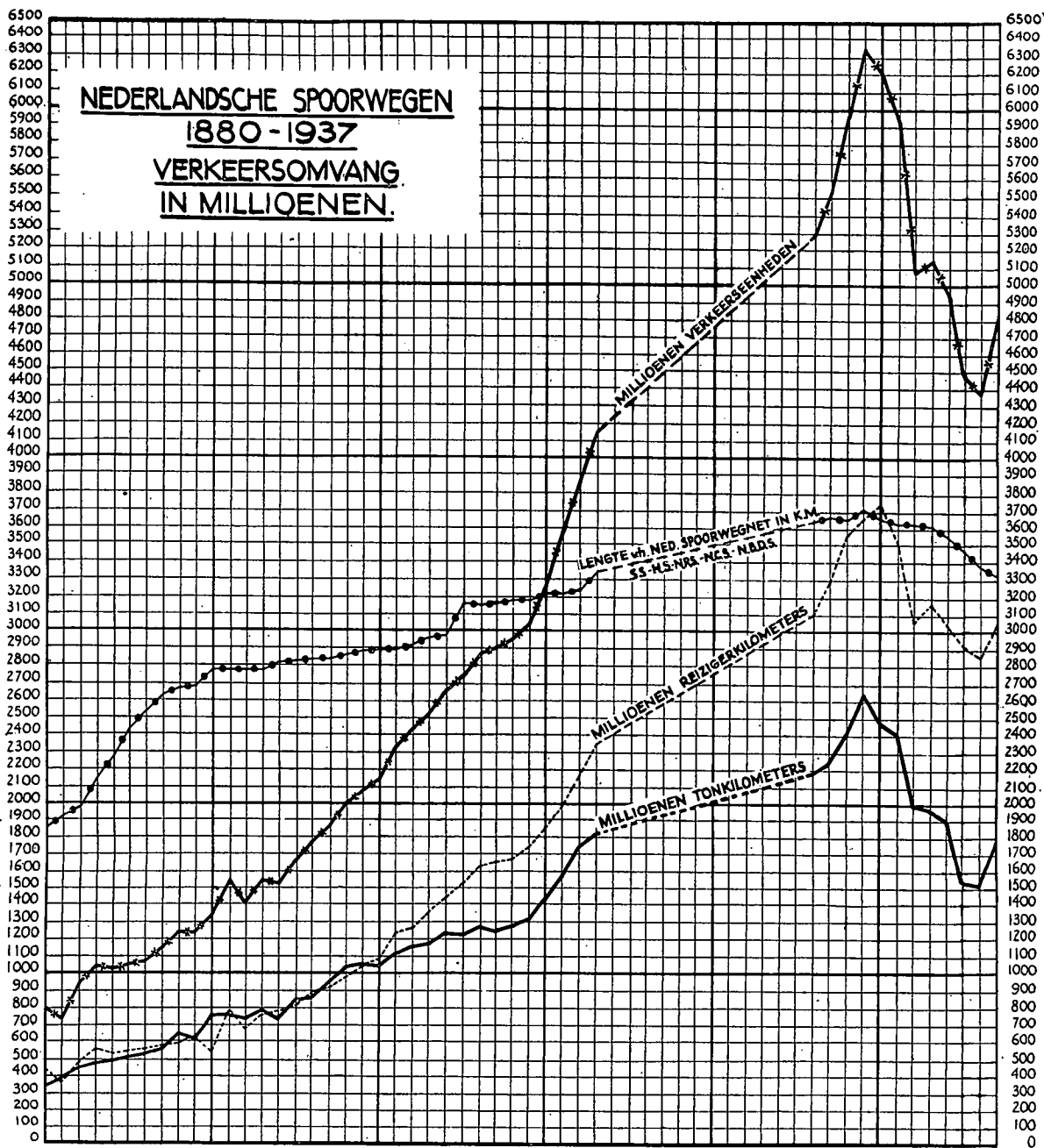
Het reizigers- en goederenvervoer op de Nederlandsche spoorwegen. ¹⁾

Over een tijdvak van 58 jaren geven bijgaande twee grafische voorstellingen een beeld van den verkeersomvang, behoudens het hier ontbrekende tijdvak tusschen 1913 en 1927. Het reizigersverkeer is uitgedrukt in eenheden van één kilometer, door één reiziger afgelegd; het goederenvervoer is gegeven in

¹⁾ Zie Econ-Stat. Berichten van 15 April 1936 bladz. 287, en Spoor- en Tramwegen van 11 Mei 1937 bladz. 213.

eenheden van één kilometer, door één ton goederen afgelegd. Deze getallen zijn rechtstreeks ontleend aan „officieele” statistieken, behoudens het goederenvervoer sedert 1926; over deze 12 jaren is het aantal tonkilometers geschat, door het aantal tonnen met 110 kilometers te vermenigvuldigen.

In Duitschland en België worden — ter beoordeeling van den omvang van het totale verkeer van een spoorweg — een reiziger-kilometer en een ton-kilometer als gelijkwaardige eenheden opgeteld. Dit voor-

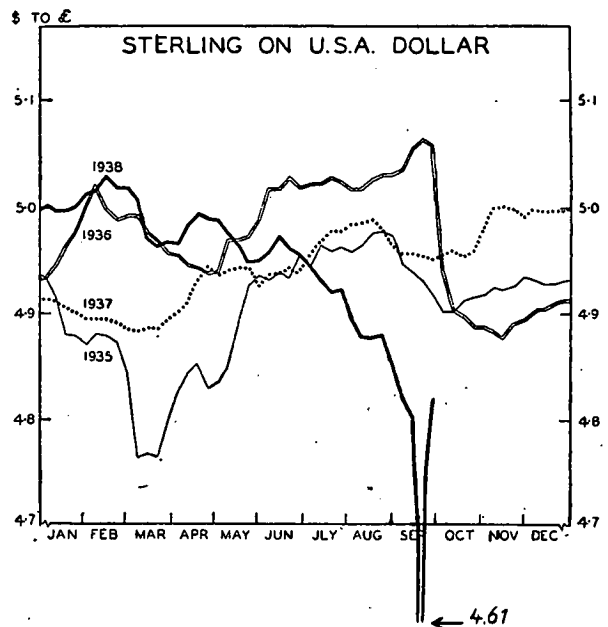


beeld is hier gevolgd. Zoo is op de groote grafiek het totale aantal millioenen *verkeerseenheden* per jaar aangegeven, terwijl de kleine grafiek de duizendtallen *verkeerseenheden* vermeldt, welke per jaar gemiddeld *per kilometer spoorweg* worden afgelegd. Zoo steeg het totale vervoer in deze 58 jaren in de verhouding 800 : 4800 (1 : 6), en het vervoer per kilometer spoorweg in de verhouding 400 : 1400 (2 : 7). Het verschil tusschen beide vergelijkingen (stijging totaal en stijging per kilometer) is het gevolg van de omstandigheid, dat in dit tijdvak de lengte van het net bijna verdubbeld werd (van 1800 op 3300 kilometer). H. E. V.

De Pond-Dollarverhouding.

Sedert begin September heeft de Pond-Dollarpariteit, zooals nevenstaande grafiek, ontleend aan een publicatie van de Bank of England, zeer duidelijk laat zien, voortdurend onder den invloed gestaan van politieke omstandigheden.

De eenige kracht, die ten gunste van het Pond ingreep was het Engelsche Egalisatiefonds, daar de particuliere goudarbitrage, tengevolge van de onzekerheid, die heerschte over de zeeverzekeringen, bijna tot nul gereduceerd was. De Engelsche autoriteiten volgden echter een ontwijkende politiek, waarbij niet tot het uiterste getracht werd de daling van het Pond te voorkomen. De uitwerking van de oorlogsvrees op het Pond Sterling was de eerste twee en een halve dag van de voorgaande week dan ook zeer



groot. Woensdagmiddag daalde het Pond Sterling t.o.v. den Dollar tot een laagste punt van 4.61, dat, zooals de graphiek eveneens toont, verre ligt onder het laagtepunt van 1935. Hoe volkomen deze daling aan politieke oorzaken is toe te schrijven, blijkt wel uit het verloop in de tweede helft der weeg. Nog Woensdag na het bekend worden van de mogelijkheid

MAANDCIJFERS.

Indexcijfers van Nederlandsche aandelen. ¹⁾

Indexcijfers van 12 aandeelengroepen der Amsterdamsche effectenbeurs. Basis 2 Januari 1929 = 100.

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

	Banken	Kunstzijde	Industrie	Electriciteit	Handels-ondern.	Mijnbouw	Olie	Rubber	Scheepvaart	Suiker	Tabak	Thee	Totale beurswaarde
Gem. '29	101.9	73.1	119.-	114.4	95.6	88.6	99.1	100.2	95.-	99.9	87.3	92.7	103.2
" '30	94.2	34.1	90.1	100.4	71.6	63.9	93.1	52.1	71.-	76.2	65.5	74.5	84.3
" '31	73.6	22.7	60.7	83.-	52.2	45.9	52.3	48.2	47.1	46.3	45.5	46.3	55.1
" '32	48.3	13.6	45.6	70.7	38.4	33.4	34.1	17.6	29.3	27.-	25.8	30.8	37.-
" '33	51.5	10.7	48.7	80.7	41.-	40.-	41.-	26.7	28.2	27.4	25.4	39.5	40.5
" '34	47.1	16.7	48.1	77.-	37.7	47.3	39.-	40.6	22.2	23.2	26.2	50.2	39.4
" '35	50.-	14.1	52.1	69.9	39.7	49.4	43.8	43.2	23.7	24.4	29.3	47.1	42.-
" '36	56.8	13.9	57.6	78.2	50.2	58.2	73.1	58.7	34.8	37.1	44.8	51.5	55.2
" '37	73.3	26.2	77.8	108.5	78.-	77.-	99.-	101.1	73.6	60.4	59.-	78.4	77.7
Jan. '37	72.2	20.5	77.5	95.-	71.4	77.2	102.2	103.9	61.5	60.9	60.2	70.5	77.2
Febr. "	77.1	26.4	79.5	105.4	78.5	80.3	107.6	110.8	64.3	62.2	64.9	80.5	81.3
Mrt. "	76.5	31.-	79.8	103.5	81.4	87.4	106.1	129.3	73.-	65.9	65.5	86.3	82.7
April "	75.-	30.1	77.8	101.4	78.4	81.7	102.4	117.5	77.6	62.4	61.8	83.8	80.-
Mei "	72.6	28.4	76.9	101.6	77.6	76.8	102.1	110.1	74.4	61.3	60.-	76.8	78.6
Juni "	72.8	27.6	77.-	106.3	79.8	78.-	103.8	104.8	73.5	63.5	59.2	74.4	79.1
Juli "	74.4	28.9	78.8	115.1	83.3	80.5	102.3	106.3	78.8	64.5	60.9	78.4	80.2
Aug. "	77.4	30.9	82.9	120.7	87.4	82.9	105.-	110.5	87.9	67.7	63.5	82.4	83.8
Sept. "	74.5	28.3	80.4	118.4	82.4	78.4	98.-	99.3	82.4	61.3	57.9	79.6	79.2
Oct. "	69.-	22.5	74.5	109.6	72.7	66.7	88.5	76.4	71.7	52.7	51.-	69.8	71.1
Nov. "	68.9	20.2	74.3	109.1	71.3	66.1	83.5	70.7	67.9	49.8	51.-	67.1	69.-
Dec. "	69.1	19.6	74.-	114.5	71.1	66.9	87.3	73.2	67.6	51.9	52.2	66.6	70.3
Jan. '38	71.1	19.2	77.1	118.7	72.5	70.1	90.8	76.-	70.7	54.5	55.1	69.8	73.-
Feb. "	71.-	18.1	78.6	119.1	71.8	71.9	88.-	72.1	68.1	52.-	56.1	68.2	72.2
Mrt. "	69.8	18.-	76.7	118.7	69.7	72.5	82.8	68.2	65.6	50.5	54.6	66.8	69.7
April "	68.1	16.5	75.4	120.6	68.2	68.9	80.7	63.9	63.6	48.8	51.7	64.4	67.7
Mei "	67.4	16.4	75.8	122.2	69.3	69.5	79.3	64.3	64.1	49.1	50.9	63.7	67.4
Juni "	64.-	16.2	75.1	124.2	68.9	71.8	79.9	64.1	62.5	51.7	49.6	64.1	66.8
Juli "	67.8	19.4	76.2	130.7	72.2	75.4	85.4	77.5	66.4	56.3	52.8	68.3	70.6
Aug. "	67.5	19.1	75.7	126.9	72.4	74.9	84.7	76.8	64.5	57.-	52.2	69.2	70.2
Sept. "	64.1	17.5	70.5	121.4	68.3	70.-	80.5	71.9	61.6	54.4	49.-	66.2	66.3

Indexcijfer der totale beurswaarde 3 Januari 1938 f 4.005.990.000 = 100.

2 Feb. 101.9	2 Mrt. 103.2	6 April 92.2	4 Mei 95.1	1 Juni 91.3	6 Juli 99.6	3 Aug. 99.8	1 Sep. 97.6
9 " 100.5	9 " 102.6	13 " 96.5	11 " 96.-	8 " 92.9	13 " 99.9	10 " 100.-	7 " 97.2
16 " 100.2	16 " 98.6	20 " 97.-	18 " 95.8	15 " 94.2	20 " 100.1	17 " 98.2	14 " 93.1
23 " 103.3	23 " 97.1	27 " 96.7	25 " 93.2	22 " 96.4	27 " 100.-	24 " 98.8	21 " 95.4
	30 " 88.4		29 " 97.7			28 " 98.8	28 " 85.4

¹⁾ Men zie voor de toelichting op dit overzicht het nummer van E.-S.B. van 12 Febr. 1936, blz. 120.

Nadruk verboden.

van een ontspanning, apprecieerde het Pond tot \$ 4.71. Deze stijging zette zich sindsdien voort; den 30sten September kwamen reeds koersen tot stand van \$ 4.85⁷/₈, welke dus op het peil van het begin der maand liggen. Sedertdien is echter een rustiger stemming op den voorgrond gekomen, zoodat de slotkoers Vrijdag \$ 4.82 beliep, welk peil ook Zaterdag gehandhaafd bleef. Bijzonder interessant is thans de vraag, in hoeverre de Engelsche autoriteiten een eventueele verdere appreciatie zullen bevorderen. L.

BOEKBESPREKING.

Rotterdam, vrijer dan een Vrijhaven!

Een commissie, enkele jaren geleden door het Departement Rotterdam der Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel ingesteld ter bestudering van de vraag of het wenschelijk kon zijn te Rotterdam een vrijhaven te stichten, sprak de wensch uit, dat eens een boekje verkrijgbaar gesteld zou worden, waarin een overzicht wordt gegeven van de verschillende faciliteiten, welke Rotterdam aan handel, industrie, scheepvaart en goederenvervoer binnen het kader der douanewetgeving weet te bieden. Gehoorende aan dien wensch heeft de Stichting „Havenbelangen” thans doen verschijnen een uitgave „Rotterdam, vrijer dan een Vrijhaven”, geschreven door Mr. B. Kolff, Secretaris der Directie van het Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam, die ook secretaris van de in den aanhef bedoelde commissie is geweest, en geïllustreerd door Jo Spier.

* * *

Na een korte inleiding over de veelzijdigheid van het douanesysteem in een Nederlandsche zeehaven, worden de maatregelen besproken, welke genomen zijn ter vergemakkelijking van de scheepvaart, den handel en het goederenvervoer in de Rotterdamsche haven. Hierbij passeeren achtereenvolgens de revue het voor Rotterdam zoo belangrijke systeem der douaneloodsen, het z.g. vlagvervoer en de verschillende soorten van entrepôts, waarbij te Rotterdam het fictief entrepot het meest voorkomende type blijkt te zijn. Ook aan afschrijving en teruggave van accijns wordt aandacht geschonken. Tenslotte volgt een hoofdstuk betreffende de ten gerieve van de industrie genomen maatregelen, waarin het fabrieksentrepôt, het verwerkingsverkeer, de faciliteiten bij gebruik van accijnsgoederen in het fabricageproces en eenige vrijdommen van invoerrecht worden besproken.

In de conclusie wordt vastgesteld, dat Rotterdam dezelfde bewegingsvrijheid biedt als een vrijhaven. Meer dan dat zelfs. De aan een afsluiting van een vrijhaven verbonden bezwaren worden te Rotterdam niet gevoeld. De uitgebreidheid van het gebied, waarbinnen de faciliteiten worden genoten, is veel grooter dan die van een vrijhaven ooit zou kunnen zijn.

Jo Spier heeft o.m. den omslag en een uitslaande prent geteekend, waarop op geestige wijze de verschillende bestemmingen zijn aangegeven, welke niet

vrijgemaakte goederen na lossing uit het zeeschip kunnen volgen.

Verschillende bijlagen, zooals een register van de in het boekje genoemde goederen, een verwijzing naar wettelijke bepalingen en een kaart, waarop alle douaneloodsen, het gebied van het vlagvervoer en globaal de ligging der entrepôts zijn aangegeven, verhoogen de bruikbaarheid van het boekje.

Wijlen Mr. P. Droogleevoer Fortuyn en de Directeur der directe belastingen, invoerrechten en accijnzen te Rotterdam leiden het boekje bij het publiek in.

MAANDCIJFERS.

EMISSIES IN SEPTEMBER 1938.

Prov. en Gemeentel. Leeningen f 4.370.710,—
zijnde:

Nederland

Prov. Gelderland f. 477.000¹⁾

2½% 10-j. obl. à 101½% f 484.155

Prov. Gelderland f 489.000²⁾

3% obl. à 99½% „ 486.555

Gem. 's-Gravenhage

f 1.700.000³⁾ 3¼% obl. à

100% „ 1.700.000

Gem. Voorburg f 700.000

3¼% obl. à 100% „ 700.000

Gem. Wageningen

f 1.000.000⁴⁾ 3¼% obl. à

100% „ 1.000.000

Kerkelijke Leeningen „ 266.250,—

zijnde:

Nederland

Diaconessen-Inrichting Naarden-Bussum f 250.000 3½%

obl. à 100% f 250.000

St. Augustinus-Stichting der

EE. ZZ. Kanunnikessen

v. d. H. Augustinus (Congreg. v. O.L.V. van Jupille)

te Ubbergen f 450.000⁵⁾ 4%

obl. à 100½% „ 16.250

Totaal f 4.636.960,—

¹⁾ Van de totale leening, groot f 577.000, is reeds een bedrag van f 100.000 op emissievoorwaarden geplaatst.

²⁾ Van de totale leening, groot f 589.000, is reeds een bedrag van f 100.000 op emissievoorwaarden geplaatst.

³⁾ Van de totale leening, groot f 5.000.000 is reeds een bedrag van f 3.300.000 op emissievoorwaarden geplaatst.

⁴⁾ Van de totale leening, groot f 2.014.000, is reeds een bedrag van f 1.014.000 op emissievoorwaarden geplaatst.

⁵⁾ Van het netto-provenu dezer leening is een bedrag van f 436.000 voor conversie afgetrokken.

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

1 resp. 5 depôtfractiebewijzen Amerikaansche bankaandeelen „Amerbanka” à pl.m. f 192.30 resp. pl.m. f 957.60,

1 resp. 2 depôtfracties Algem. Nederl. Aandeelendepôt à pl.m. f 475 resp. pl.m. f 950 (Introductie),

cert. v. 10 aand. van \$ 10 Patino Mines & Interprises Cons. Inc. à \$ 9¼ p. aand. (Introductie),

cert. v. 6% cum. pref. aand. Anglo American Corp. of South Africa à pl.m. 89¼% (Introductie),

cert. v. 10 aand. z.n.w. Briggs Manufacturing Co. à pl.m. \$ 27 (Introductie).

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

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	25 Sept.-1 Oct. 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenk. tijdvak 1937	25 Sept.-1 Oct. 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenk. tijdvak 1937	1938	1937
Tarwe	67.376	1.053.229	1.203.539	—	6.800	17.735	1.060.029	1.221.274
Rogge	3.548	169.012	209.952	—	—	3.375	169.012	213.327
Boekweit	—	13.482	11.767	—	—	—	13.482	11.767
Mais	22.343	940.950	896.302	2.691	71.365	121.629	1.012.315	1.017.931
Gerst	30.403	366.649	254.238	2.686	16.397	8.639	383.046	262.877
Haver	6.197	170.170	115.856	—	8.312	3.180	178.482	119.036
Lijnzaad	1.100	127.283	149.955	6.294	174.163	170.110	301.446	320.065
Lijnkoek	200	42.777	55.176	—	225	—	43.002	55.176
Tarwemeel	1.196	43.452	27.629	85	9.155	5.475	52.607	33.104
Andere meelsoorten	1.215	24.450	31.268	100	4.004	6.635	28.454	37.903

Emissies in 1938.

(in Gulden)

	Nieuw kapitaal:		Conversie:
	Aandelen	Totaal	
Jan.	2.461.075,-	4.201.675,-	1.076.516.650,-
Febr.	9.267.401,25	9.903.401,25	110.140.600,-
Maart	17.951.327,50	19.601.327,50	81.525.748,-
April	466.292,50	623.792,50	4.852.400,-
Mei	20.122.140,50	20.122.140,50	4.613.850,-
Juni	24.164.620,-	30.020.870,-	1.460.650,-
Juli	27.838.261,50	28.213.264,50	4.654.618,-
Aug.	2.010.000,-	3.862.000,-	12.573.000,-
Sept.	4.636.960,-	4.636.960,-	1.360.000,-
	108.918.081,25	121.184.831,25	120.612.516,-

STATISTIEKEN.

Laatstbekende noteringen te Amsterdam en Rotterdam op 1 Oct. 1938 voor telegrafische uitbetaling op:

	Gulden per	Pari	Koers	Bank-disconto
Europa.				
Londen *)	£	—	8.88	2
Berlijn *)	100 Mark	59.26 ³	74.—	4
Parijs *)	100 Franc	—	4.97	3
Brussel *)	100 Belga	24.90 ⁶	31.15	3
Luxemburg	100 Franc	6.22 ⁶	7.79	—
Zürich *)	100 "	—	41.95	1½
Praag	100 Kronen	—	6.33½	3
Boedapest	100 Pengö	43.51	36.65	4
Boekarest	100 Lei	1.48 ⁸	1.37½	3½
Sofia	100 Leva	1.79 ⁷	2.25	6
Belgrado	100 Dinar	—	4.25	5
Istanbul	Turksch £	—	1.48	—
Athene	100 Drachme	—	1.65	6
Milaan	100 Lira	—	9.69	4½
Madrid 5)	100 Peseta	48.—	—	—
Lissabon	Escudo	—	8.10	4
Kopenhagen *)	100 Kronen	—	39.65	4
Oslo *)	100 "	—	44.65	3½
Stockholm *)	100 "	—	45.85	2½
Reickjavick	100 IJsl. Kr.	—	40.15	—
Warschau	100 Zloty	27.90 ⁹	35.60	4½
Kovno (Litauen)	100 Lita	24.88	30½	5
Riga (Letland)	100 Lat	48.—	35.50	5-5½
Tallinn (Estland)	100 Estl. Kr.	—	50.—	4½
Helsingfors	100 Finnrmk.	—	3.92½	4
Moskou	Tjerwonets (100 Roebel)	—	36.—	—
Danzig	100 Gulden	27.90 ⁹	35.60	4
Amerika.				
New-York *)	\$	1.46 ⁹	1.84 ⁸	1
Montreal	Canad. \$	—	1.83 ⁸	2½
Mexico	Mex. Dollar	—	—	—
Buenos Aires	Peso (papier)	—	0.47	—
La Paz (Bolivia) 3)	Boliviano	—	—	—
Rio de Janeiro	Milreis (pap.)	—	0.11	3½
Valparaiso	Peso (papier)	0.15	0.07 ⁶	—
Bogota (Columbia) 3)	Peso	—	1.04	—
Quito (Ecuador)	Sucre	—	0.13	—
Lima (Peru)	Sol	—	0.40½	—
Montevideo (Urug.)	Peso	—	0.74	—
Caracas (Venezuela)	Bolivar	—	0.59	—
Paramaribo	Gulden	—	1.00½	—
San José (C. Rica)	Colon	—	—	—
Guatemala	Quetzal	—	1.84½	—
Willemstad (Curag.)	Gulden	—	1.00½	—
Managua (Nicar.) 3)	Cordoba	—	—	—
San Salvador 3)	Colon	—	0.75½	—
Azië.				
Calcutta	Rupee	—	0.66½	3
Batavia	Gulden I.G.	—	1.00½	3
Kobe	Yen	—	0.52½	3.46
Hongkong	Dollar	—	0.55½	—
Shanghai	Dollar	—	0.34	—
Singapore	Straits Doll.	1.41	1.04½	—
Manilla	Phil. Peso	—	0.92	—
Teheran 4) (Perzië)	Pahlavi	—	11.03	—
Bangkok	Baht	—	0.81½	—
Afrika.				
Kaapstad	£	—	8.87	3½
Alexandrië	Egypt. £	—	9.11	—
Australië.				
Melbourne, Sidney en Brisbane	£	—	7.10½	2½
Nieuw Zeeland	£	—	7.16	—

1) Off. 0.36 vrije markt 0.09. 2) Milreis Goud. 3) Goudpeso. 4) Munteenheid = Rail (= een Kran.) 5) Nom.

BANKDISCONTO'S.

Ned. Bk.	Disc. Wissels. 2	3 Dec.'36	Lissabon	.... 4	11 Aug.'37
Bel. Binn. Eff.	2½	3 Dec.'36	Londen	..... 2	30 Juni'37
	2½	3 Dec.'36	Madrid	..... 5	15 Juli'32
Vrsch. in R.C.	2½	3 Dec.'36	N.-York F.R.B.	1	26 Aug.'35
Athene	..... 6	4 Jan.'37	Oslo	..... 3½	5 Jan.'38
Batavia	..... 3	14 Jan.'37	Parijs	..... 3	27 Sept.'38
Belgrado	..... 5	1 Febr.'35	Praag	..... 3	1 Jan.'36
Berlijn	..... 4	22 Sept.'32	Pretoria	..... 3½	15 Mei'33
Boekarest	..... 3½	5 Mei'38	Rome	..... 4½	18 Mei'36
Brussel	..... 3	30 Mei'38	Stockholm	.. 2½	1 Dec.'33
Boedapest	..... 4	28 Aug.'35	Tokio	.... 3.46	11 Mrt.'38
Calcutta	..... 3	28 Nov.'35	Weenen	..... 4	2 Jan.'37
Dantzig	..... 4	2 Jan.'37	Warschau	.... 4½	18 Dec.'37
Helsingfors	..... 4	3 Dec.'34	Zwits. Nat. Bk.	1½	25 Nov.'36
Kopenhagen	.... 4	19 Nov.'36			

OPEN MARKT.

	1938				1937	1936	1914
	1 Oct.	26 Sep./1 Oct.	19/24 Sept.	12/17 Sept.	27 Sep./2 Oct.	28 Sep./3 Oct.	20/24 Juli
Amsterdam Partic. disc.	1/2	1/2-13/4	1/4	1/4	1/4	1 1/2-2	3 1/4-4 3/4
Prolong.	1/2	1/2-2 1/2	1/2	1/2	1/2	1 3/4-2 3/4	3-4 1/4
Londen Daggeld	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1
Partic. disc.	7/8	1-1 1/2	7/8-1 1/4	1 1/16-1	1 7/16-2 1/16	1 7/16-1 9/16	9/16-3/4
Berlijn Daggeld	2 3/4	2 1/2-3 1/4	2 1/4-5/8	2 1/2-7/8	3-1 1/2	3-5/8	2 5/8-3 1/8
Maandgeld	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	2 3/4-3	2 1/2-7/8
Part. disc.	2 7/8	2 7/8	2 7/8	2 7/8	2 7/8	2 7/8	2 7/8
Warenw...	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/4	4-1/4
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 30 Sept. en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
27 Sept. 1938	1.87	8.84	74.—	4.96½	31.65	100¼
28 " 1938	1.85½	8.51	74.—	4.75	31.25	100¼
29 " 1938	1.86½	8.86	74.50	4.96	31.55	100¼
30 " 1938	1.83½	8.90	74.—	4.98½	31.—	100¼
1 Oct. 1938	1.84½	8.88	74.—	4.97	31.15	100¼
3 " 1938	1.83½	8.82½	73.60	4.93½	31.06	100¼
Laagste d.w.1)	1.83½	8.40	72.—	4.87½	30.95	100
Hoogste d.w.1)	1.88½	8.93	74.80	5.—	31.90	100½/16
Muntpariteit	1.469	12.1071	59.263	9.747	24.906	100

Data	Zwitserland *)	Praag 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid **)
27 Sept. 1938	42.—	—	—	—	—
28 " 1938	41.50	6.40	—	—	—
29 " 1938	42.05	—	—	—	—
30 " 1938	41.90	6.40	—	—	—
1 Oct. 1938	41.95	6.40	—	—	—
3 " 1938	41.90	6.35	—	—	—
Laagste d.w.1)	41.35	6.30	—	9.80	—
Hoogste d.w.1)	42.10	6.45	1.45	9.85	—
Muntpariteit	48.003	7.371	1.488	13.094	48.52

Data	Stockholm *)	Köpenhagen *)	Oslo *)	Helsingfors 1)	Buenos-Aires 1)	Montreal 1)
27 Sept. 1938	45.55	39.40	40.40	3.90	47	1.85½
28 " 1938	43.90	38.—	42.80	3.80	46½	1.84
29 " 1938	45.60	39.55	44.50	3.82	—	1.84½
30 " 1938	45.95	39.75	44.82½	3.82½	46½	1.83½
1 Oct. 1938	45.85	39.65	44.65	3.90	46½	1.83
3 " 1938	45.47½	39.45	44.37½	3.90	46½	1.82½
Laagste d.w.1)	43.90	38.—	42.80	3.70	46	1.81½
Hoogste d.w.1)	46.12½	39.90	44.87½	3.95	47½	1.87½
Muntpariteit	66.671	66.671	66.671	6.266	95%	2.1878

*) Notering te Amsterdam. **) Not. te Rotterdam. 1) Part. opgave.

In 't 1ste of 2de No. van iedere maand komt een overzicht voor van een aantal niet wekelijks opgenomen wisselkoersen.

KOERSEN TE NEW YORK. (Cable).

Data	Londen (\$ per £)	Parijs (\$ p. 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mk.)	Amsterdam (\$ p. 100 gld.)
27 Sept. 1938	4,72½	2,63½	39,70	53,69
28 " 1938	4,73	2,65½	39,60	54,05
29 " 1938	4,78	2,67½	40,06	54,06
30 " 1938	4,83½	2,70½	40,13½	54,41
1 Oct. 1938	4,82½	2,69½	40,10	54,42
3 " 1938	4,79½	2,67½	40,07	54,01
4 Oct. 1937	4,95½	3,30½	40,15	55,30
Muntpariteit	4,86	3,90½	23,81½	40½/16

1) Zie blz. 738 E.-S.B. van 28 Sept. jl.	GERST 64/5 kg Amer.No.3 ¹⁾ loco Rotterdam per 2000 kg.		MAIS Rotterdam per 2000 kg.				ROGGE 74 kg Russische loco Rotterdam per 100 kg.		TARWE Rotterdam per 100 kg.				BURMA RIJST Loonzein per cwt. f.o.b. Rangoon/Bassein		BOTER per kg.		KAAS Edammer Alkmaar Fabr. kaas gang exp. per 50 kg.		EIEREN Gem. no. Eiermijn Roermond p. 100 st.			
	Rotterdam		Termijn- noteer. op 1 of 2 mnd.		Amerik. Mixed No. 2 ¹⁾		Rotterdam		Termijn- noteer. op 1 of 2 mnd.		80 kg Zuid- Russische ¹⁾ Locoprijs		Herl. Ned. Ct. | Not.		Leeuwar- der Comm. Noteering		Heffing Crisis Zuivel- Centr.		Alkmaar		Gem. no.	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
1927	237	110,2	171,50	89,3	176	87,1	12,47 ⁵	102,5	13,82 ⁵	110,1	14,75	109,3	6,83	104,5	11(3/4)	2,03	98,4	f	43,30	95,0	7,96	99
1928	228,50	106,2	208,50	108,6	226	111,9	13,15	108,1	12,57 ⁵	100,1	13,47 ⁵	99,9	6,43	98,4	10(7/8)	2,11	102,3	—	48,05	105,4	7,99	99
1929	179,75	83,6	196	102,1	204	101,0	10,87 ⁵	89,4	11,27 ⁵	89,8	12,25	90,8	6,34	97,0	10(6/8)	2,05	99,4	—	45,40	99,6	8,11	101
1930	111,75	52,0	118,50	61,7	136,75	67,7	6,22 ⁵	51,2	8,27 ⁵	65,9	9,67 ⁵	71,7	5,09	77,9	8(5/8)	1,66	80,5	—	38,45	84,4	6,72	83
1931	107,25	49,9	78,25	40,8	84,50	41,8	4,55	37,4	4,65	37,0	5,55	41,1	3,09	47,3	5(6/8)	1,34	64,9	—	31,30	68,7	5,35	66
1932	100,75	46,8	72	31,5	77,25	38,2	4,62 ⁵	38,0	4,70	37,4	5,22 ⁵	38,7	2,59	39,6	5(11/16)	0,94	45,6	—	22,70	49,8	4,14	51
1933	70	32,5	60,75	31,6	68,50	33,9	3,55	29,3	3,55	29,9	5,02 ⁵	37,2	1,84	28,2	4(5/16)	0,61	29,6	0,96	20,20	44,3	3,71	46
1934	75,75	35,2	64,75	33,7	70,75	35,0	3,32 ⁵	27,3	3,25	25,9	3,67 ⁵	27,3	1,74	26,6	4(7/8)	0,45	21,8	1,—	18,70	41,0	3,45	43
1935	68	31,6	56	29,2	61,25	30,3	3,07 ⁵	25,3	3,87 ⁵	30,9	4,12 ⁵	30,6	2,07	31,7	5(8/16)	0,49	23,7	0,99	14,85	32,6	3,20	39
1936	86	40,0	74,50	38,8	74	36,6	4,27 ⁵	35,1	5,75	45,8	6,27 ⁵	46,5	2,19	33,5	5(7/16)	0,58	28,1	0,88 ⁵	17,55	38,5	3,50	43
1937	137,75	64,0	105,75	55,1	111	55,0	8,95	73,6	8,02 ⁵	63,9	8,92 ⁵	66,2	2,70	41,3	6/—	0,78	37,9	0,67	19,75	43,3	3,96	49
Juli 1937	149,25	69,4	108,25	56,4	111	55,0	9,85	81,0	8,57 ⁵	68,3	9,97 ⁵	73,9	2,68	41,0	5(11/16)	0,77	37,4	0,68	20,15	44,2	3,74	46
Aug. " "	136,50	63,5	106,50	55,5	112	55,4	9,30	76,4	7,82 ⁵	62,3	9,22 ⁵	68,4	2,86	43,8	6(1/8)	0,78	37,9	0,64	21,50	47,2	3,84	47
Sept. " "	129,50	60,2	107	55,7	122	60,4	9,22 ⁵	75,8	7,55	60,1	8,52 ⁵	63,2	2,96	45,3	6(7/8)	0,85	41,3	0,52 ⁵	21	46,1	4,69	58
Oct. " "	136,25	63,3	109	56,8	114,75	56,8	8,57 ⁵	70,5	7,62 ⁵	60,7	8,50	63,0	2,96	45,3	6(7/16)	1,—	48,5	0,42	23	50,5	4,99	62
Nov. " "	133,50	62,1	106,25	55,3	116	57,4	7,22 ⁵	59,4	7,10	56,5	8,12 ⁵	60,2	2,53	38,7	5(7/16)	0,96	46,6	0,46	22,20	48,7	4,99	62
Dec. " "	130,25	60,6	110	57,3	120,75	59,8	7,30	60,0	7,05	56,1	8,02 ⁵	59,5	2,43	37,2	5(5/8)	0,84	40,8	0,60	20,80	45,6	5,24	65
Jan. 1938	130	60,4	113,75	59,2	117,25	55,0	7,65	62,9	7,45	59,3	8,40	62,3	2,35	36,0	5(3/8)	0,80	38,8	0,61 ⁵	22,15	47,1	4,15	51
Febr. " "	129,50	60,2	106	55,2	110,75	51,9	7,60	62,5	7,27 ⁵	57,9	8,30	61,5	2,39	36,6	5(4/8)	0,81	39,3	0,65	22,12 ⁵	48,5	3,65	45
Mrt. " "	121,50	56,5	104,50	54,4	109,75	51,5	7,10	58,4	6,77 ⁵	53,9	7,70	57,1	2,36	36,1	5(3/8)	0,81	39,3	0,56	21,70	47,6	2,80	34
Apr. " "	116,75	54,3	107,50	56,0	117,75	55,2	6,65	54,7	6,55	52,9	7,35	54,5	2,42	37,1	5(5/8)	0,87	42,2	0,47 ⁵	19,60	43,0	2,90	36
Mei " "	113,50	52,8	104,50	54,4	111	52,1	6,17 ⁵	50,8	6,12 ⁵	48,8	6,95	51,5	2,64	40,4	5(10/16)	0,89	43,2	0,45	20	43,9	3,25	40
Juni " "	103,75	48,2	100,50	52,3	102,75	48,2	5,62 ⁵	46,2	5,97 ⁵	47,6	6,92 ⁵	51,3	2,67	40,9	5(11/16)	0,80	38,8	0,51	19,57 ⁵	42,9	3,39	42
Juli " "	103,75	48,2	104,75	54,6	106,75	50,1	5,95	48,9	5,37 ⁵	42,8	6,77 ⁵	50,2	2,74	42,0	6(1/16)	0,78	37,9	0,50	20,45	44,9	3,71	46
Aug. " "	86,75	40,3	98,25	51,2	102,25	47,9	5,05	41,5	4,70	37,4	5,77 ⁵	42,8	2,88	44,1	6(5/16)	0,76	36,9	0,55	21,32 ⁵	46,8	4,17	52
Sept. " "	80,50	37,4	96,25	50,1	105,25	49,4	4,27 ⁵	35,1	4,15	33,0	4,80	35,6	2,81	43,0	6(3/16)	0,78	37,9	0,57	22,80	50,0	5,—	62
20-27 Sept. '38	87,50	40,7	102,75	53,5	113,50	53,2	4,20	34,5	4,57 ⁵	36,4	5,—	37,1	2,90	44,4	6(6/16)	0,77	37,4	0,60	24,—	52,7	4,80	59
27 Sept.-4 Oct.	83,50	38,8	92,—	47,9	101,50	47,6	4,10	33,7	3,87 ⁵	30,9	4,40	32,6	2,87	44,0	6(6/16)	0,77	37,4	0,60	22,—	48,3	4,40	54

	JUTE „First Marks“ c.i.f. Londen per Eng. ton		KATOEN				AUSTRALISCHE WOL in olie gekamd; loco Bradford per lb.						JAPAN, ZIJDE 13/14 Dernier wit Gr. D. te New York per lb.		RUBBER Stand. Ribbed Smoked Sheets loco Londen p. 100							
	Herl. Ned. Ct. | Not.		Middling Upland loco New York per lb.		Super Fine C. P. Oomra Liverpool per lb.		Crossbred Colonial Carded 50's Av.			Merino 64's Av.			Herl. Ned. Ct. | Not.		Herl. Ned. Ct. | Not.							
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%				
1927	442,38	103,4	36.10/—	43,8	93,1	17,60	36,7	102,1	7,27	133,8	96,8	26,50	244,9	104,8	48,50	13,55	105,8	5,44	93	140,2	18,1	107
1928	445,89	104,2	36.16/11	49,8	105,8	20,—	37,9	105,5	7,51	153,8	111,2	30,50	259,7	111,1	51,50	12,60	98,4	5,07	54	81,4	10,7	107
1929	395,49	92,4	32.14/3	47,6	101,1	19,10	33,2	92,4	6,59	127,2	92,0	25,25	196,5	84,1	39,—	12,28	95,9	4,93	52	78,4	10,2	107
1930	257,97	60,3	21.6/9	33,6	71,4	13,50	19,7	54,8	3,92	81,9	59,2	16,25	134,8	57,7	26,75	8,50	66,4	3,42	30	45,2	5,8	51
1931	192,15	44,9	17.1/7	21,1	44,8	8,50	20,1	55,9	4,28	60,9	44,0	13,—	109,0	46,6	23,25	5,97	46,6	2,40	15	22,6	3,—	31
1932	146,86	34,3	16.18/—	15,9	33,8	6,40	19,5	54,3	5,39	42,5	30,7	11,75	79,7	34,1	22,—	3,87	30,2	1,56	12	18,1	3,—	32
1933	128,63	30,1	15.12/2	17,4	37,0	8,70	16,8	46,8	4,91	48,9	35,4	14,25	96,9	41,5	28,25	3,21	25,1	1,61	11	16,6	3,—	33
1934	115,85	27,1	15.9/9	18,3	38,9	12,30	13,6	37,8	4,37	51,4	37,2	16,50	95,8	41,0	30,75	1,92	15,0	1,29	19	28,6	6,—	36
1935	134,52	31,4	18.11/8	17,6	37,4	11,90	17,7	49,3	5,87	42,2	30,5	14,—	84,5	36,2	28,—	2,41	18,8	1,63	18	27,1	6,—	36
1936	142,61	33,3	18.6/8	19,0	40,4	12,10	18,2	50,7	5,60	54,3	39,3	16,75	108,6	46,5	33,50	2,71	21,2	1,73	25	37,7	7,—	37
1937	183,46	42,9	20.8/4	20,8	44,2	11,44	20,0	55,7	5,34	89,0	64,4	23,75	132,7	56,8	35,50	3,30	25,8	1,86 ⁵	36	54,3	9,—	39
Juli 1937	189,87	44,4	21.1/3	22,4	47,6	12,32	21,5	59,8	5,71	95,8	69,3	25,50	142,2	60,8	37,75	3,42	26,7	1,88 ⁵	34	51,3	9,—	39
Aug. " "	188,67	44,1	20.17/6	18,8	39,9	10,35	19,6	54,5	5,19	98,9	71,5	26,25	145,0	62,0	38,50	3,30	25,8	1,82	33	49,7	8,—	38
Sept. " "	186,01	43,5	20.14/3	16,3	34,6	9,—	17,4	48,4	4,64	94,1	68,1	25,25	131,3	56,2	35,—	3,19	24,9	1,76	34	51,3	9,—	39
Oct. " "	188,16	44,0	20.19/8	15,2	32,3	8,42	15,5	43,1	4,15	83,6	60,5	22,50	117,7	50,4	31,50	3,02	23,6	1,67	30	45,2	8,—	38
Nov. " "	185,91	43,4	20.12/10	14,4	30,6	7,99	15,2	42,3	4,04	74,6	54,0	20,—	103,9	44,5	27,75	2,86	22,3	1,58 ⁵	27	40,7	7,—	37
Dec. " "	173,86	40,6	19.17/—	14,9	31,6	8,28	15,5	43,1	4,15	69,5	50,3	18,50	110,1	47,1	29,50	2,71	21,2	1,50 ⁵	28	42,2	7,—	37
Jan. 1938	168,56	39,4	18.15/8	15,4	32,7	8,56	15,9	44,2	4,26	67,3	48,7	18,—	101,2	43,3	27,—	2,69	21,0	1,49 ⁵	26	39,2	7,—	37
Febr. " "	166,62	38,9	18.11/7	16,1	34,2	9,00	16,5	45,9	4,41	63,9	46,2	17,—	98,1	42,0	26,25	2,78	21,7	1,55 ⁵	27	40,7	7,—	37
Mrt. " "	165,08	38,6	18.8/—	16,1	34,2	8,91	16,1	44,8	4,30	61,1	44,2	16,25	98,3	42,1	26,25	2,81	21,9	1,56	25	37,7	6,—	36
Apr. " "	156,59	36,6	17.9/5	15,8	33,5	8,76	15,5	43,1	4,15	60,7	43,9	16,25	95,6	40,9	25,50	2,75	21,5	1,52 ⁵	22	33,2	5,—	35
Mei " "	158,09	36,9	17.12/2	15,3	32,5	8,48	15,2	42,3	4,06	61,7	44,6	16,50	98,9	42,3	26,50	2,82	22,0	1,56	21	31,7	5,—	35
Juni " "	153,41	35,9	17.2/6	15,1	32,1	8,37	14,3	39,8	3,85	60,5	43,8	16,25	95,5									

	GE-SLACHTE RUNDEREN (versch) per 100 kg Rotterdam		GE-SLACHTE VARKENS (versch) per 100 kg Rotterdam		DEENSCH BACON middelgew. No. 1 Londen per cwt.			BEVROREN ARG. RUND-VLEESCH Londen per 8 lbs.			CACAO G.F. Accra per 50 kg c.i.f. Nederland			KOFFIE Loco R'dam/A'dam per 1/2 kg.		SUIKER Witte krist-suiker loco Rotterdam/A'dam per 100 kg.		THEE N.-Ind. thee-veiling A'dam Gem. Java- en Sumatrathee per 1/2 kg.		Indexcijfer voedings- en genot-middelen	
	f	%	f	%	f	%	sh.	f	%	sh.	f	%	sh.	cts.	%	cts.	%	cts.	%		
	Herl.	Ned.	Ct.	Not.	Herl.	Ned.	Ct.	Not.	Herl.	Ned.	Ct.	Not.	Herl.	Ned.	Ct.	Not.	Robusta	Superior Santos	Witte krist-suiker loco Rotterdam/A'dam per 100 kg.		N.-Ind. thee-veiling A'dam Gem. Java- en Sumatrathee per 1/2 kg.
1927	93	98.2	77.50	90.8	65.15	97.8	107.6	2.73	92.2	4/6	41.21	119.4	68/-	46.875	95.5	54.10	91.4	19.125	119.6	82.75	109.2
1928	93	98.2	77.50	90.8	65.15	97.8	107.6	2.73	92.2	4/6	41.21	119.4	68/-	46.875	95.5	54.10	91.4	19.125	119.6	82.75	109.2
1929	96.40	101.8	93.125	109.2	67.81	101.8	112.2	3.12	105.4	5/2	27.70	80.2	45/10	50.75	103.4	59.90	101.2	13	81.3	69.25	91.4
1930	108	114.0	72.90	85.5	57.19	85.9	94/7	2.97	100.3	4/11	21.04	61.0	34/11	32	65.2	38.10	64.4	9.60	60.0	60.75	80.2
1931	88	92.9	48	56.3	35.72	53.6	63/6	2.44	82.4	4/4	13.84	40.1	24/7	25	50.9	27.10	45.8	8	50.0	42.50	56.1
1932	61	64.4	37.50	44.0	25.46	38.2	58/7	1.70	57.4	3/11	11.77	34.1	27/1	24	48.9	30.04	50.8	6.325	39.6	28.25	37.3
1933	52	54.9	49.50	58.0	30.74	46.2	74/7	1.54	52.0	3/9	9.30	26.9	22/7	21.10	43.0	22.83	38.6	5.325	34.5	32.75	37.0
1934	61.50	64.9	46.65	54.7	32.94	49.5	88/1	1.42	48.0	3/9 1/2	8.15	23.6	21/10	16.80	34.2	18.40	31.1	4.075	25.5	40	52.8
1935	68.125	50.8	51.625	60.5	32	48.1	88/5	1.19	40.2	3/3 1/2	8.15	23.6	22/6	14.10	28.7	15.21	25.7	3.85	24.1	34.50	45.5
1936	53.425	56.4	48.60	57.0	36.37	54.6	93/6	1.48	50.0	3/9 1/2	12.05	34.9	30/4	13.625	27.8	16.875	28.5	4.025	25.2	40	52.8
1937	71.275	75.3	61.85	72.5	42.27	63.0	94/1	1.90	64.2	4/3	17.35	50.3	38/8	33.9	22.375	37.8	6.225	38.9	53.50	56.6	
Julij 1937	78.45	82.8	60.85	71.3	42.63	64.0	94/6	1.97	66.6	4/4 1/2	16.46	47.7	36/6	17.50	35.7	23	38.9	6.575	41.1	55	72.6
Aug. "	77.875	82.2	67.875	79.6	46.32	69.6	102/6	2.13	72.0	4/8 1/2	17.61	51.0	39/-	17	34.6	23	38.9	6.50	40.6	54.75	72.3
Sept. "	72.425	76.5	69.20	81.1	46.17	69.3	102/10	1.96	66.2	4/4 1/2	15.97	46.3	35/7	16.75	34.1	23	38.9	6.325	39.6	56	73.9
Oct. "	69.975	73.7	70.20	82.3	43.70	65.3	97/6	1.91	64.5	4/3	12.55	36.4	28/-	15.75	32.1	22.875	38.7	6.40	40.0	55.25	72.9
Nov. "	68.175	72.0	72.375	84.8	40.77	61.2	90/6	1.95	65.9	4/4	12.18	35.3	27/1	13.50	27.5	20	33.8	6.425	40.2	53.75	71.0
Dec. "	68.95	72.8	72.15	84.6	43.23	64.9	90/2	1.92	64.9	4/3 1/2	11.07	32.1	24/8	13	26.5	17.25	29.2	6.40	40.0	47.75	63.0
Jan. 1938	70.825	74.8	70.375	82.5	43.54	65.4	97/-	1.96	66.2	4/4 1/2	12.18	35.3	27/2	13	26.5	16.10	27.2	6.175	38.6	51.25	67.7
Febr. "	70.25	74.2	68.75	80.6	43.95	66.0	98/-	2.08	70.3	4/7 1/2	12.44	36.0	27/9	13	26.5	16	27.0	5.40	33.8	50.25	66.3
Mrt. "	69.15	73.0	66.375	77.8	45.87	68.9	102/2	1.90	64.2	4/3	13.30	38.5	29/8	13	26.5	15.50	26.2	5.05	31.6	52.25	69.0
Apr. "	70.35	74.3	64.40	75.5	47.29	71.0	105/6	1.88	63.5	4/2	11.68	33.8	26/1	13	26.5	15	25.4	4.65	29.1	53.50	70.6
Mei "	71.50	75.5	62	72.7	46.22	69.4	103/-	1.92	64.9	4/3 1/2	8.64	25.0	19/3	12.50	25.5	14	23.7	4.70	29.4	53	70.0
Juni "	70.50	74.4	59.95	70.3	43.99	66.1	98/2	1.96	66.2	4/4 1/2	8.74	25.3	19/6	12.50	25.5	13.75	23.2	4.725	29.6	49.50	65.3
Julij "	67.20	71.0	62.40	73.1	46.46	69.8	103/9	1.98	66.9	4/5	9.76	28.3	21/9	12.75	26.0	14	23.7	4.95	31.0	47.75	63.0
Aug. "	67	70.7	63.75	74.7	45.32	68.1	101/5	1.96	66.2	4/4 1/2	10.04	29.1	22/5	13.30	27.1	14.10	23.8	5	31.3	49.50	65.3
Sept. "	64.65	68.3	62.45	73.2	43.67	65.6	99/-	1.90	64.9	4/3 1/2	10.41	30.2	23/4	13.50	27.5	14.50	24.5	5.35	33.5	53	70.0
0-27 Sept. '38	64	67.6	62.25	73.0	44.18	66.3	99/-	1.95	65.9	4/4 1/2	10.50	30.4	23/9	13.50	27.5	14.50	24.5	5.625	35.2	52.75	69.6
Sept. 4 Oct.	64	67.6	63.50	74.4	42.12	63.3	99/-	1.79	60.5	4/2 1/2	10.44	30.2	23/9	14.50	29.5	15.50	26.2	5.50	34.4	56.25	74.3

	GRENNENHOUT Zweeds ongeseort 2 1/2 x 7 per standaard ex opslagpl. Londen		VURENHOUT basis 7" f.o.b. Zweden/Finl. per standaard van 4.672 M³		KOE-HUIDEN Gaaf, open kop 57-61 pond Veiling te Amsterdam		COPRA Ned.-Ind. f. m. s. per 100 kg Amsterdam		GRONDNOTEN Gepelde Coromandel, per longton c.i.f. Londen		LIJNZAAD La Plata loco Rotterdam per 1000 kg. 1)		GOUDE cash Londen per ounce fine		Indexcijfer agrarische grondstoffen	Algemeen Indexcijfer	Indexcijfer Indische uitvoer-producten
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%			
	Herl.	Ned.	Ct.	Not.	Herl.	Ned.	Ct.	Not.	Herl.	Ned.	Ct.	Not.	Herl.	Ned.				Ct.	Not.
1927	230.28	100.1	19.1	160.50	105.1	40.43	100.9	32.625	106.5	266.03	106.4	21.18/11	185	95.0	105.3	104.4	124.1
1928	229.90	100.0	19.1	151.50	99.2	47.58	118.7	31.875	104.1	254.10	101.6	21.1	185.25	95.1	102.0	100.2	94.6
1929	229.71	99.9	19.1	146	95.6	32.25	80.5	27.375	89.4	230.16	92.0	19.1	185.25	95.1	92.7	95.4	84.5
1930	218.43	95.0	18.1/2	141.50	92.7	25.36	63.3	22.625	73.9	175.55	70.2	14.10/4	181.75	93.3	69.6	75.1	60.0
1931	187.88	81.7	16.1/4	110.75	72.5	18.65	46.5	15.375	50.2	136.69	54.7	12.2/11	155.50	85.0	47.6	54.6	44.7
1932	136.14	59.2	15.13/4	69	45.2	11.15	27.8	13	42.4	130.52	52.2	15.1	70	35.9	35.1	43.0	38.4
1933	136.48	59.3	16.11/2	73.50	48.1	13.26	33.1	9.30	30.4	90.39	36.1	10.19/4	75.50	38.8	33.1	39.0	34.5
1934	134.02	58.3	17.18/4	76.50	50.1	12.07	30.1	6.90	22.5	71.90	28.7	9.12/3	72.75	37.3	31.6	37.3	36.5
1935	127.91	55.6	17.13/4	59.50	39.0	12.54	31.3	9.15	29.9	104.26	41.7	14.8/-	67.25	34.5	32.2	37.0	34.8
1936	139.98	60.9	17.19/10	78.25	51.3	15.40	38.4	11.90	38.9	113.49	45.4	14.11/9	85	43.6	39.0	42.2	40.7
1937	205.35	89.3	22.17/2	132.25	86.6	23.35	58.2	15.225	49.7	127.81	51.1	14.4/8	110.50	56.8	53.4	57.8	55.9
Julij 1937	212	92.2	23.10/-	136.25	89.5	24	59.9	14.525	47.4	137.65	55.0	15.5/4	113	58.1	55.2	60.2	55.5
Aug. "	212.40	92.4	23.10/-	135	88.4	25	62.4	13.95	45.6	126.66	50.6	14.1	115	59.1	53.7	59.2	54.5
Sept. "	211.08	91.8	23.10/-	135	88.4	25	62.4	13.15	42.9	120.84	48.3	13.9/1	115.25	59.2	52.4	57.9	54.7
Oct. "	210.65	91.6	23.10/-	135	88.4	25	62.4	13.50	44.1	121.70	48.7	13.11/7	116.75	59.9	50.4	56.1	50.1
Nov. "	209.46	91.1	23.5/-	132.50	86.8	18	44.9	12.50	40.8	109.57	43.8	12.3/3	110.50	56.7	47.7	53.2	45.4
Dec. "	206.69	89.9	23.1	125	81.9	17	42.4	12.375	40.4	105.31	42.1	11.14/5	109.75	56.3	44.9	51.8	45.5
Jan. 1938	203.65	88.6	22.13/9	123	80.6	19	47.4	11.875	38.8	99.85	39.9	11.2/6	109.75	56.3	44.4	51.9	43.5
Febr. "	199.56	86.8	22.5/-	122.50	80.2	17	42.4	10.95	35.8	95.86	38.3	10.13/9	108	55.5	43.4	51.0	43.4
Mrt. "	197.49	85.9	22.1	116.25	76.1	15	37.4	10.975	35.8	92.92	37.2	10.7/2	106.25	54.6	41.8	49.9	42.0
Apr. "	197.23	85.8	22.1	110	72.0	14.50	36.2	10.625	34.7	90.22	36.1	10.1/3	101.75	52.3	40.0	48.9	38.8
Mei "	195.17	84.9	21.15/-	105.50	69.1	14.50	36.2	10.425	34.0	91.54	36.6	10.4/-	98.50	50.6	39.4	47.8	37.5
Juni "	190.37	82.8	21.5/-	102.50	67.1	14	34.9	9.775	31.9	92.40	36.9	10.6/3	96	49.3	38.9	47.1	39.2
Julij "	188.10	81.8	21.1	102.50	67.1	14.75	36.8	10.125	33.1	97.26	38.9	10.17/2	102	52.4	41.8	48.2	43.8
Aug. "	187.70	81.6	21.1	103	67.5	14.75	36.8	9.725	31.8	93.55	37.4	10.9/3	96.50	49.6	40.9	47.6	44.7
Sept. "	182.97	79.6	20.15/-	105	68.8	15.25	38.0	9.475	30.9	91.44	36.6	10.5/-	96.25	49.4	41.0	48.0	46.0
0-27 Sept. '38	182.96	79.6	20.10/-	105	68.8	15.25	38.0	9.375	30.6	93.66	37.4	10.1	99.50	51.1	41.1	48.6	45.4
Sept. 4 Oct.	182.97	79.6	21.10/-	105	68.8	15.25	38.0	9.25	30.2	89.35	35.7	10.2/6	95.50	49.1	41.0	47.7	46.5

	STEENKOLEN Westf./Holl. bunkerk. ongez. f.o.b. R'dam/A'dam per 1000 kg.		PETROLEUM Mid. Contin. Crude 33 t/m. 33.99 Bé s. g. te N.-York p. barrel		BENZINE Guif Exp. 64/66° per U.S. gallon		KALK-SALPETER franco schip Ned. per 100 kg brutto		ZWAVELZURE AMMONIAK franco schip Ned. per 100	
--	---	--	--	--	--	--	---	--	---	--

KOERSEN TE LONDEN

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	17 Sept. 1938	24 Sept. 1938	26 Sept. Langste	1 Oct. '38 Hoogste	1 Oct. 1938
Alexandrië..	Piast. p. £	97 1/2	97 1/2	97 1/2	97 1/2	97 1/2
Athene	Dr. p. £	547 1/2	547 1/2	540	555	547 1/2
Bangkok....	Sh. p. tical	1/10 1/2	1/10 1/2	1/10 1/2	1/10 3/8	1/10 3/8
Budapest ..	Pen. p. £	24 1/2	24 1/2	23 1/2	24 1/2	24 1/2
Buenos Aires	p. peso p. £	19.01 1/2	18.95	18.75	19.05	19.00
Calcutta	Sh. p. rup.	1/5 29/32	1/5 29/32	1/5 1/2	1/5 31/32	1/5 29/32
Istanbul ..	Piast. p. £	601	598	585	598	598
Hongkong ..	Sh. p. \$	1/3	1/3	1/2 1/2	1/3 1/2	1/3
Kobe	Sh. p. yen	1/2	1/2	1/1 15/16	1/2 1/2	1/2
Lissabon	Escu. p. £	110 3/16	110 3/16	109 1/2	110 1/2	110
Mexico	\$ per £	—	—	—	—	—
Montevideo ..	d. per £	20	20	19 1/2	20 1/2	20
Montreal ..	\$ per £	4.82 1/2	4.81 3/4	4.69	4.89	4.85
Rio d. Janeiro	d. per Mil.	2 15/16	2 15/16	2 15/16	3	2 15/16
Shanghai ..	d. p. \$	8 1/2	8 1/2	7 3/4	9 1/2	8 1/2
Singapore ..	Sh. p. \$	2/3 15/16	2/3 15/16	2/3 15/16	2/4 1/16	2/3 15/16
Valparaiso 2).	\$ per £	120	120	118	119	118
Warschau ..	Zl. p. £	25 1/2	25 1/2	24 1/2	25 1/2	25 1/2

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

GOUDPRIJS 3)

Londen 1) N. York 2)		Londen		
27 Sept. 1938..	19 1/8	42 3/4	27 Sept. 1938....	145/6
28 „ 1938..	18 3/4	42 3/4	28 „ 1938....	147/-
29 „ 1938..	19 1/16	42 3/4	29 „ 1938....	145/10
30 „ 1938..	19 1/4	42 3/4	30 „ 1938....	144/1
1 Oct. 1938..	19 1/16	42 3/4	1 Oct. 1938....	144/1 1/2
3 „ 1938..	19 1/2	42 3/4	3 „ 1938....	144/8 1/2
4 Oct. 1937..	19 15/16	44 3/4	4 Oct. 1937....	140/6 1/2
27 Juli 1914..	24 15/16	59	27 Juli 1914....	84/10 1/2

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

STAND VAN 's RIJKS KAS.

Vorderingen.	23 Sept. 1938	30 Sept. 1938
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank	f 172.975.708,19	f 132.746.899,16
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	451.504,98	1.290.477,30
Voorsch. op ultimo Augustus 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 de belastingen en op de vermogensbelasting	—	—
Voorschotten aan Ned.-Indië	14.683.130,41	21.482.467,31
Idem aan Suriname	11.394.269,23	11.694.417,27
Kasvord. weg. credietverst. afh. buitenl. Daggeldteeningen tegen onderpand ..	102.778.397,01	102.610.154,02
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabelen Vord. op het Alg. Burg. Pensioenf. 1) ...	43.942.454,77	35.175.059,06
Vord. op andere Staatsbedrijven 1)	9.752.878,77	9.780.888,36
Verplichtingen		
Voorschot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrooi verstrekt	—	—
Schatkistbiljetten in omloop	f 224.164.000,—	f 224.154.000,—
Schatkistpromessen in omloop	—	—
Zilverbons in omloop	1.083.485,50	1.083.226,50
Schuld op ultimo Augustus 1938 a/d. gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsbel. alsmede op de bel. en op de vermogensbelasting ..	10.483.860,22	10.483.860,22
Schuld aan Curaçao 1)	1.712.652,75	1.712.652,75
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenf. 1) ..	49.611.005,07	49.462.426,34
Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. 1) ...	228.815.625,59	201.979.561,50
Id. aan andere Staatsbedrijven 1)	11.560.000,—	10.560.000,—
Id. aan diverse instellingen 1)	218.688.955,57	219.625.993,53
1) In rekg.-crt. met 's Rijks Schatkist.		

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

	24 Sept. 1938	1 Oct. 1938
Vorderingen: 1)		
Saldo Javasche Bank	f 2.904.000,—	f 4.064.000,—
Saldo b. d. Postchèque- en Girodienst	364.000,—	268.000,—
Verplichtingen:		
Voorschot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell.	14.595.000,—	45.302.000,—
Schatkistpromessen in omloop	16.000.000,—	16.000.000,—
Schatkistbiljetten in omloop	5.000.000,—	5.000.000,—
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds.	818.000,—	2.311.000,—
Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarbank.	2.053.000,—	1.595.000,—
Belegde kasmiddelen Zelfbesturen ..	980.000,—	830.000,—
Voorschot van de Javasche Bank ...	—	—
1) Betaalmiddelen in 's Lands Kas f 33.506.000,—.		

SURINAAMSCH-BANK.

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Metaal	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Discont.	Div. rekeningen 1)
27 Aug. 1938..	862	1.183	485	523	1.261
20 „ 1938..	866	1.048	540	523	1.235
13 „ 1938..	865	1.080	551	522	1.266
6 „ 1938..	865	1.112	597	522	1.267
30 Juli 1938..	877	1.153	554	521	1.266
1 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

1) Sluutp. der activa.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 3 October 1938

Activa.	
Binnel. Wis- (Hfdbk. f	16.865.709,22
sels, Prom., Bijbnk. „	616.142,54
enz. in disc. Ag.sch. „	1.027.408,21
f 18.509.259,97	
Papier o. h. Buitenl. in disconto	—
Idem eigen portef. f	4.050.000,—
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel. „	—
f 4.050.000,—	
Beleeningen { Hfdbk. f 261.726.206,37 1)	
incl. vrsch. Bijbnk. „	2.871.206,48
in rek.-crt. Ag.sch. „	33.218.869,12
op onderp. f	297.816.281,97
Op Effecten enz. ... f	296.563.041,55 1)
Op Goederen en Ceel. „	1.253.240,42
f 297.816.281,97 1)	
Voorschotten a. h. Rijk	—
Munt, Goud	f 106.637.535,—
Muntmat., Goud	1.374.396.522,79
f 1.481.034.057,79	
Munt, Zilver, enz. „	12.225.593,14
Muntmat., Zilver	—
f 1.493.259.650,93 2)	
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfondsen	43.312.791,82
Gebouwen en Meub. der Bank	4.580.000,—
Diverse rekeningen	8.125.632,14
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221) ..	8.905.871,61
f 1.878.559.488,44	

Passiva.

Kapitaal	f 20.000.000,—
Reservefondsen	4.860.787,51
Bijzondere reserve	7.102.179,67
Pensioenfondsen	11.849.580,06
Bankbiljetten in omloop	1.141.221.440,—
Bankassignatiën in omloop	10.019,62
Rek.-Cour. { Het Rijk f 109.792.580,01	
saldo's: { Anderen „ 580.838.196,84	
f 690.630.776,85	
Diverse rekeningen	2.884.704,73
f 1.878.559.488,44	

Beschikbaar metaalsaldo	f 760.675.480,16
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is ..	1.901.688.610,—
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 opeischb. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-kings-perc.
	Munt	Muntmat.				
3 Oct. '38	106638	1.374.397	1141.221	690.641	760.675	82
26 Sept. '38	106638	1.374.361	1052.876	767.677	768.347	82
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54

Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitenl.	Diverse rekeningen 1)
3 Oct. 1938	18.509	—	297.816	4.050	8.126
26 Sept. 1938	12.034	—	289.833	4.050	7.345
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

1) Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. metaal-saldo
1 Oct. '38 2)	138.600		189.630	83.270	29.440
24 Sept. '38 2)	138.210		188.430	74.590	33.002
20 Aug. 1938	116.886	20.598	188.267	66.930	35.405
13 „ 1938	116.886	20.326	193.006	61.931	35.237
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaalb.	Dts-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen 1)	Dek-kings-percentage
1 Oct. '38 2)	2.380	75.830		69.340	51
24 Sept. '38 2)	2.050	75.060		60.940	53
20 Aug. 1938	3.964	13.574	47.649	52.254	54
13 „ 1938	3.580	14.004	46.959	54.432	54
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

1) Sluutpost activa. 2) Cijfers telegrafisch ontvangen.