

# Economisch-Statistische Berichten

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

23<sup>e</sup> JAARGANG

WOENSDAG 12 OCTOBER 1938

No. 1189

## COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

M. F. J. Cool — Adjunct-secretaris.

Redactie-adres: Pieter de Hoofweg 122, Rotterdam-West.  
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatweg.  
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:

	Biz.
Is ontsluiting der peelmijnvelden gewenscht? door Dr. Ir. J. A. W. Muller .....	764
Luchthaven „Holland" door Mr. L. J. van der Valk ..	766
Het internationaal karakter van het luchtverkeer onder Nederlandsche vlag door Mr. O. Leyendekkers .....	769
De Belgische wet inzake de verplichte verzekering tegen onvrijwillige werkloosheid door Prof. Mr. C. W. de Vries	770
Kleine en groote problemen op de beleggingsmarkt door Dr. W. Mautner .....	771
AANTEEKENINGEN:	
Monetaire gevolgen van de politieke spanning ....	773
De Nederlandsche grootbanken tijdens de politieke spanningen .....	774
INGEZONDEN STUKKEN:	
De nieuwe transferregeling door Tj. Greidanus met Naschrift van C. A. Klaasse .....	774
Ontspanning? door Mr. H. E. Scheffer met Naschrift van Prof. Dr. N. J. Polak .....	776
De economische paragraaf in de troonrede door Dr. C. Kool .....	776
ONTVANGEN BOEKEN .....	776
MAANDLIJFERS:	
Gecombineerde Maandstaat der vier Nederlandsche Grootbanken .....	776
Statistieken:	
Indexcijfers van Groothandelsprijzen .....	776
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten .....	777, 778

## GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

Op de wisselmarkt waren zoowel de omzetten als de koersbeweging in de verslagweek beperkt. Het meest de aandacht trokken de fluctuaties van het Pond Sterling. Nadat de oorlogsdreiging was weggenomen, was een snel koersherstel voor deze valuta ingetreden, maar al spoedig volgde een inzinking.

Eenerzijds is het denkbaar, dat men bij de beoordeeling van de politieke situatie de long-run-kansen wat minder gunstig beziet, maar hoofdzaak is toch waarschijnlijk, dat men zich realiseert, dat de koersdruk op het Pond reeds geruimen tijd aanhoudt en reeds begon lang voordat er van acuut oorlogsgevaar sprake was. In dit blad is er reeds maanden lang op gewezen, dat de situatie van de Engelsche betalingsbalans allerminst bevredigend is en dat de monetaire autoriteiten het oog gericht hebben op een evenwichtsherstel door andere middelen dan deflatie. Meer en meer wordt dan ook in Londensche financiële kringen een verdere reactie van den Pondenkoers waarschijnlijk geacht. De hoera-stemming na München bracht het Pond even op 8.88, maar de koers daalde tot 8.79, waarna in het begin van de nieuwe week wederom een kleine inzinking plaats vond. Ook de termijnkoers voor Ponden wijst op weinig optimisme wat het verdere verloop betreft.

De Dollarnoteering bleef in de verslagweek vrijwel onveranderd op 1.83¼. Het Egalisatiefonds bleef bereid op dezen koers te koopen, maar het aanbod, dat de autoriteiten hadden op te nemen was minimaal. In het begin van de nieuwe week deed de vraag naar Dollars de noteering iets boven het genoemde peil stijgen. In elk geval blijkt duidelijk, dat ons Egalisatiefonds, dat den Gulden geruimen tijd op het Pond had georiënteerd en pas in de oorlogscrisisdagen het roer wendde om zich op den Dollar te baseeren, den nieuwen koers gehandhaafd heeft ook nadat de invloed der oorlogskansen geweken was. Men is geneigd daaruit af te leiden, dat althans voor het moment de richtlijn van ons Egalisatiefonds is om een afbrokkelen van den Pondenkoers, ook al is dat niet meer het gevolg van abnormale factoren, niet te volgen. Dat is overigens volkomen logisch wanneer men aanneemt, dat een eventuele „correctie" van den Pondenkoers het herstellen van de fout eener overwaardering beteekent. Het verdere verloop in dit verband is ongetwijfeld interessant.

De Franc stond in de afgelopen week vrijwel voortdurend onder druk. De financiële moeilijkheden, die toch reeds zwaar op de Regeering drukten, zijn door de mobilisatiemaatregelen nog toegenomen, en er is weer heel wat vluchtkapitaal, dat in den jongsten tijd een heenkomen in goud of buitenlandsch bankpapier heeft gezocht. Het Daladier-minimum wordt nog steeds gehandhaafd, zoodat de contante koers niet meer daling vertoont dan het Pond Sterling, maar daarvoor heeft het Egalisatiefonds zwaar moeten intervenieeren. De interventie werd overigens niet tot de contante markt beperkt; ook op de termijnmarkt weerde het fonds zich, zoodat aan het termijndisagio eenige rem werd aangelegd.

Diverse geblokkeerde Marken waren vast van onder-toon; voor bankpapier en zilver was de tendens zelfs zeer vast. In deze markt waren nogal baisseposities aangegaan en het accoord van München was natuurlijk een streep door de rekening der speculanten.

Geldmarkt en beleggingsmarkt toonen weinig wijziging, het herstel na de crisisverschijnselen was reeds in de voorgaande week zeldzaam, bijna onbegrijpelijk, snel in zijn werk gegaan.

## IS ONTSLUITING DER PEELMIJNVELDEN GEWENSCHT?

### Inleiding.

Het mag een merkwaardige samenloop van omstandigheden en een der typische spelings van het lot genoemd worden, dat de midden-Limburgsche landstreek bekend onder den naam van het Peëlgebied in de bovenste grondlagen van een zoodanige samenstelling is, dat zij haar bewoners slechts een sober en nooddrufftig bestaan kan bieden, terwijl in haar diepere grondlagen de uiterst waardevolle grondstof steenkolen voorkomt, waarvan de ontginning belangrijk zou kunnen bijdragen tot den groei van het inwonertal en de verhooging van het welvaartspeil.

In deze terreinstrook, waar slechts enkele nijvere plaatsjes liggen en de bevolking overwegend uit landbouwers bestaat, is de carbonformatie met de productieve steenkolenlagen, die voor zoover in den Nederlandschen bodem aanwezig, voor het grootste deel op onbereikbare diepte ligt, door machtige en onberekenbare krachten, uitgaande van de diepere aardlagen, tot een zoodanige hoogte opgestuwd, dat bij de tegenwoordige ontwikkeling van de mijnbouwtechniek geen overwegende bezwaren tegen ontginning bestaan en deze zelfs voor een belangrijk gedeelte van het betreffende gebied economisch te verantwoorden is.

Het is duidelijk, dat bij het belanghebbende gedeelte van de bevolking belangstelling bestaat, naar datgene wat zich in de toekomst in dit stukje van den Nederlandschen bodem zal gaan afspelen.

Bij het concipieeren van onderstaande beschouwing heeft schrijver een tweevoudig doel nagestreefd. In de eerste plaats om aan te toonen, dat voor een Peelmijnonderneming, in verband met de te verwachten kolenconsumptie, een bestaansmogelijkheid is gegeven en wel in een niet ver verwijderde toekomst.

In de tweede plaats, dat een aanmerkelijke zekerheid bestaat, dat de toekomstige beleggers een passende remuneratie van hun kapitaaldeelname mogen verwachten en dat de geologische omstandigheden in dit gebied den steenkolenmijnbouw niet noodzakelijk behoeven te degradeeren tot een kansspel met een gelijke winstmogelijkheid als de roulettetafel.

Tenslotte is het wenschelijk te overwegen, welke ondernemingsvorm gegeven kan worden aan een dergelijke kapitaalintensieve bedrijfshuishouding, die voor het op langen termijn ter beschikking staande kapitaal een uitnemende gelegenheid voor een rendabele productiviteit biedt en die tevens een eerste stap kan vormen van een structureele omvorming van ons economisch leven in de richting van industrialisatie, die noodig zal zijn om in ons land een uiteindelijke en blijvende werkverruiming tot stand te brengen.

### *Te verwachten steenkoolbehoefte.*

Voor de beoordeeling van de te verwachten rentabiliteit zijn naast de kennis van den te benaderen kostprijs maatgevend de te verwachten afzetmogelijkheden op het tijdstip, dat een eventueele Peelmijn gaat produceeren.

In overeenstemming met de ervaringen van de nieuwere Zuid-Limburgsche mijnen is te verwachten, dat de aanleg ongeveer 6 jaren zal vereischen, na welk tijdsverloop de productie begint, die geleidelijk in 9 jaren tot een volume van 2.5 miljoen ton per jaar kan stijgen.

Gezien dezen langen tijdsduur moet het van groote beteekenis geacht worden na te gaan, hoe de productie der Nederlandsche mijnen zich in de eerste twee decennien zal moeten ontwikkelen onder invloed van de volgende factoren:

a. De ontwikkeling op langen termijn van het verbruik aan steenkool per hoofd van de bevolking in Nederland en van de toeneming der bevolking.

b. De fluctuaties in het economische leven.

c. De wisselingen in de gemiddelde wintertempe-

ratuur.

d. Het eventueele in- of uitvoersaldo.

Voor de beoordeeling van de ontwikkeling is maatgevend de productiecapaciteit van de gezamenlijke mijnondernemingen, die te omschrijven is als de totale productie, die door de bestaande mijnen bij volbelast bedrijf kan worden bereikt zonder het investeren van nieuw kapitaal. Deze capaciteit dient in verband met de evolutie van a. zoodanig begroot te worden, dat de eventueele toeneming in het verbruik als gevolg van de werking der factoren sub b. en c. voor een belangrijk deel kan opgevangen worden, ook indien deze factoren in gelijken zin werken.

Beschouwen wij thans in het kort elk dezer factoren afzonderlijk:

a. Het specifieke verbruik van kolen per hoofd neemt gedurende de periode 1922—1935 gemiddeld toe met 1.47 pCt. per jaar en wordt bij een rechtlijnige trend gegeven door de vergelijking:

$$Y = 1.3089 + 0.02162X \text{ (ton}^1\text{)}$$

Uit de bekende toeneming van de bevolking<sup>2</sup> is te bepalen, dat deze zal bedragen:

in 1940 . . . . .	8.75 mill.	1950 . . . . .	9.45 mill.
„ 1945 . . . . .	9.10 „	1955 . . . . .	9.80 „

Deze verwachting is zeker niet te hoog en zal vermoedelijk wel door de werkelijkheid worden overtroffen.

b. Indien de jaarlijksche index van de specifieke industrieele productie 1 punt afwijkt van de trend, bedraagt de variatie in het kolenverbruik 0.00818 ton per hoofd.

c. De invloed van de gemiddelde wintertemperatuur wordt gegeven door de vergelijking:

$$\pm 0.1^\circ \text{ C.} = \pm 0.00417 \text{ ton}$$

per hoofd van bevolking.

Bij de afleiding van de bovenstaande mathematisch-statistische relaties is tevens aangetoond, dat in Nederland het kolenverbruik een ontwikkeling vertoont, afwijkend van alle overige landen en dat het betwijfeld moet worden, dat de ontwikkeling van de specifieke consumptie in dezelfde mate zal voortgaan. Aangezien dit echter de domineerende factor is voor het bepalen van het toekomstige absolute verbruik, is met de onzekere ontwikkeling in de navolgende beschouwing rekening gehouden door achtereenvolgens voor het specifieke verbruik vier gevallen te onderscheiden:

A. Een ontwikkeling in den gunstigen zin van de periode 1922—1935, met een toeneming van 1.47 pCt. per jaar.

B. Een ontwikkeling gelijk aan het gemiddelde van de periode 1895—1935, gegeven door de rechtlijnige trend:  $Y = 1.32 + 0.0173X$  met een gemiddelde toeneming van 1.1 pCt. per jaar.

C. Een gemiddelde toeneming van slechts  $\frac{1}{2}$  pCt. per jaar.

D. Het meest ongunstige geval, dat de trendlijn voor het specifieke verbruik vanaf 1935 niet meer zal stijgen.

Indien wij aannemen, dat de index van de industrieele productie per hoofd van de bevolking 12 punten naar boven of naar beneden van de trend kan afwijken (in 1929 bedroeg de afwijking in gunstigen zin: 19.7 punten, in 1932 de afwijking naar beneden: 12.7 punten), de wintertemperatuur gemiddeld van  $+0.7^\circ$  tot  $-0.7^\circ \text{ C.}$  om het gemiddelde schommelt en verder, dat de Nederlandsche mijnen haar uitvoerpositie niet zullen versterken, maar een uitvoersaldo alleen aanwezig kan zijn, indien de binnenlandsche consumptie achterblijft bij de uit b. en c. berekende benodigde productiecapaciteit, kan de volgende tabel

<sup>1</sup>) Ir. J. A. W. Muller. Enkele bedrijfseconomische beschouwingen over den Nederlandschen steenkolenmijnbouw. Diss. Delft 1938.

<sup>2</sup>) Prof. Mr. H. W. Methorst. Leefstijdsyramidè de spil van het bevolkingsvraagstuk. Tijdschrift voor Sociale Geneeskunde. Augustus 1937 blz. 20.

J a a r	Specifiek verbruik (in tonnen per hoofd der bevolking)	Aantal inwoners (in miljoenen)	Absoluut verbruik volgens trend (in miljoenen tonnen)	Variatie in specifiek verbruik als gevolg van conjunct. (in mill. ton)	Variatie in specifiek verbruik als gevolg van de temper. (in mill. ton)	Totaal vereischte prod.-capaciteit (in mill. ton)
A) Toeneming van het specifiek verbruik met 1,47 % per jaar.						
1940.....	1,72	8,75	15,05	0,859	0,255	16,16
1955.....	2,04	9,80	20,00	0,962	0,286	21,25
B) Toeneming van het specifiek verbruik met 1,1 % per jaar.						
1940.....	1,67	8,75	14,61	0,859	0,255	15,72
1955.....	1,93	9,80	18,87	0,962	0,286	20,12
C) Toeneming van het specifiek verbruik met ½ % per jaar.						
1940.....	1,62	8,75	14,17	0,859	0,255	15,28
1955.....	1,73	9,80	16,95	0,962	0,286	18,20
D) Het specifiek verbruik blijft constant.						
1940.....	1,60	8,75	14,00	0,859	0,255	15,11
1955.....	1,60	9,80	15,68	0,962	0,286	16,93

worden opgesteld, waarin de tusschenliggende jaren niet zijn aangegeven, aangezien het verloop rechtlijnig is.

*Wanneer zal capaciteitsuitbreiding der mijnen noodzakelijk zijn?*

De productiecapaciteit van de bestaande Zuid-Limburgsche mijnen is bekend en te stellen op 16.4 mill. ton per jaar. Deze capaciteit is echter een dynamische grootheid; de toenemende diepte van het ontginningscentrum doet de schachtproductiviteit verminderen, het aanbrengen van technische verbeteringen (inbouw van een skipinstallatie) kan de productiecapaciteit verhoogen, ook kan deze afnemen door een verkorting van den arbeidstijd per week of jaar.

De mogelijkheid een eventueel vereischte uitbreiding der productiecapaciteit te verkrijgen, door een vergrooten van de bestaande mijnen, moet gering geacht worden, aangezien mag worden aangenomen, dat bij verder opvoeren der capaciteit, deze zetels in het stadium komen, dat een verhoogde aanwending van kapitaal en arbeid een minder dan evenredig hogere productie veroorzaken.

Uit bovenstaande cijfers voor de vereischte productiecapaciteit kan in verband met de bestaande pro-

ductiecapaciteit bepaald worden, wanneer het tijdstip is aangebroken om een nieuwe Peelmijn aan te vangen.

Daartoe is in nevenstaande figuur voor de 4 gevallen A, B, C en D de vereischte productiecapaciteit uitgezet (de lijnen I, II, III en IV).

De lijn A D<sub>1</sub> stelt voor de bestaande productiecapaciteit van 16.4 mill. ton, deze lijn snijdt de lijn I bij punt A<sub>1</sub>, bij dit snijpunt is de bestaande capaciteit niet meer voldoende om aan de vereischte te voldoen.

De stijging dient verder te verlopen volgens de lijn I en kan opgevangen worden door de geleidelijk toenemende productie van een nieuwe zetel, aangegeven door de lijn A<sub>1</sub>, A<sub>2</sub>.

Aannemende een tijdsverloop van 6 jaren van aanvang tot eerste kolenproductie, geeft A 3 het tijdstip aan, waarop de eerste werkzaamheden moeten worden aangevangen. Voor de gevallen B, C en D geldt een gelijke overweging; in het ongunstige geval D is echter aangenomen, dat vanaf 1950 de productie van een der bestaande mijnen met 100.000 ton per jaar vermindert als gevolg van de naderende uitputting, de lijn D<sub>1</sub>, D<sub>2</sub> verloopt dan minder steil.

Voor de vier achtereenvolgende gevallen zou dan het tijdstip van aanvang moeten bedragen resp. 1934, 1936, 1941 en 1944.

Dat de ontwikkeling van de hoofdelijke consumptie af heden plotseling het ongunstige beeld van geval D zou vertoonen lijkt onwaarschijnlijk, veeleer mag met eenige zekerheid worden aangenomen, dat de trendlijn, die tot en met 1935 gemiddeld met 1.47 pCt. per jaar steeg, geleidelijk zal gaan ombuigen en tenslotte horizontaal zal gaan verlopen. Voor de eerstvolgende 15—20 jaren is dan een ontwikkeling te verwachten, die het gemiddelde vormt van de gevallen A, B, C en D en onder deze omstandigheden zal het tijdstip van aanvang dus gelegen zijn bij het gemiddelde van de bovengenoemde jaren *d.i. in 1939*.

*Indien de specifieke kolenconsumptie in ons land zich niet in onverwacht ongunstigen zin ontwikkelt, is het tijdstip aangebroken om een Peelmijn op te richten.*

Enkele andere argumenten mogen nog pleiten voor de wenschelijkheid de installatie eener Peelmijn thans ter hand te nemen, dit zijn de lage rentestandaard, de seculaire variaties in de groothandelsprijzen en de aardoliesituatie.

Van de ontwikkeling der groothandelsprijzen is bekend, dat deze gedurende de laatste eeuw meerdere langperiodische golven vertoonden, er zijn eenige symptomen aan te wijzen, dat wij ons momenteel weer in een laagtepunt zouden bevinden. Wat betreft de aardolievoorziening, zijn vele bekwame praktische oliegeologen van meening, dat de Ver. Staten, die 60 pCt. van de wereldconsumptie leveren, bij de tegenwoordige progressie in het verbruik onmogelijk haar quota nog 15 jaren kunnen handhaven, zoodat de energievoorziening in den vorm van chemisch verwerkte kolen meer op den voorgrond zal treden.

Over de mogelijkheid een Peelmijn rendabel te exploiteeren, in een volgend artikel.

Dr. Ir. J. A. W. MULLER.

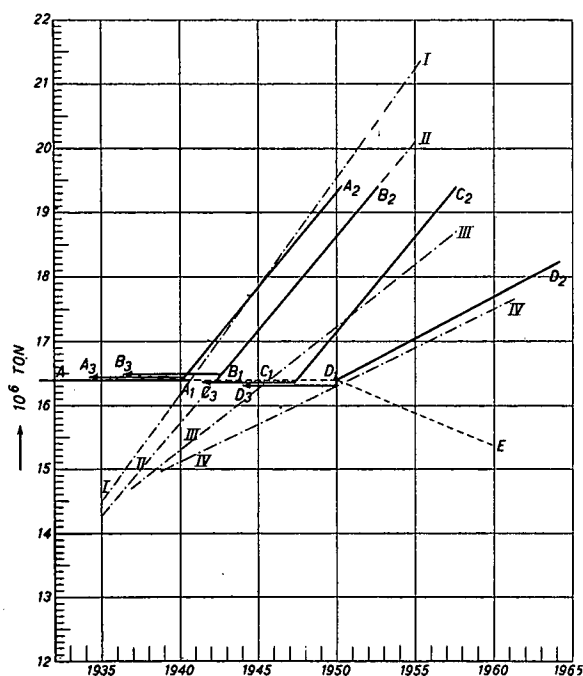


Diagram ter bepaling van het tijdstip van aanvang eener eerste Peelmijn.

De punt-streeplijnen I, II, III en IV geven aan, de ontwikkeling van de vereischte productiecapaciteit bij een toeneming van het specifieke kolenverbruik met resp. 1.47 pCt., 1.1 pCt., ½ pCt. en 0 pCt. per jaar.

De lijnen A<sub>1</sub>, A<sub>2</sub>, B<sub>1</sub>, B<sub>2</sub>, C<sub>1</sub>, C<sub>2</sub> en D<sub>1</sub>, D<sub>2</sub> geven aan de ontwikkeling der productiecapaciteit bij het in exploitatie brengen eener nieuwe Peelmijnzetel.

De punten A<sub>3</sub>, B<sub>3</sub>, C<sub>3</sub> en D<sub>3</sub> geven het tijdstip aan wanneer een nieuwe zetel moet worden aangevangen.

## LUCHTHAVEN „HOLLAND”.

### *Hernieuwde belangstelling.*

Het vraagstuk van het centrale vliegveld is plotseling weer in het volle licht der publiciteit getreden door het bekend worden van de onderhandelingen tusschen de Regeering en de Gemeente Amsterdam, om te komen tot een gemeenschappelijke exploitatie van het vliegveld Schiphol als centrale luchthaven voor Nederland. In verband hiermede schijnt het wenschelijk in aansluiting aan het dezerzijds reeds gepubliceerde artikel<sup>1)</sup> de verschillende standpunten nog eens nader te bespreken en te trachten tot een logische conclusie te komen.

Voor de oplossing van dit vraagstuk zijn twee vragen te beantwoorden: *a.* Moet er een centraal vliegveld komen? en *b.* Zoo ja, waar moet dit dan gelegen zijn? Bij de beantwoording dezer vragen hebben de drie groote belanghebbenden, de Nederlandse Staat en de gemeenten Amsterdam en Rotterdam aanvankelijk ieder een verschillend standpunt ingenomen, waarvan dat der Regeering het meest consequente en dat van Rotterdam het meest inconsequente genoemd kan worden.

Hoe de Regeering er tenslotte toe gekomen is haar eerste, zoo uitdrukkelijk naar voren gebrachte oplossing te laten varen en de tusschenoplossing van Amsterdam voor te staan, is tot dusverre nog niet duidelijk geworden. Indien dit werkelijk mede het gevolg zou zijn van de door Amsterdam gevoerde agitatie zou zulks wel uitermate te betreuren zijn. Welke waarde men ook aan de zoogenaamde overtuiging der volksmassa wil toekennen, zij is toch zeker niet geschikt om een beslissenden invloed uit te oefenen in een vraagstuk van dusdanig economisch-technischen aard, waarbij met verzienden blik een oplossing moet worden gevonden, die beslissend kan zijn voor de door ons in de komende decennia, misschien wel eeuwen, op luchtvaartgebied te spelen rol. Wanneer de „air-mindedness” van de volksmassa en Schiphol-als-ontspanningsoord voor het Amsterdamsche publiek daarbij al een rol spelen, dan is dat in ieder geval een zeer bescheiden, die in het niet zinkt bij de nationale belangen, welke hier in het geding zijn. In dit opzicht kan men Rotterdam slechts hulde brengen, dat het niet tot dezelfde goedkoope en niet-overtuigende agitatiemiddelen heeft gegrepen, en de hoop uitspreken, dat het zulks niet alsnog zal doen. Maar wel moet daaraan tegelijkertijd worden toegevoegd, dat wanneer Rotterdam niet op haar — zooals nog nader te motiveeren van allen het meest inconsequente — standpunt was blijven staan, doch zich met de Regeering tegenover het locale Amsterdamsche standpunt had geschaard achter de eenig-logische opvatting, die in het algemeen en daarmede ook in het Rotterdamsch belang was, de kans groot was geweest, dat de Regeering haar aanvankelijk voornemen had uitgevoerd, en niet overstag was gegaan naar een oplossing welke — het moet erkend worden — vrijwel geen rekening houdt met de Rotterdamsche belangen. En daarom zou het streven van Rotterdam er thans op gericht moeten zijn, niet om haar eerste — van alle het meest inconsequente — standpunt door te zetten, doch om zich alsnog uit te spreken voor de oorspronkelijke opvatting van de Regeering, en te trachten deze terug te brengen van de huidige voornemens.

### *De economische vestigingseischen van een vliegveld.*

Bij de beschouwingen over deze kwestie is van vele zijden — en met name ook van Rotterdamsche — de fout gemaakt, dat men alleen rekening hield met de geografische ligging en zich blind staarde op den km-afstand tusschen de betreffende stad en het ontworpen vliegveld. Doch daarbij verloor men uit het oog, dat de afstand welke twee plaatsen scheidt in dit opzicht geen absoluut, doch een relatief begrip is,

en slechts gemeten moet worden met den tijd, welke noodig is om dien afstand te overbruggen, en niet met de af te leggen kilometers. Den Haag ligt dicht bij Gouda, dan bij Monstef, nu de nieuwe autosnelweg het mogelijk maakt den afstand Den Haag—Gouda in korten tijd te overwinnen. Daarom is bij iedere vliegveldoplossing voor de belanghebbende steden niet de eerste vraag: waar ligt dat vliegveld precies op de kaart?, doch: hoe is mijn autosnelwegverbinding daarheen? *De vliegveld-kwestie is voor een zeer belangrijk deel een kwestie van autosnelwegen.*

Dit kan wel nauwelijks beter gedemonstreerd worden dan door Rotterdam's eigen vliegveldgeschiedenis. Al moge Waalhaven dan onder den rook van Rotterdam liggen, in feite is dit, tengevolge van de tergend-langzame rivieroverkruising, de mogelijkheid van wachten voor de brug over de Koningshaven en de slecht bestrate Brielschelaan een van het stadscentrum zeer ver verwijderd vliegveld. En er zijn verschillende plaatsen in het hart van Holland, welke aanzienlijk dicht bij Rotterdam zijn gelegen, mits zij daarmede slechts door een autosnelweg zouden zijn verbonden.

### *Ontwikkeling van het vliegwezen.*

Nederland heeft zich in de ontwikkeling der internationale luchtvaart een der eerste plaatsen verworven. Vooral de met groote regelmatigheid gevlogene dienst op Indië, sedert kort zelfs tot Australië verlengd, roept de herinnering wakker aan de groote tijden der Oost-Indische Compagnie, en zou wellicht aanleiding kunnen geven tot de verwachting, dat voor ons als luchtklievend volk eenzelfde, zoo niet een nog grooter plaats is weggelegd dan wij als zeevarend volk steeds hebben kunnen blijven innemen. Men zij echter voorzichtig en bedriege zich niet met een ijdele hoop.

De omstandigheden zijn, wat de lucht betreft, geheel andere dan op het gebied van de zee: Komen voor de bevaring van deze laatste alleen die landen in aanmerking, welke aan de zee grenzen, de lucht staat voor iedereen open, zoodat wij in dit opzicht met de geheele wereld zullen moeten concurreeren.

In de tweede plaats zijn met de civiele luchtvaart zooveel andere factoren verbonden, als bijv. vlagvertoon en beïnvloeding van het militaire luchtwezen, dat niet enkel aspiraties van verkeerstechnischen aard in deze een stimulans vormen. Zal het Engelsche prestige in de Dominions bijv. blijven gedoogen, dat de ontwikkeling van de eigen imperiale luchtlijn steeds achter blijft bij die der K.L.M.?

En in de derde plaats neemt de ontwikkeling van het vliegwezen een zoo verbijsterende vlucht, dat een der belangrijkste grondslagen, waarop onze vooraanstaande plaats in het luchtverkeer gebouwd was, ongemerkt bezig is onder ons weg te zakken. Die plaats dankten wij namelijk voor een niet gering deel aan onze geografische ligging op het knooppunt der bindingen Engeland—Oost-Europa en Scandinavië—België—Frankrijk. Ook de buitenlandsche vliegtuigen, welke deze lijnen bevlogen, waren gedwongen in Nederland aan den grond te komen om nieuwen brandstofvoorraad in te nemen en zoo ontwikkelde Schiphol zich tot één der eerste luchtvaartcentra ter wereld, waar internationale luchtpassagiers met de meest verschillende bestemming tegen wil en dank gedwongen waren eenigen tijd te vertoeven. Hoe aangenaam de beheerders van Schiphol dit oponthoud nu ook mogen maken, het beteekent een tijdyerlies, dat de luchtvaartmaatschappijen den passagier, die van het vlugste verkeersmiddel gebruik maakt, zoo mogelijk zullen wenschen te besparen. Niet in het minst ook, omdat juist het dalen naar den beganen grond en, het weer opstijgen in hoogere luchtlagen het minst prettige gedeelte van de reis is en het grootste risico voor ongelukken medebrengt.

De verbazingwekkende opvoering van vliegsnelheid

<sup>1)</sup> Zie E.-S.B. van 1 Juni 1938.

en actieradius heeft de vermijding van dit ongemak mogelijk gemaakt, en de vliegdiensden van Londen naar Scandinavië en Berlijn en van Parijs naar Scandinavië kunnen thans zonder den minsten hinder over ons land heenvliegen en hun passagiers een oponthoud in Schiphol besparen. In het beeld der zoo juist doorleefde internationale spanningen komt deze ontwikkeling typisch tot uitdrukking in het feit, dat Sir John Simon en Eden, toen zij voor eenige jaren Hitler in Berlijn bezochten, nog een tussenlanding op Schiphol moesten maken, terwijl Chamberlain en Sir Horace Wilson bij hun recente reizen over de lage landen, Nederland en België, heen- vlogen zonder dat iemand hier zich realiseerde, welke wereldgeschiedenis daar in onze territoriale lucht werd geschreven.

En deze ontwikkeling is nog in vollen gang. Zoo zijn wij nog slechts aan het begin van een transatlantisch luchtverkeer, maar zullen er toch rekening mede moeten houden, dat binnen afzienbaren tijd eerst misschien nog wekelijks, doch langzamerhand zelfs dagelijks vliegtuigen uit West-Europa den sprong naar New-York zullen ondernemen.

#### *De taak van onze luchthavens in het internationaal verkeer.*

Wat zal nu bij een dergelijke ontwikkeling de plaats van onze luchthavens in het internationaal verkeer zijn? De vraag stellen is haar beantwoorden: Nu om technische redenen een landing in Nederland niet langer noodzakelijk is, zullen de internationale luchtlijnen hun passagiers het daarmee verbonden ongemak en zichzelf de met iedere landing gepaard gaande onkosten zeker besparen, tenzij die landing op zichzelf voor hen belangrijk is uit hoofde van de hierheen of van hier te vervoeren passagiers en vracht. Met andere woorden: Onze internationale positie op het gebied der burgerluchtvaart wordt niet langer beheerscht door onze geografische ligging, maar enkel en alleen door hetgeen wij aan passagiers en vracht hebben aan te bieden. Men landt hier niet meer omdat het noodig is, maar alleen wanneer het nog voordeelig is.

Deze verandering is principieel, en maakt het noodig de bakens tijdig te verzetten. Het ijzer moet hier gesmeed worden, terwijl het nog heet is, en niets mag worden nagelaten om het internationale luchtverkeer, voor zoover dit om bijzondere redenen de oude gewoonte van tussenlandingen in Nederland nog trouw gebleven is, tijdig door de feiten te bewijzen, dat het niet dan tot eigen schade die tussenlandingen achterwege zou kunnen laten. Daartoe is het noodig het aanbod aan passagiers en vracht zoo hoog mogelijk op te voeren, hetgeen alleen kan geschieden door het geheele Nederlandsche luchtverkeer op één luchthaven te centraliseeren.

De omstandigheden zijn hiervoor buitengewoon gunstig. In de eerste plaats kunnen de randgebieden: Groningen, Friesland, Twente, Zuid-Limburg, Brabant en Zeeland van locale vliegvelden af met de moderne snelle machines de centrale luchthaven voeden in den tijd van nauwelijks een half uur, hoogstens drie kwartier. Doch er is een andere, nog veel belangrijker en veel gunstiger omstandigheid: de vier grootste Nederlandsche steden en het zwaartepunt der bevolking zijn gelegen binnen een cirkel met een straal van hoogstens 35 km. Het weideland van Zuid-Holland wordt omzoomd door een streek met de grootste bevolkingdichtheid, waar bijna de helft van het Nederlandsche volk woonachtig is: Amsterdam met de Zaanstreek, Haarlem en omgeving, de bloembollenstreek, Leiden, Wassenaar, Den Haag, Delft met het Westland, Schiedam, Rotterdam met achterliggende eilanden, de Hollandsche IJssel, Gouda, Woerden, Utrecht en omgeving, de Vechtstreek en het Gooi. Al die gebieden zijn op één luchthaven te concentreeren, wanneer slechts voldaan wordt aan een voorwaarde: directe autosnelweg-verbindingen.

Een vliegveld met dit achterland hoort niet meer

bij een stad als Amsterdam, Den Haag of Rotterdam, die hoe belangwekkend zij overigens ook moge zijn, voor het internationale — straks intercontinentale — luchtverkeer geen aanleiding tot tussenlandingen meer geeft, doch is de „Luchthaven Holland”, de directe verbinding met de wereldstad Holland. Die wereldstad, die Nederlandsche metropolis, zal iedere internationale luchtlijn, wanneer zij slechts eenigszins op haar weg ligt, willen aandoen. Zij vormt ook het geëigende uitgangspunt voor onze steeds snellere nationale verbinding met Indië, en zou eventueel zelfs een tussenstation, zoo niet eindstation voor transatlantisch luchtverkeer kunnen worden.

Reeds dit argument alleen, het „to be or not to be” van onze toekomstige plaats in het internationale luchtverkeer beheerschende, zou de positieve beantwoording van de vraag omtrent een centrale luchthaven noodzakelijk maken. Doch het is niet het eenige argument. Ook de kosten spreken in deze mee. Het internationale luchtverkeer maakt een dure grondorganisatie noodzakelijk, en de snelle ontwikkeling van dit verkeer, waarvan het eindpunt voorloopig nog niet te voorspellen valt, vraagt steeds kostbaarder installaties. En nu ware het toch niet veel minder dan economische waanzin om op een onderlingen afstand van nauwelijks 50 km tweemaal de daarvoor benodigde kapitalen te gaan investeeeren. Bovendien blijven deze kosten niet tot de investeeeringen beperkt. Het spreekt vanzelf, dat een internationale luchthaven ook hoge variabele kosten meebrengt, voor personeel, toezicht, douane, K.L.M., enz., zoodat een dubbele uitgave dezer kosten een blijvende en geheel onnoodige overbelasting zou vormen.

In deze kolommen werd reeds gewezen op de publicatie van Prof. Pirath, door wien wetenschappelijke studies zijn gemaakt over de inrichting van vliegvelden en vliegverkeer en onder meer ook de meest gewenschte afstand tusschen luchthavens is berekend<sup>1)</sup>. Die afstand zou ongeveer 326 km bedragen, een veelvoud van den afstand, welke Schiphol van het voor Rotterdam gedachte nieuwe vliegveld scheidt.

Het valt dan ook niet te verwonderen dat de vraag van het centrale vliegveld niet alleen door de Regeering, maar vrijwel unaniem positief is beantwoord en het is te betreuren, dat Rotterdam uit locale overwegingen de andere oplossing is blijven voorstaan. In plaats van in deze zich op het algemeen Nederlandsche standpunt te stellen om dan met des te meer klem te kunnen verlangen, dat bij de beantwoording van de tweede vraag: waar moet die centrale luchthaven komen, ook met de belangen der tweede stad des Rijks ten volle wordt rekening gehouden.

#### *Waar moet de centrale luchthaven komen?*

Wanneer thans dus de plaats van de centrale luchthaven is te bepalen, moet allereerst wel deze vraag onder oogen worden gezien: Kan het bestaande vliegveld Schiphol de functie van centrale luchthaven vervullen? Toegegeven moet worden dat, zoolw de ligging in de onmiddellijke nabijheid van de grootste stad des lands, als de aanzienlijke daarin reeds geïnvesteerde kapitalen het stellen van deze vraag tot een eerste plicht maken. En een positieve beantwoording daarvan zou een tweede plicht zijn, wanneer dat gerijmd zou kunnen worden met het reeds uiteengezette principieele uitgangspunt dat deze zaak geheel beheerscht.

Wanneer onze internationale luchthaven inderdaad de wereldstad Holland wil bedienen, dan zal hij centraal gelegen moeten zijn ten opzichte van dien dicht bevolkten zoom om het Zuidhollandsche platteland: Theoretisch is de in dit opzicht meest ideale plaats gemakkelijk te bepalen, nl. het kruispunt van de verbindingslijnen tusschen de in dien zoom gelegen vier groote steden, dus van de lijn Amsterdam—Rotterdam met de lijn Den Haag—Utrecht. Wanneer men dit kruispunt dan door autosnelwegen zou verbinden

<sup>1)</sup> Zie E.-S.B. van 20 Juli 1938.

met de genoemde vier steden, zou inderdaad de meest centrale luchthaven verkregen zijn.

Nu is het een zeer gelukkige samenloop van omstandigheden, dat langs de genoemde verbindinglijnen inderdaad autosnelwegen loopen, respectievelijk in aanleg of althans ontworpen zijn. Uit de bijgaande schets van het Rijkswegenplan blijkt zulks zeer duidelijk. Zelfs loopen de beide verbindingen over korten afstand, ongeveer van Gouda tot Bodegraven, langs denzelfden weg, zoodat iedere plaats aan dit gemeenschappelijk stuk door een autosnelweg direct met onze vier grootste steden verbonden zou zijn.

Deze luchthaven, gemakshalve aan te duiden als Bodegraven, gelegen in het centrum van den bevolkingszoom, zou dus inderdaad gezegd kunnen worden de Nederlandsche zoom-metropolis te bedienen en zou daarom naar mijne meening ook meer in aanmerking komen dan Leiderdorp, dat niet alleen het bezwaar heeft ten opzichte van den bevolkingszoom meer excentrisch te zijn gelegen, maar dat bovendien zeer ongunstig geplaatst is voor andere gedeelten van Nederland. Tot dusverre werd nl. alleen gesproken over den bevolkingszoom, doch een luchthaven Bodegraven zou langs de reeds ontworpen autosnelwegen een nog veel grooter achterland hebben, nl. de geheele provincie Utrecht, Zuid-Gelderland, Dordrecht en Midden-Brabant. Is de autosnelweg Den Haag—Utrecht eenmaal doorgetrokken tot Arnhem, dan liggen zoowel deze stad als Nijmegen langs den weg niet meer dan een uur van de nieuwe luchthaven, en hetzelfde is het geval met Tilburg, Breda, Bergen op Zoom en Dordrecht, wanneer niet alleen de brug bij deze laatste stad eindelijk geopend zal zijn, maar ook de sedert jaren ontworpen brug ten Oosten van Rotterdam, waarvan de uitvoering in verband met het tunnelplan werd verschoven, tot stand zal zijn gekomen.

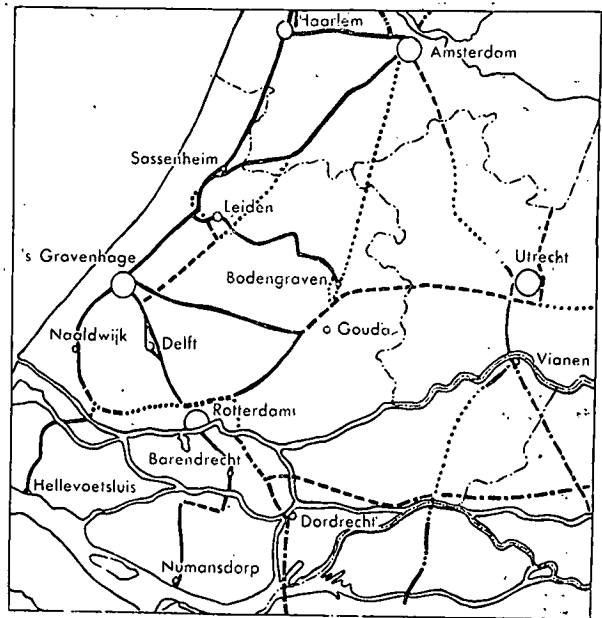
Wanneer er geen andere factoren zijn, welke den doorslag geven aan Leiderdorp, dan zou Bodegraven dus inderdaad de ideale plaats zijn voor de internationale luchthaven der wereldstad Holland. Slechts de uitvoering der reeds bestaande plannen:

1. Aanleg van den weg Amsterdam—Bodegraven.
2. Doortrekking van den weg Den Haag—Utrecht tot Arnhem, en
3. Bouw van den brug ten Oosten van Rotterdam, is noodig, om aan deze luchthaven een direct achterland van vier millioen inwoners, de helft onzer bevolking, te verzekeren.

Het schijnt, dat de bodemgesteldheid bij Bodegraven voor een vliegveld minder geschikt moet worden geacht. Is dat het geval, dan zou dus aan Leiderdorp de voorkeur moeten worden gegeven boven het theoretisch juiste centrum. Dan zou dus niet de weg Amsterdam—Bodegraven, maar wel een snelweg Leiderdorp—Bodegraven direct noodzakelijk zijn. In beide gevallen ligt hier echter een prachtig plan, waardoor wij in plaats van een reeds verworven plaats te verliezen, deze tot iets unieks ter wereld zouden consolideeren: de luchthaven van een zoom-metropolis.

Uit het bovenstaande volgt nu zonder meer, dat het vliegveld Schiphol nooit de centrale luchthaven zou kunnen zijn voor den geheelen bevolkingszoom. Daarvoor ligt Schiphol te excentrisch, hetgeen wel het meest klemt ten opzichte van Rotterdam. De tweede stad des lands, een der belangrijkste Europeesche centra van handel en scheepvaart, zal zich nooit kunnen neerleggen bij een luchthaven, welke langs den weg gemeten op zoo grooten afstand is gelegen, en anderzijds door de lucht toch weer zoo dichtbij, dat een verbinding via een lokaal vliegveld de kosten niet loonen zou en bovendien nauwelijks eenige tijdsbesparing zou opleveren.

De vraag, of Schiphol als centrale luchthaven in aanmerking kan komen, heeft hiermede haar ontkennde beantwoording gevonden. Daarbij wordt niet over het hoofd gezien, dat in deze luchthaven reeds millioenen zijn geïnvesteerd, welke gedeeltelijk waar-



..... Nog niet begonnen.  
 - - - - - In aanleg.  
 ——— Aanleg voltooid.

schijnlijk verloren zullen blijken te zijn. Men zal dit verlies echter hebben te aanvaarden om daarmede de grootere winst mogelijk te maken: het behoud van onze positie in het internationale luchtverkeer. Daarvoor is het offer der reeds geïnvesteerde kapitalen zeker niet te groot, vooral niet wanneer men bedenkt, dat deze evenzeer verloren zullen zijn, indien wij in de toekomst onze positie op het gebied der internationale luchtvaart niet kunnen behouden.

Wat Rotterdam betreft, hier zou men zich achter het plan-Bodegraven dienen te stellen niet alleen om daarmede het algemeen belang te dienen, doch omdat dit uiteindelijk ook het eigen belang is. Zooals boven reeds werd uiteengezet zal een vliegveld-Bodegraven, dat door een directen autosnelweg met Rotterdam is verbonden, feitelijk nauwelijks verder van het stadscentrum verwijderd zijn dan Waalhaven, zoolang de tunnel nog niet tot stand is gekomen. Doch bovendien, zelfs wanneer de afstand (in minuten gerekend) iets grooter mocht zijn, dan weegt dit nadeel toch ruimschoots op tegen het voordeel, dat men op dat vliegveld alle internationale lijnen heeft, en niet slechts de enkele, die thans Waalhaven aandoen, en om het behoud waarvan men in de toekomst een steeds heviger strijd zal moeten blijven voeren.

Terwijl 's-Gravenhage zich tot dusverre niet over dit vraagstuk had uitgesproken, werd voor enkele dagen door B. en W. dier gemeente een schrijven aan den Raad gezonden, waarin wordt voorgesteld in een adres er bij de Regeering op aan te dringen dat wordt vastgehouden aan den aanleg van een centrale luchthaven bij Leiderdorp. En zeer terecht wordt dit voorstel daarmede gemotiveerd, dat die luchthaven niet alleen de Haagsche belangen, maar ook die van het luchtverkeer en van Nederland in het algemeen dient.

En niet alleen Rotterdam en Den Haag zullen zich achter dit plan van de centrale luchthaven bij Bodegraven moeten stellen, doch evenzeer Utrecht, Arnhem, Nijmegen, Dordrecht, Tilburg, Breda en Bergen op Zoom. Bij de oplossing van dit vraagstuk zijn veel meer belangen betrokken dan alleen die van Amsterdam en Rotterdam, en het ware zaak, dat ook de rest van Nederland zich van haar belang in deze bewust werd. Wij staan op het punt beslissingen te nemen van groote draagwijdte en het is te hopen, dat latere geslachten over ons in dit opzicht eenzelfde gunstig oordeel kunnen vellen als wij thans doen over Napoleon, die met ver vooruitzienden blik hier wegen aanlegde, welke gedurende meer dan een eeuw voldoende bleken voor het steeds toenemende verkeer.

Mr. L. J. VAN DER VALK.



## HET INTERNATIONAAL KARAKTER VAN HET LUCHTVERKEER ONDER NEDERLANDSCHE VLAG.

Ook in Nederland gaan steeds meer bedrijven, naarmate de buitenlandse handel moeilijker wordt, zich oriënteren op de binnenlandse markt. De nota's, verschenen in 1932, 1934 en 1936, over „de gevoerde contingenteringstolietiek en haar gevolgen” geven daaromtrent sprekende cijfers. Met onverdeelde vreugde kan men deze ontwikkeling intussen niet begroeten. Zo ergens nog al eens de lof der autarkie gezongen wordt: hier te lande is dit zeker niet het geval en indien de Nederlandse volkshuishouding zich gestadig in die richting beweegt, dan doet zij dit noodgedwongen. Ieder Nederlander weet, dat ons land steeds voedingsmiddelen, grondstoffen en een menigte fabrieken van het buitenland zal moeten blijven betrekken en dat wij daarom ook steeds onze producten en diensten aan het buitenland zullen moeten blijven leveren. De bedrijven, die hiertoe ook thans nog in staat zijn, zijn voor onze economie van bijzondere betekenis.

Een dier bedrijven is de luchtvaart. Zij is door de autarkische stromingen nog niet op de smalle basis van binnenlandse afnemers teruggedrongen: zij is internationaal in de volle zin van het woord. Het luchtverkeer onder Nederlandse vlag bedient niet alleen Nederlanders, maar in even sterke mate ook buitenlanders, en levert daardoor een aanzienlijke post in het credit van onze betalingsbalans.

Dit internationaal karakter spreekt het sterkst uit de vervoerscijfers van de dienst Amsterdam—Batavia der K.L.M. In de tabel zijn deze cijfers over het jaar 1937 ontleed. Een splitsing is gemaakt tussen het vervoer van het ene deel van het Nederlands imperium naar het andere, het vervoer tussen Nederlands gebied en het buitenland en het vervoer, dat geheel tussen buitenlandse stations plaats vond.

### Nationaal en Internationaal vervoer op de Indië-lijn der K.L.M.

Vervoer tussen:	Passagiers	Post Kg.	Goederen Kg.
a. Nederland en Ned.-Indië.....	221	64.131	5.810
b. Ned.-Indische havens onderling	425	10.274	3.581
c. Nederland en buitenlandse havens langs de route .....	1.133	24.207	17.608
d. Ned.-Indië en buitenlandse havens langs de route .....	941	10.284	9.677
e. Buitenlandse havens onderling	1.177	22.230	4.554

Het blijkt, dat alleen het *post*vervoer overwegend nationaal is. Voor het *passagiers*- en het *goederen*vervoer is het aandeel, door het eigen Rijk geleverd, betrekkelijk gering: het grootste contingent reizigers en vracht wordt geleverd door buitenlandse lucht-havens langs de route. Dit blijkt nog duidelijker, wanneer men bedenkt dat ook het vervoer, dat Amsterdam tot begin- of eindpunt heeft (in de tabel vermeld onder c) volstrekt niet altijd uit Nederland afkomstig of daarvoor bestemd is. Ontleedt men bijv. de onder c vermelde cijfers verder dan ziet men, dat het vervoer tussen Nederland en de Brits-Indische havens (inclusief Singapore) bedraagt:

passagiers	post	goederen
905	11.354 kg	11.437 kg

Men kan veilig aannemen, dat vrijwel dit gehele vervoer afkomstig is uit- of bestemd voor Engeland en dat het dus eigenlijk onder e (vervoer tussen buitenlandse havens onderling) gerangschikt had moeten worden. En dit is natuurlijk niet het enige transitovervoer. Door de reputatie van veiligheid, snelheid, regelmaat en comfort, die de K.L.M. zich verworven heeft, is Amsterdam de haven geworden waar reizigers uit geheel West-Europa zich inschepen voor landen beoosten Suez.

Hoe internationaal het vervoer op deze Nederlandse luchtlijn is; blijkt ook uit de nationaliteitenstatistiek.

De in 1937 op de lijn vervoerde reizigers hadden de volgende nationaliteiten:

1. Engeland .....	1.474
2. Nederland .....	1.019
3. U.S.A. ....	371
4. Duitsland .....	268
5. Japan .....	164
6. China .....	125
7. Frankrijk .....	97
8. Brits-Indië .....	76
9. Zwitserland .....	43
10. Overige landen .....	260
Totaal .....	3.897

Hetzelfde beeld van internationaal vervoer geven de cijfers van het Europese luchtnet te zien. Wij zullen slechts die van twee lijnen vermelden: in de eerste plaats die van de lijn Londen—Amsterdam—(Rotterdam)—Frankfort—Milaan—Rome, die overigens in de drie eerste maanden van 1937 slechts tot Frankfort vloog en door de K.L.M. samen met de Duitse Lufthansa en de Avio Linee Italiane geëxploiteerd werd. Op deze lijn bedroeg in 1937 het passagiersvervoer:

van Nederlandse havens .....	712
naar " " .....	925
tussen vreemde havens .....	6079

De cijfers van lijn 676, een der twee lijnen van de „Blauwe Donau Express”, die gedurende de wintermaanden tezamen met de C.L.S. (Ceskoslovenska Letecká Společnost) tot Weenen, en gedurende de zomer door de K.L.M. alléén tot Budapest gevlogen werd, geven hetzelfde beeld te zien:

van Nederlandse havens .....	1098
naar " " .....	994
tussen vreemde havens (incl. Londen) ..	3698

Uit bovenstaande cijfers blijkt, dat het luchtverkeer onder Nederlandse vlag slechts in geringe mate afhankelijk is van het verkeer van en naar Nederland. Dit spreekt nog sterker uit het feit, dat de K.L.M. gedurende de afgelopen zomer, in pool met de Air France en de Aerotransport A.B. voor het eerst een lijn kon exploiteren, die geheel buiten Nederland omging nl. Parijs—Kopenhagen—Malmö—Stockholm. Op deze lijn werden in drie maanden tijds (Juni—Augustus 1938) bijna 1000 passagiers vervoerd, waaronder uiteraard maar zeer weinig Nederlanders geweest zijn.

Naast de lijndiensten voert de K.L.M. ook speciale vluchten uit voor particulieren; ook de opdrachten hiertoe komen voor een goed deel uit het buitenland. Zo werd in het begin van dit jaar begonnen met de uitvoering van een belangrijke karteringsopdracht op het eiland Trinidad voor Britse rekening; in Maart jl. heeft een Amerikaanse millionaire voor zes weken het vliegtuig „Overzwaluw” gecharterd om met een gezelschap archeologen een studiereis te maken in Iran. Kort geleden, toen de politieke spanning in Europa het hoogtepunt bereikt had, hebben 16 Engelsen, die dit werelddeel met spoed verlaten wilden, en op de Indië-lijn geen plaats meer konden boeken, een DC 3 gecharterd om een speciale vlucht Amsterdam—Karachi uit te voeren. De terugreis van deze machine werd benut door den Britsen High Commissioner voor Palestina om snel naar Londen te reizen.

De K.L.M. concurreert met vreemde ondernemingen niet zozeer in prijs als wel in de kwaliteit — snelheid en comfort, maar bovenal veiligheid — van het aangeboden vervoer. Deze kwaliteitsconcurrentie heeft juist in het luchtverkeer, dat nog steeds een cachet van luxe draagt, zelfstandige betekenis: de cliënt die voornamelijk op de prijzen let zal toch eerder per trein of per boot reizen. Door de naam, die de K.L.M. zich op het gebied van kwaliteitsvervoer ver buiten onze grenzen verworven heeft, kan zij haar passagiers en vracht op alle markten halen en zo de traditie van onze voorvaderen voortzetten, die in de gouden eeuw de naam hadden, de vrachtaarders van Europa te zijn.

Dit feit is van primair belang bij de beoordeeling van de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van het luchtverkeer onder Nederlandse vlag — met name bij de bepaling van Nederlands houding ten aanzien van het Oceaانverkeer, een kwestie die langzamerhand actueel wordt. Was de expansie van de Nederlandse luchtvaart nauw aan de Nederlandse verkeersbehoefte gebonden, dan zou die houding slechts negatief kunnen zijn. Nu dit niet zo is, mag Nederland hopen, ook op de oceaانroutes, die in wording zijn, zijn vlag met succes te ontplooiën. Nederland staat er zelfs betrekkelijk gunstig voor, want reeds heeft de K.L.M. aan de overzijde van de oceaان in haar West-Indisch bedrijf een flink aantal voedingslijnen, en bovendien beschikt zij over goede relaties met de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen.

Juist thans, nu oceaانvluchten uit het stadium van sport in een fase van commercieel verkeer komen, nu de moderne viermotorige machines op de luchtlijnen hun intrede beginnen te doen, is het tijd om onder Nederlandse vlag een stuk bedrijvigheid op te bouwen, dat de werkgelegenheid weer zal vergroten en de betalingsbalans direct gunstig zal beïnvloeden. Bovendien zullen oceaان-luchtlijnen waardevolle banden leggen tussen ons land en Zuid- en Noord-Amerika, die later weer steun kunnen geven aan de vreedzame expansie door handel, investering en emigratie, waaraan ons dichtbevolkt land zo zeer behoefte heeft.

De praktische uitvoering van de plannen, die ten deze bij de K.L.M. bestaan stuit echter nog af op financiële bezwaren. De onvermijdelijke experimenten, die aan een geregelde verbinding vooraf moeten gaan, zijn nog zeer kostbaar. Daarom moet de Maatschappij voorshands blijven toezien, terwijl de grote staten de spits afbijten. Zij zal echter volgen zodra dit financieel binnen haar bereik is.

Mr. O. LEYENDEKKERS.

## DE BELGISCHE WET INZAKE DE VERPLICHTE VERZEKERING TEGEN ONVRIJWILLIGE WERKLOOSHEID.

Door eenige, onjuist overgebrachte berichten ontrent de werkzaamheden van den Senaat in België, is in pers en tijdschriftartikelen vermeld, dat op 1 September 1938 de verplichte verzekering tegen de werkloosheid van kracht zou zijn geworden. De vergissing kwam niet dadelijk aan den dag, omdat in de Belgische industrie-kringen reeds sedert het voorjaar een groote actie wordt gevoerd voor de oprichting van een „Patroonskas”, zulks met het oog op het spoedig in werking treden van de nieuwe wet, waarin — zooals het nog steeds bij den Senaat aanhangige wetsontwerp luidt — naast de uitvoering der wet door de „Officieele Werkloozenkas”, gedacht is aan uitvoering door particuliere werkloozenkassen, in het wetsontwerp omschreven.

Art. 12 van het wetsontwerp<sup>1)</sup> over deze kassen luidt aldus:

„Onder de voorwaarden vastgesteld door den Koning en op voordracht van den Nationalen Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Werkloosheid, kunnen werkloozenkassen, tot stand gebracht door de vrije groepeerings van een bepaald aantal aan deze wet onderworpen loontrekkenden, door den bevoegden Minister worden toegelaten en belast met de bij de artikelen 14 (het opnemen van de personeele bijdragen van de loontrekkenden), 16 (stortingen door jeugdige personen) en 25 (uitkeeringen der vergoedingen) voorziene functies.”

<sup>1)</sup> Merkwaardig is, dat in de redactie, zooals deze luidt volgens het stuk No. 301 zittingsjaar 1937—1938 van de „Kamer der volksvertegenwoordigers”, genoemd art. 12 slechts twee leden zoude hebben. Dit is onjuist, want art. 12 heeft nog een derde lid, waarin nu juist de officieele kas wordt ingesteld, waarnaar trouwens art. 14 weer verwijst. In de stukken van den Senaat is de fout hersteld.

Oorspronkelijk kon men wellicht een oogenblik denken, dat dus alleen de werkloozenkassen, gevormd door de katholieken, socialistische en liberale vakverenigingen, voor deze uitvoering der wet in aanmerking zouden komen, maar al spoedig bleek, dat ook een patroonskas mogelijk was, omdat een groep loontrekkenden in dienst van een bepaalde onderneming (of complex van ondernemingen) zich konden organiseren buiten vakverenigingsverband.

En zoo is nu, dezen zomer, een strijd ontstaan onder de arbeiders in de industrie (de landarbeiders zullen wel in groote getale gebruik maken van de officieele kas) hetzij om deze patroonskas te weren, hetzij deze aan te bevelen. De vakverenigingspers (zie onder anderen de Liberale Syndicalist) verzet zich hevig tegen deze patroonsbemoeyenis.

Het wetsontwerp had het wellicht in de Tweede Kamer al te gemakkelijk. Er was nogal wat vertrouwen in het ontwerp, na langdurig overleg met de vakverenigingen en met den Patroonsbond, opge maakt door den nieuwen Koninklijken Commissaris Henri Fuss, door de Belgische regeering uit Genève van het Bureau International du Travail weggehaald, om den Belgischen Staat alléén te dienen. Zijn twee rapporten, bevattende een volledige studie over het vraagstuk der werkloosheid, werden de basis voor een wetsontwerp, waarover de „Commissie voor den arbeid en de sociale voorzorg” (vaste commissie uit de Belgische Tweede Kamer) nog enkele maanden dokerde.

Toen volgde de openbare behandeling in deze Kamer, met enkele amendementen, 6 en 7 Juli 1938. Men meende dat de grootste moeilijkheden waren overwonnen. De Senaat volgde den gewonen weg. De schriftelijke behandeling werd aangevangen tot plotseling de bezwaren kwamen van alle kanten. Het Voorloopig Verslag van den Senaat is nog niet eens verschenen en nu staat reeds vast, dat de regeering, een ingrijpende wijziging van het wetsontwerp beoogt.

Maar daarover staat nog niets vast.

Wat is de moeilijkheid?

\* \* \*

Bij de behandeling in de Tweede Kamer is geönd, dat de premie-inning niet zoude geschieden door afhouding van het loon door den werkgever. De christelijke en de liberale vakverenigingen hadden zich tegen deze „minderwaardig” geachte afhouding op den dag der loon-betaling door tusschenkomst van den werkgever verzet. De regeering had toegegeven. De oorspronkelijk opgenomen bepaling, dat de bijdragen van de werknemers door den werkgever worden betaald (die dit bedrag op het loon verhaalt), komt in de thans geldende redactie niet voor.

Maar welke gevolgen zal deze nieuwe redactie hebben? Bij de invoering van de verplichte werkloosverzekering zullen méér dan één millioen arbeiders (personen in loondienst, in industrie, handel, landbouw, in België en in de Koloniën, zelfs bepaalde categorieën in overheidsdienst, immers voor zoover niet pensioen-gerechtigd) onder de sanctie alleen van een strafbepaling, verplicht worden wekelijks een premie te storten bij eenige, door hen aan te wijzen, kas. Hoe dikwijls zal dit worden verzuimd? De ambtelijke instanties in België zijn er thans van overtuigd, dat op deze wijze de verplichting nooit algemeen zal worden nagekomen. De geheele verplichte verzekering schijnt daarop zelfs schipbreuk te moeten verduren.

Daarom moet opnieuw een keuze worden gedaan. Omdat de werknemers met de actie voor de patroonskas zeer weinig zijn ingenomen, bestaat nu weer de kans dat méér zal geluisterd worden naar het afzonderlijk advies der patroons, die rapporteerden<sup>2)</sup>:

„Slechts één formule zou billijk geweest zijn: zooals

<sup>2)</sup> De Nederlandsche Werkgever 1 Sept. 1938.



het patroneat van den beginne af door ons Comité bewoerd heeft, bestond die formule hierin dat de werklozenkassen onderworpen werden aan het paritair beheer van werkgevers en werklieden. Deze organisatiewijze werd geboden door den aard zelf der zaak, indien het waar is, zooals wij denken, dat gelijkheid van geldelijke bijdragen noodzakelijk gelijkheid van rechten op beheer en controle meebrengt. Dat was ook het beste systeem om een goed gebruik der verzekeringsgelden te waarborgen en om daarbij misbruiken te verhinderen die meer te duchten zijn dan ooit wanneer de aanwezigheid van een nationaal werklozenfonds aan de bestaande kassen alle eigenbelang bij een gezond beheer ontnemt. Tenslotte was dat het eenige systeem dat vereenigbaar was met de beginselen der beroepsorganisatie, heden in de gunst der Regering, welke beginselen eischten dat de samenwerking tusschen werkgevers en werklieden zich tot alle verzekeringsinstellingen uitbreidde."

Natuurlijk blijft ook nog uitvoering door één rijksorgaan over, naar het voorbeeld van het Engelsche stelsel, waarvoor alles voelt.

C. W. DE VRIES.

## KLEINE EN GROOTE PROBLEMEN OP DE BELEGGINGSMARKT.

(De kapitaalmarkt in September en begin October.)

*De Amsterdamsche beurs in de politieke crisis.*

Het kon niet anders: tenslotte moest ook de beleggingsmarkt, zelfs wat betreft de meest soliede Nederlandsche leeningen, haar tol betalen aan de omstandigheden d.w.z. aan de politieke onrust, culmineerende in de vrees voor een Europeeschen oorlog. Maar dit geschiedde pas nadat deze markt tijdens weken en maanden van politieke spanning van een buitengewoon weerstandsvermogen had blijk gegeven. Deze intrinsieke kracht der markt bleek bovendien ten duidelijkste uit den spoed waarmede, zoodra de berichten betreffende de samenkomst en het resultaat van München bekend werden en het getij veranderd scheen, de koersverliezen werden ingehaald.

*Koersdalingen van Nederlandsche effecten.*

In dit laatste opzicht toonde de markt der *Nederlandsche obligaties* geen noemenswaardig verschil met de markt voor de meeste — echter niet alle — *buitenlandsche leeningen*, en zelfs niet met de *aandeelenmarkt*, waar ook de sinds ongeveer medio September geleden verliezen in een minimum van tijd rumschoots werden ingehaald.

Ja, zelfs wat den omvang der geleden koersverliezen en dien van het herstel betreft, valt een merkwaardige overeenstemming op te merken, of, indien men met het oog op het zeer groote verschil der door de diverse fondsen geboekte verliezen niet van een „overeenstemming” wil spreken, een vrij ver gaande paralleliteit. Beliep het koersverlies van de 2½ pCt. N.W.S. ongeveer een achtste der beurswaarde, en was het bij de 3 pCt. Nederland van 1937 ongeveer 10 pCt., de bij 25. bekende *Nederlandsche aandeelen* geregistreerde *vermindering der waarde* bedroeg tusschen 2½ en 25 pCt. De vermelding van deze laatste cijfers toont tevens aan, dat de „spreiding” der verliezen erg groot is — de grootste waren tien keer zoo groot als de kleinste — terwijl de meeste verliezen omstreeks 10 pCt. bedroegen, hetgeen niet zoo heel veel verschilt van de door Ia obligaties geleden verliezen. Het nevenstaande staatje toont, gerangschikt naar de grootte der verliezen, het koersverloop van 25 Nederlandsche standaardaandeelen van medio September tot 28 September, den zwarten dag der Amsterdamsche beurs.

Een werkelijk vaste lijn valt bij deze koersdaling niet te ontdekken, al zou men kunnen zeggen, dat althans de meeste fondsen, die kleine verliezen leden, aandeelen waren, die hetzij min of meer beleggingskarakter dragen, dan wel fondsen van ondernemingen

De koersdaling ter beurze van Amsterdam.

	Koers 15 Sept. '38	Koers 28 Sept. '38	Daling in % d. w. op 15/9
Billiton 2e Rubriek .....	492	480	2½
Centrale Suiker .....	133	128	3¾
Hollandsche Beton .....	255	245	4
Fokker .....	327	309	5½
Nederlandsche Ford .....	309½	290½	6
Nederlandsche Gist .....	500	468	6½
Holland-Amerika-Lijn ....	105½	98½	7
Deli Batavia-Mij. ....	212½	194	8¾
H. V. A. ....	463½	418½	9¾
Javasche Cultuur .....	165	149	10
Vico .....	155	139	10½
Deli Mij. ....	273½	244½	10¾
Koninklijke Petroleum....	322½	297½	10¾
Aniem .....	247½	219	11½
Nederl. Scheepvaart Unie..	115	102	11½
Nederlandsche Kabel.....	515	453	12
Internatio „Rotterdam” ..	171	150	12½
Van Nievelt Goudriaan ..	196½	172	12½
Amsterdam Rubber .....	228¾	198	13½
Nisu .....	170½	147	13¾
Ned.-Indische Gas .....	264	225	14¾
Deli Batavia Rubber.....	149½	122½	18
Unilever .....	146½	112½	23½
Philips Gloeilampen .....	235¾	180½	23½
Aku .....	42½	31½	25

waren, die haar werkring tot Nederland en/of Nederlandsch-Indië beperken en, tot op zekere hoogte, oorlog of geen oorlog, van behoorlijke afzetkansen voor haar producten verzekerd zijn. De fondsen, die de grootste verliezen hadden te incasseeren, waren aandeelen van ondernemingen, die bijzonder groote buitenlandsche, en vooral Midden-Europeesche belangen bezitten. Het feit, dat de drie aandeelen, waarbij het verlies relatief het grootst was, Aku, Philips en Unilever zijn, spreekt in dit opzicht een duidelijke taal, die niet wordt gelogenstraf door het feit, dat aandeelen Koninklijke een verlies van slechts circa 11 pCt. boekten, een percentage, dat ongeveer overeenkomt met het gemiddelde der verliezen op aandeelen, want bij de Koninklijke-Shell-groep zijn deze belangen, hoe groot ook op zichzelf, toch, gezien den omvang van het geheele concern, van ondergeschikte beteekenis. Opvallend is voorts, dat de drie in onze tabel opgenomen rubberaandeelen nogal uiteenloopende verliezen hebben ondergaan, en dat hetzelfde bij de drie scheepvaart-aandeelen het geval was.

*Koersstijgingen van Nederlandsche effecten.*

Beschouwt men daarentegen de *koerswinsten* tijdens de sindsdien ingetreden hausse, die op 6 October haar hoogtepunt bereikte, dan valt aanstonds op, dat deze winsten zoowel relatief als absoluut belangrijk grooter zijn dan de voorafgaande koersverliezen. Bij dezelfde 25 aandeelen, waarvan hierboven het verlies werd berekend, beloopten deze koerswinsten tusschen 11½ en 42½ pCt. Het feit, dat een procentueele berekening van een koersdaling, die dus van een hooger koers uitgaat, steeds relatief kleiner moet zijn dan een, in absolute cijfers, gelijke koersstijging, die op basis van den lageren koers wordt berekend<sup>1)</sup>, moge de relatieve stijging wat grooter doen schijnen dan zij werkelijk is; ook de absolute cijfers laten zien, dat de koersstijging de voorafgaande daling overtreft.

Hetgeen echter het meest bij deze koersstijging opvalt is, dat zoowel in de groep der vijf fondsen met de kleinste koersstijging, vier van de vijf aandeelen worden aangetroffen, die ook de kleinste daling hadden ondergaan, als dat in de groep der vijf aandeelen met de grootste stijging weer vier van de vijf aandeelen zijn begrepen, die de zwaarste verliezen hadden geleden. Het maakt dus den indruk, dat de elas-

<sup>1)</sup> Een daling van 150 tot 100 beteekent een verlies van 33½ pCt.; een stijging van 100 tot 150 komt echter overeen met een winst van 50 pCt.

ticiteit, die de geheele beurs in deze dagen kenmerkte, niet was 'een' resultante van elkaar tegenwerkende krachten maar ook bij de afzonderlijke fondsen algemeen optrad. In tegenstelling tot hetgeen bij de koersdaling kon worden vastgesteld, blijkt, dat bij de hausse de afzonderlijke fondsen van bepaalde aandeleengroepen (bijv. scheepvaart en rubber) onderling een vrij groote overeenstemming te zien geven.

#### Koersstijging ter beurze van Amsterdam.

Fonds	Koers 28 Sept.	Koers 6 Oct.	Stijging %
Billiton 2e rubriek	480	535	11½
Nederlandsche Gist	468	523	11¼
Centrale Suiker	128	143½	12
Hollandsche Beton	245	275½	12½
Fokker	309	350	13¼
H.V.A.	418½	478½	14¼
Nederlandsche Ford	290½	334½	15¼
Koninklijke Petroleum	297½	349½	17½
Aniem	219	257	17½
Deli Batavia Mij.	194	230	18½
Deli Mij.	244½	290	18½
Ned.-Indische Gas	225	270	20
Holland-Amerika-Lijn	98¼	118¼	20½
Nederl. Scheepvaart Unie	102	123	20½
Javasche Cultuur	149	180	20¾
Internatio „Rotterdam“	150	181	20¾
Vico	139	168½	21¼
Nederl. Kabel	453	552	21¼
Amsterdam Rubber	198	243	22¼
Nisu	147	183	24½
Van Nievelt Goudriaan	172	216	25½
Unilever	112½	149½	33½
Deli Batavia Rubber	122½	168½	37½
Philips Gloeilampen	180¼	249½	38½
Aku	31½	44½	42½

#### De houding der buitenlandsche fondsen.

Het voorbeeld, dat Nederlandsche obligaties en aandelen gaven, werd ook gevolgd door de meeste — lang niet alle — *buitenlandsche obligaties*, die hier ter beurze worden genoteerd. Bij de beste, bijv. *Engelsche* soorten kwamen de koersverliezen ongeveer overeen met die van de Nederlandsche obligaties, en ook hier was het herstel even vlug en radicaal als bij deze. Een bijzonder scherp teruggang toonden echter de *Duitsche* leeningen en de eenige Tsjechoslovaaksche, die ter beurze van Amsterdam wordt genoteerd. Young- en Dawesleeningen bereikten het laagste ooit genoteerde peil, terwijl Duitse Grootboekobligaties tegen 9 pCt. (!) vergeefs aangeboden werden. Maar hier was ook het herstel het krachtigst, zoo zelfs dat de Young- en de Dawesleening belangrijk hogere koersen bereikten dan voor de crisis, terwijl de funding-bonds der Konversionskasse für deutsche Auslandsschulden den hoogsten stand der laatste twee jaren bereikten. Ook *Duitsche particuliere leeningen* waren na een scherpe daling zeer vast. Echter is noch tijdens de daling, noch tijdens de stijging het verschil verloren gegaan, dat in den laatsten tijd tusschen de verschillende soorten Duitse particuliere en overheidsleeningen steeds duidelijker blijkt.

Al naar gelang deze leeningen al dan niet verzekerd zijn door onderpand in het buitenland of de debitees over tegoed aldaar beschikken, waarop bij weigering om de leeningscondities na te leven, beslag zou kunnen worden gelegd, is het koerspeil zeer verschillend. Daartoe draagt bij dat de Duitse maatschappijen, klaarblijkelijk met toestemming der overheid, in de open markt die leeningen opkopen, waarover een voor de debitee kansloos proces zou kunnen worden gevoerd of waar beslagleggingen en daardoor belemmeringen van het bedrijf zouden kunnen dreigen. De 8 pCt. leening van *Tsjechoslovakië* vermocht deze prestatie echter niet te evenaren; nadat zij tot slechts twee vijfden van haar niveau van medio September was gedaald, maakte zij per saldo nog niet de helft van het verlies weer goed. Vrij goed konden zich de

*Belgische* staatsleeningen handhaven; sterker werden de *Fransche* getroffen. Hier valt echter een verschil tusschen de Guldens- en de Fransche Francleeningen te constateeren; eerstgenoemde werden door de onrust veel minder aangetast dan de laatstgenoemde.

#### Aandeelen of obligaties als belegging?

Wat in het bovenstaande wordt gereleveerd met betrekking tot koersverliezen geleden door goede obligaties en goede aandelen, kan aanleiding geven tot hernieuwde overdenking van de voor den belegger zoo belangrijke, maar nooit afdoende beantwoorde, vraag: *belegging in aandelen of in obligaties of in beiden, maar dan, in welke verhouding?* Een andere, o.i. vermeldenswaardige, bijdrage tot dit onderwerp levert voorts een vergelijking tusschen het koersverloop van z.g. „medium grade” en „second grade”<sup>2)</sup>, Amerikaansche spoorwegobligaties en het koersverloop van een aantal der meest bekende Amerikaansche aandelen. Vergelijkt men n.l. den koersstand van bijv. 23 April<sup>3)</sup> met dien van thans, dan blijkt, dat de koerswinsten in beide gevallen in procenten elkaar niet zoo erg veel ontkoopen, terwijl in den tusschentijd de bezitter van deze obligaties van zijn kapitaal een rente van soms 10 pCt. (of niet veel minder) kon innen. Men zou de zaak ook aldus kunnen stellen: indien binnen een bepaald tijdperk de koersen van dergelijke obligaties en aandelen volkomen ongewijzigd blijven, dan heeft de obligatiehouder, wiens positie juridisch in elk geval sterker is dan die van een aandeelhouder, 8 of 10 pCt. rente genoten, terwijl de aandeelhouder geen, of slechts een veel lager rendement van zijn bezit heeft gehad. Speculatieve kansen ontbreken bij laaggeprijsde obligaties evenmin als bij aandelen, al zijn zij bij deze laatste in tijden van grooten voorspoed grooter, want obligaties zullen, algemeen gesproken, niet veel boven pari kunnen stijgen, terwijl voor den koers van aandelen geen dergelijk „plafond” bestaat.

#### Koersverloop te New York van sommige „medium grade” en „2nd grade” spoorwegobligaties en van leidende industrie-aandelen.

%	Naam	per	23 Apr. 1938	7 Oct. 1938
4	Centr. Pacific 1st reldg.	1949 ..	73½	74¾
4	Illin. Central 1st hyp.	1952 ..	38¾	52¾
4	id.	1953 ..	35½	47½
5	Kansas City Southern	1950 ..	58¾	70½ <sup>16</sup>
3	id.	1950 ..	65½	71
4½	Southern Pacific	1969 ..	41½	54¼
4½	id.	1981 ..	40 <sup>16</sup> / <sub>16</sub>	53¾
4	id. coll.	1949 ..	42¾	56
4	id. 1st reldg.	1955 ..	67½	70¾
4	Gt. Northern conv. „G.”	1946 ..	85¾	92¾
4½	New York Central	2013 ..	46¾	59 <sup>16</sup> / <sub>16</sub>
4½	Pennsylvania Rr.	1970 ..	79¾	84½
	Bethlehem Steel		49 <sup>16</sup> / <sub>16</sub>	62½
	U.S. Steel		46 <sup>16</sup> / <sub>16</sub>	62 <sup>16</sup> / <sub>16</sub>
	Anacoda Copper		29 <sup>16</sup> / <sub>16</sub>	37 <sup>16</sup> / <sub>16</sub>
	Kennecott Copper		35½	46¾
	General Motors		33½	50¾
	General Electric		35 <sup>16</sup> / <sub>16</sub>	44¾
	Standard Oil N.J.		48 <sup>16</sup> / <sub>16</sub>	54 <sup>16</sup> / <sub>16</sub>
	Dupont de Nemours		103 <sup>16</sup> / <sub>16</sub>	143½
	Sears Roebuck		59¾	76 <sup>16</sup> / <sub>16</sub>
	Woolworth		43¾	47 <sup>16</sup> / <sub>16</sub>
	American Tel. & Tel.		129	147½
	North American Co.		18 <sup>16</sup> / <sub>16</sub>	21¾

#### De houding van het Beleggingsfront.

Beschouwd van het standpunt van den door hooge rente in de laatste jaren zeker niet vermeden Nederlandschen kapitaalbezitter, die, om het netto-rendement van zijn bezit grooter te maken tot nu toe tot

<sup>2)</sup> Dus nogal speculatieve.

<sup>3)</sup> Tot de keuze van dien datum kwamen wij doordat wij toen een beschouwing publiceerden in het voor het buitenland bestemde weekbericht van de Rotterdamsche Bankvereniging N.V., waarin wij voor het eerst de speculatieve kansen verbonden met gelijktijdig genot van een zeer hooge rente van dergelijke obligaties bespraken.

aankoop van speculatieve aandelen had besloten, zou voor een aankoop van dergelijke obligaties, mits hij zich het risico van zoo'n aankoop steeds bewust blijft, dus wel wat te zeggen zijn. Juist in de verslagperiode scheen het, alsof tengevolge van de daling der Nederlandsche obligatiekoersen en van den invloed, dien de situatie van de geldmarkt meestal op die van de kapitaalmarkt pleegt uit te oefenen, de rentevoet zou gaan aantrekken. Zelfs heeft het z.g. „Beleggersfront” de door zijn leiding verwachte stijging van den rentevoet een van de redenen genoemd voor de verzwarening van zijn eischen. De door de „Contactcommissie in Beleggingszaken” — dit is de officieele naam van het „Beleggersfront” — sinds 21 September gestelde minimumeisch is  $3\frac{1}{4}$  (tot nog toe  $3\frac{1}{4}$ ) pCt. voor gemeentelijke obligaties, terwijl onderhandsche leeningen reeds vroeger minimum  $3\frac{1}{2}$  pCt. rente zouden moeten dragen. Thans geldt de eisch van  $3\frac{1}{2}$  pCt. voor beide categorieën van leeningen, al wordt voor de door openbare emissies opgenomen leeningen een uitgiftekoers van 101 pCt. als basis aangenomen.

De ontvangst van dezen eisch in de financieele pers en bij het publiek was niet onverdeeld gunstig. Men verweet het Beleggersfront dat het daardoor zijn oorspronkelijk doel, alleen een z.g. „onnatuurlijke” daling van den rentevoet tegen te gaan, maar niet zich tegen een „natuurlijke” te willen verzetten, had opgegeven, en een „onnatuurlijke” stijging van den rentevoet trachtte te forceeren, en men maakte de opmerking, dat door de onderstreeping der lichte aantrekking van den rentevoet, die tenslotte toch slechts het gevolg van politieke onrust was, de onrust nog werd vermeerderd en de kapitaalbezitters door den daardoor uitgeoefenden druk op de koersen groter verliezen zouden lijden dan door de derving van  $\frac{1}{4}$  pCt. hogere rente.

Voor het Beleggersfront, dat, zooals bekend, openlijk de voorkeur eraan gaf, een gedeelte van zijn beschikbare middelen braak te laten liggen om aldus voor het overige gedeelte hogere rente te kunnen kweken, boden de paar flauwe dagen op de beleggingsmarkt een schoone kans om eerste klas beleggingsfondsen te koopen tegen koersen, die het zelfs van een hooger rendement verzekerden dan het had geëischt. Van dergelijke aankopen, die per saldo een steun voor de markt hadden kunnen zijn, bleek echter niets. De Nederlandsche Regeering dacht over deze kans echter blijkbaar anders, want in deze critieke dagen was de Agent van het Ministerie van Financiën niet alleen de grootste maar ook haast de eenige koper van staatsfondsen tegen zoo sterk gedaalde koersen. De staatsfondsenmarkt was, gedurende twee of drie dagen inderdaad niet slechts „a buyer's market”, maar dank zij de Regeering tevens bijna een „single-buyer's market”. In die dagen gebeurde het ook, dat de Vereeniging voor den Effectenhandel de koersvaststelling op de staatsfondsenmarkt controleerde, hetgeen voor deze afdeling heusch geen alledaagsch verschijnsel is. Maar ook dat behoorde spoedig tot het verleden, en de beleggingsmarkt herkreeg spoedig haar normale aanzien.

Dr. W. MAUTNER.

## AANTEKENINGEN.

### Monetaire gevolgen van de politieke spanning.

Hoewel men nog geenszins alle monetaire gevolgen van de afgelopen spannende Septembermaand kan overzien, zijn er toch reeds gegevens bekend in den vorm van de staten der verschillende circulatiebanken, die doen uitkomen, welke directe gevolgen deze spanning had. „The Economist” wijdt in haar laatste nummer een korte beschouwing aan de uitbreiding der circulatie in vele landen, waaraan hier het een en ander is ontleend.

Duidelijk komt bij bestudeering der cijfers van de bij de jongste maandwisseling in omloop gebrachte

bankbiljetten in verschillende landen tot uiting, in welke mate zij bij de politieke verwickelingen betrokken waren. Bezien wij vanuit dit gezichtspunt in onderstaande tabel de cijfers van het totaal der circulatie in de Vereenigde Staten en de Scandinavische Staten, tegenover die der West- en Centraal Europeesche landen, dan treedt duidelijk aan den dag, waar het centrum der politieke spanning heeft gelegen.

Bankbiljettencirculatie in verschillende landen  
(in millioenen nationale valuta).

	Eind Aug. 1938	Eind Sept. 1938	Stijging	Stijging in percenten
Engeland .....	480	501	+ 21	+ 4,4
Frankrijk .....	99,065	124,428	+ 25,363	+ 25,6
Duitschland .....	6,868	8,023	+ 1,155	+ 16,8
Hongarije .....	606	645	+ 39	+ 6,5
Yoego-Slavië ..	6,246	7,404	+ 158	+ 18,8
België .....	4,223	5,099	+ 876	+ 20,8
Nederland ....	939	1,053	+ 114	+ 12,1
Zwitserland .....	1,554	1,933	+ 379	+ 24,4
Denemarken ..	397	356	— 41	— 10,3
Noorwegen ....	453	423	— 29	— 6,3
Zweden .....	971	947	— 24	— 2,5
Vereen. Staten ..	4,145	4,219	+ 74	+ 1,8

Dat de uitbreiding der biljettenomloop zich niet overal in gelijke mate voordeed, was niet alléén het gevolg van de positie t.o.v. de politieke situatie, daar vooral in zulke perioden ook de algemeene financieele situatie in een land, van grooten invloed is.

In dit opzicht is dan ook de procentueele toename in Frankrijk, die boven alle anderen uitsteekt, zeer teekenend.

Doch ook de wijze, waarop de uitbreiding in de verschillende landen plaats had, was niet van gelijken aard. De bankstaten werpen hierop meer licht. Vanuit dit gezichtspunt kan men de ontwikkeling in de kleine „neutrale” staten tegenover Frankrijk en Duitschland stellen, terwijl in Engeland de uitbreiding weer een ander karakter droeg.

In Engeland was de stijging der circulatie een gevolg van het feit, dat de joint-stock banks hun kasposities versterkten. Dit geschiedde door het onderbrengen van ruim £ 11 millioen staatspapier bij de Bank of England. Tevens nam het bedrag der discontierungen met £ 2 millioen toe. Op deze wijze kon een daling van de saldi der banken (Banker's deposits) voorkomen worden, deze laatste stegen zelfs gedurende de maand September. In de laatste September-week had echter een geringe daling plaats. De „public deposits” daalden met pl.m. 16 millioen, de oorzaak hiervan moet gezocht worden in de manipulatie van het Egalisatiefonds, dat zijn politiek eveneens richtte op verruiming van de geldmarkt.

Een eigenaardig verschijnsel is, dat sedert de politieke spanning haar climax had bereikt, de biljettenomloop niet is gedaald, ja zelfs tot £ 25 millioen verder steeg.

In de kleine „neutrale” landen had een terugtrekken van de crediteuren plaats, zich uitend in een daling van de post „deposito's” en stijging van de biljettencirculatie.

Zoo komt in Zwitserland Zw. Frs. 297 mill. der uitbreiding van de circulatie voor rekening van het terugtrekken der crediteuren.

In Nederland was dit eveneens het geval; de vermindering der deposito's bedroeg 108.7 millioen tegen een uitbreiding der circulatie met f 115 mill.

In België droeg de ontwikkeling weer een eenigszins ander karakter. Tegenover een uitbreiding van de circulatie met Frs. 876 millioen daalde de deposito's slechts met Frs. 160 millioen, doch daarente-

gen steeg de wissel- en effectenportefeuille met Frs. 390 miljoen.

De ontwikkeling in *Frankrijk* staat geheel in het licht van de zwakke financiële positie van dezen Staat, die ook nu weer voor de financiering van de verschillende maatregelen een beroep op de centrale bank moest doen.

Tegenover de uitbreiding van de biljettencirculatie met circa Frs. 25 milliard stond in de eerste plaats verruiming van het crediet aan den Staat met Frs. 10 milliard. Verder onderging de wisselportefeuille een flinke uitbreiding met ongeveer Frs. 14 milliard. Intusschen is hierdoor de crediet-marge voor den Franschen Staat bij de Banque de France tot Frs. 1.460 mill. gedaald, hetgeen een nieuwe overeenkomst tusschen Staat en Circulatiebank noodzakelijk maakte.

In *Duitschland* was practisch de geheele uitbreiding van de biljettenomloop een gevolg van het onderbrengen van chèques en wissels bij de Rijksbank. Op de balans der Rijksbank geeft de desbetreffende post een uitbreiding van R.M. 1526 mill. aan. Uiteraard draagt deze uitbreiding een ander karakter dan in de meeste overige landen. De uitbreiding van de wisselportefeuille is hier voornamelijk een gevolg van de credietbehoefte van den Staat in verband met de recente militaire maatregelen. Er is zodoende eenige overeenstemming met de ontwikkeling in *Frankrijk*.

### De Nederlandsche grootbanken tijdens de politieke spanningen.

Zooals de publicatie, op blz. 776 van dit blad, van de gecombineerde maanbalansen der vier groote banken doet zien, hebben de dagen van politieke spanning ook het particuliere bankwezen in ons land niet onbeïnvloed gelaten.

Allereerst valt de daling in den kasvoorraad met f 82 miljoen op. Tegenover deze daling namen de posten debiteuren en effecten met f 23 miljoen toe. De post crediteuren verminderde met f 49 miljoen.

Hoewel de ontwikkeling bij de afzonderlijke banken niet precies dezelfde is geweest, blijkt uit de cijfers duidelijk, dat de situatie in Nederland over het algemeen rustig is gebleven. De zeer sterke positie van het Nederlandsche bankwezen en het vertrouwen, dat Nederland zijn neutraliteit eventueel zou kunnen handhaven, zullen hiertoe hebben bijgedragen.

### INGEZONDEN STUKKEN. DE NIEUWE TRANSFERREGELING.

De Heer Tj. Greidanus schrijft ons:  
Het artikel van den heer Klaasse in het nummer van 5 October van dit blad over de nieuwe transferregeling mag niet onweersproken blijven.

De heer Klaasse neemt deze transferregeling, waarbij de rente met ½ pCt. verlaagd is en de zgn. B-cheques zijn vervallen, terwijl geenerlei aflossing werd overeengekomen, in bescherming met een beroep op de belangen van exporteurs.

Hij wijst erop, dat de tegenstanders van deze regeling weder „vele oude paradepaardjes hebben te voorschijn gehaald”, o.a. dit, dat het „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.” Zooals bekend, gaat het hierbij om een bedrag van meer dan f 5 miljoen aan rente, die de Nederlandsche crediteuren jaarlijks zullen moeten derven, waartegenover de Nederlandsche exporteurs voor eenzelfde bedrag aan goederen, meer zullen kunnen exporteerden. „Het oude nimmer ontzenuwde argument daartegen”, zegt de heer K., is, „dat een deel van onze 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.”

Dit „nimmer ontzenuwde argument” komt mij denkkelijk voor. Het wijst erop, dat de blik vertroebeld wordt, wanneer het een regeling over de grenzen betreft, op zaken waarop men, bleven zij slechts binnen onze landsgrenzen, nimmer den juisten kijk zou verliezen, waarbij nimmer de strakke lijn zou wijken tusschen wat geoorloofd is en wat niet. Gesteld eens, dat wij het principe neergelegd in dit „nimmer ontzenuwde argument” gingen toepassen op binnenlandsche debiteuren, die door welke omstandigheden dan ook niet meer volledig hun schulden konden betalen. Gesteld eens, dat wij ook daar dit principe ingang deden vinden en alvorens tot verdeling aan de rechthebbenden over te gaan, den debiteur van nieuwe schoenen en kleeren gingen voorzien, ten einde een nieuw debouché te openen voor onze schoenen- en kledingindustrie. Want slechts voor den debiteur is hier sprake van een contraprestatie, omdat hij niet verwacht kan worden na betaling van zijn schulden nog een goede vraag naar schoenen en kleeren te ontwikkelen.

Waarlijk dit argument behoefde „nimmer ontzenuwd” te worden, omdat het nimmer geuit had mogen worden, omdat het in strijd is met wat juist en gerechtvaardigd is.

Hetzelfde geldt voor het volgende door den heer K. vermelde argument. Hij wijst erop, dat men de transferregeling niet mag aanvallen met de bewering, dat hierdoor de koopkracht der beleggers daalt, want dat deze thans naar de exporteurs is verschoven. Dit is natuurlijk volkomen juist<sup>1)</sup>, zooals dit trouwens geldt voor alle koopkrachtargumentaties. Maar daarmee is dan ook verder nog niets gezegd. Daar er enkel koopkrachtverschuiving is, is er niets ten voordeele van deze transferregeling gezegd. Indien er werkelijk *winst* aan koopkracht was, zou er een argument vóór het standpunt van den heer Klaasse aanwezig zijn en zouden wij moeten overwegen, op welke wijze wij de rentetrekkers schadeloos moeten stellen, indien zij tekort komen terwille van een nationale winst. Doch, zooals gezegd, er is geen winst, er is slechts verschuiving en nogmaals: wij zouden de onjuistheid van deze verschuiving terstond erkennen, indien het slechts een binnenlandschen debiteur betrof en onze blik niet vertroebeld werd, doordat wij over onze landsgrenzen heen moeten kijken.

Het is zeker te betreuren, dat onze delegatie deze transferregeling aanvaard heeft.

Allerminst is het te zien, dat haar standpunt door de argumentatie van den heer Klaasse versterkt is. Want van zijn verdere redeneeringen zou men kunnen zeggen, met een variatie (in mineur) van het bekende woord: noem mij uw argumenten en ik zal u de rechtvaardigheid zeggen van de zaak, waarvoor gij strijdt.

De heer K. wijst er namelijk verder op, dat uit het rendement van beleggingen in Duitschland blijkt, dat hierin behalve de normale rente, die hij momenteel op 3 pCt. schat, een risicopremie schuilt. Hij vindt het echter niet logisch, dat de beleggers boven die normale rente nog een risicopremie toucheeren. Hij schrijft namelijk: „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?”

„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.”

Wat lijkt mij deze redeneering scheef! Ik zou zeggen er is niet een risicopremie dank zij een uitermate deugdelijke en in het belang van de beleggers effectief werkende transferregeling, maar die risicopremie is juist aanwezig, omdat de transferregeling in gebreke blijft ze voldoende te beschermen. Hadden

<sup>1)</sup> Met deze beperking, dat er in alle geëxporteerde goederen deelen zitten, die uit het buitenland ingevoerd zijn. Nationaal gesproken, is er voor deze deelen een direct verlies.

wij goede transferregelingen, dan stonden de Duitse obligaties veel hooger, was het rendement dus veel lager, dus het verschil met de normale rente, m.a.w. de risicopremie veel geringer. De heer Klaasse vindt het billijk, den beleggers de risicopremie te ontnemen, bijwijze van betaling voor een regeling, die deze risicopremie bestendigde!

En opnieuw: waarom zouden wij ons bij dezen nieuwen moreelen grondslag beperken tot vorderingen op het buitenland? Ook in de rente van vele binnenlandsche beleggingen zijn risicopremies vervat. En is het nu logisch om ook de premies voor inbraakverzekering aan de assurantie-maatschappijen te laten, terwijl de overheid zorgt voor politie en justitie? Met deze bijkomstigheid, dat de risicopremie hooger zou worden als men politie en justitie slechts defectueuser maakte.

Tenslotte behandelt de heer Klaasse de kwestie van de aflossing. Hij acht „bij de heerschende omstandigheden aflossing voor de Nederlandsche volkshuishouding ongewenscht. 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”.

Dat er in de onderhavige vorderingen een risicopremie gelegen is, is in confesso. Een afbetaling van die vorderingen en een herbelegging bijv. in gilt-edged Amerikaansche fondsen, die blijkens het lage rendement een veel geringer risico loopen zou dan ongewenscht zijn?

Ik geloof niet, dat de rechtvaardigheid van deze zaak door deze argumentatie gediend is.

Er zijn twee mogelijkheden: of Duitschland beschikte over betere onderhandelaars, of onze machtspositie was in dezen onvoldoende om onze beleggers het hunne te doen toekomen. Maar laten wij niet trachten de billijkheid van de plaats gehad hebbende overheveling te betoogen.

**N a s c h r i f t:** Wanneer ik de argumentatie van den heer Greidanus op den voet volg, dan lees ik in de eerste plaats, dat hij meent „dat de blik vertroebeld wordt, wanneer het een regeling over de grenzen betreft, op zaken waarop men, bleven zij slechts binnen onze landsgrenzen, nimmer den juisten kijk zou verliezen”. Ik zou daarop in de eerste plaats willen antwoorden, dat een probleem als het onderhavige van land tot land gezien noodwendig een geheel ander aspect moet hebben dan datzelfde probleem binnen de landsgrenzen. Wanneer Nederland met Duitschland een overeenkomst van betalingsverkeer maakt, dan moet de regeering voor ons land als geheel dus voor alle belanghebbende partijen uit verschillende groepen (zoowel exporteurs als crediteuren) optreden. Zou zij in dezelfde verhouding binnen de landsgrenzen regeland optreden dan kon dat niet anders zijn dan het eene groepsbelang tegenover het andere stellen (al moet dan uiteindelijk het oog op het algemeene, dus het gemiddelde, belang gericht blijven). Men kan dus beide gevallen niet met elkaar vergelijken.

Overigens mag in dit verband niet onvermeld blijven, dat juist bij zuiver binnenlandsche maatregelen van overheidsingrijpen herhaaldelijk juist datgene gebeurd is en gebeurt, wat de heer Greidanus als onlogisch en absurd beschouwt. De crisispachtwet is in wezen niet anders dan een koopkrachtsverschuiving van crediteur naar debiteur. De heele landbouwcrisiswetgeving is één grootscheepsche opzet, die ten doel heeft koopkrachtsverschuiving van de groep consumenten naar producenten teweeg te brengen. En dat alles hetzij uit billijkheidsoverwegingen dan wel omdat men meende, dat het evenwicht van de volkshuishouding beter gediend was met kunstmatig in evenwicht houden van bepaalde koopkrachtsverhoudingen dan met verstoringen van dat evenwicht doordat men het vrije spel van krachten den loop liet.

Wat het argument der koopkrachtsverschuiving be-

treft, stelt vervolgens de heer Greidanus, dat op zichzelf de stelling, dat het alleen maar om een verschuiving gaat nog geen verdediging van de rechtvaardigheid dier verschuiving is. Als zoodanig werd het argument ook allerminst gebruikt. De tegenstanders van de regeling poneerden immers de stelling, dat door de vermindering van de beleggers-koopkracht onze nationale koopkracht verminderde. Als toegegeven wordt, dat het een verschuiving betreft, is dit argument daarmee ontzenuwd. De verdediging van de billijkheid dier verschuiving moet natuurlijk dan nog gegeven worden. Ik noemde die verdediging door te wijzen op den relatieven omvang der opofferingen, die sedert invoering van de deviezenrestrictie in Duitschland van beide groepen: exporteurs en beleggers, is gevraagd.

Wat ik in het betoog van den heer Greidanus mis, is de aanduiding van een ratio voor een verdeelingsbasis der beschikbare gelden tusschen beide groepen, die wél billijk en verdedigbaar is. Daarbij kan ik mij tweemaal standpunt voorstellen: de beleggers moeten hun volledige rente (en eventueel aflossing) getransfereerd krijgen, en pas daarna kunnen exporteurs aan bod komen, of: ook de beleggers moeten een veer laten. Maar waar ligt dan de rationeele grens voor den omvang van dat offer? Waarom is dan 3 pCt. minder billijk dan 3½ pCt.? Wanneer 3½ pCt. wél te motiveeren was, en sedertdien is de „pot” van de clearing ingekrompen, dan is toch ook een vermindering van de renteportie rationeel.

Ik had mij kunnen indenken, dat tegen het heele betoog zou worden aangevoerd: het is onjuist om te stellen, dat voor de Nederlandsche volkshuishouding het irrelevant is, of rente getransfereerd wordt dan wel export geleverd, want wanneer wij rubber en tin over de clearing leveren is dat economisch voor ons land wel degelijk een prestatie en een onttrekken aan andere exportbestemmingen (dus aan andere contra-import-kansen). Maar het betoog van den heer Greidanus richt zich niet tegen dit onderdeel van de stelling. Hij kan dus ook voor de verdeling rente-transfer-export geen anderen maatstaf aangeven dan billijkheid. Maar dan moet ook bewezen worden dat, over den heelen duur van de clearing gezien, van rentetrekkers meer offers gevraagd zijn dan van exporteurs. Dat bewijs heb ik in dit betoog vergeefs gezocht.

Terzake van het argument van de risicopremie gaan het betoog van den heer Greidanus en het mijne volkomen langs elkaar heen. Ik heb uitdrukkelijk de kwestie van den koers der fondsen en dus het daarop gecalculerde rendement buiten beschouwing gelaten. Hield men daarmee wel rekening dan moest trouwens geconstateerd worden, dat het nieuw overeengekomen transferpercentage nog een zeer omvangrijke risicopremie (7 tot 10 pCt.) inhoudt. Ik heb echter als uitgangspunt genomen het nominale rendement op de nominale bedragen van de schuld. Dat daarin een flinke risicopremie zit is geenszins het gevolg van een niet deugdelijke of niet effectief werkende transferregeling.

Wat tenslotte de kwestie der aflossing betreft vraagt de heer Greidanus (en de toon van de vraag wordt geacht het antwoord reeds te suggereeren), of het dan soms ongewenscht zou zijn de vorderingen te doen afbetalen en bijv. te herbeleggen in gilt-edged Amerikaansche fondsen. Inderdaad zou dat — niet van het standpunt der individuele beleggers of van de totaliteit der beleggers, maar van het standpunt van de volkshuishouding — ongewenscht, zelfs hoogst ongewenscht kunnen zijn. Door een herbelegging elders wordt immers het feit niet weggenomen, dat de Duitse importen, die wij acceptereen zouden om de aflossing te financieren, een koopkracht-absorbeerend aanbod op onze markt zouden vormen, zonder dat de daardoor ingenomen koopkracht weer koopend bij ons ter markt verschijnt. Datzelfde argument is overigens in den laatsten tijd herhaalde-

lijk geuit, nu eens niet inzake verhoudingen met het buitenland, maar in een binnenlandsche kwestie. Een van de argumenten, welke recentelijk tegen de fondsvorming door de Overheid is gebruikt, was de ongewenstheid van het onttrekken van koopkracht aan de circulatie voor premiebetalingen, wanneer die koopkracht niet in het binnenland weer ter markt gebracht wordt door reële kapitaalvorming. Hetzelfde geldt m.m. voor de bezwaren tegen binnenlandsche schuldaflossing in tijden, dat er geen emplot voor het afgeloste kapitaal is. Emplot zoeken over de grenzen zonder dat exporttoeneming daarvan het directe gevolg is, schept voor dit vraagstuk geen oplossing.

C. A. KLAASSE.

**ONTSPANNING ?**

De Heer Mr. H. E. Schéffer schrijft ons:

Een aanvulling op de ontboezeming van den heden-daagschen Potgieter moet mij van het hart. Tegen de alom dreigende gevaren zal ruggesteun alleen aan Jan Cordaat en Jan Maat niet kunnen helpen. De tragedie, die zich zoo juist voor onze oogen met een uiterst sterk bewapend klein land heeft afgespeeld, levert het bewijs, dat de beveiliging van een klein land nimmer in bewapening zonder meer kan liggen. Dit is slechts het halve werk. Meer dan ooit zullen thans Jan Vooruitzien en Jan Constructie moeten worden gemobiliseerd om Jan's bijdrage te leveren in den opbouw en daarna in de handhaving van een werkelijke internationale orde, als het eenige middel om de volken veiligheid te verzekeren. Dit is een taak, die zeker niet buiten Jan om gaat.

Naschrift: Accord. P.

**DE ECONOMISCHE PARAGRAAF IN DE TROONREDE.**

Rectificatie. In mijn artikel onder bovenstaanden titel in E.-S.B. van 28 Sept. 1938 blz. 728 hebben wij sub c ten onrechte vermeld, dat de wijziging van de Tariefmachtigingswet reeds in het Staatsblad was gekomen. Het overleg met de Tweede Kamer der Staten-Generaal is thans echter nog niet beëindigd.

Aan ons betoog doet het vorenstaande geen afbreuk. Ook in haar oorspronkelijken vorm vond de wet sporadisch toepassing. Afgewacht zal moeten worden, of dit na de wijziging zal veranderen. Wij hebben daarin geen groot vertrouwen.

Dr. C. KOOL.

**ONTVANGEN BOEKEN.**

*Omzetbelastingwet 1938.* Bewerkt door E. J. H. Volkmaars en J. Willigen, inspecteurs der directe belastingen, invoerrechten en accijnzen. (Deventer 1938; Uitgevers-Maatschappij A. E. Kluwer).

*Statistiek van grootte en samenstelling van de binnenvloot in Nederland.* Toestand op 1 Januari 1938. (Den Haag 1938; Centraal Bureau voor de Statistiek).

*Overzicht van den belastingdruk in Nederland over het belastingjaar 1938, resp. 1938/1939.* Bewerkt door het Centraal Bureau voor de Statistiek, 's-Gravenhage. ('s-Gravenhage 1938; N.V. Drukkerij Albani. Prijs f 1.10).

**MAANDCIJFERS.****Gecombineerde Maandstaat der vier Nederlandsche Grootbanken.**

(In millioenen guldens)	P. ult. Sept. 1938	P. ult. Aug. 1938	P. ult. Juli 1938
<i>Activa:</i>			
Kas, kassiers en daggeldleeningen ..	180	262	282
Nederlandsch schatkistpapier.....	167	158	144
	<b>347</b>	<b>420</b>	<b>426</b>
Ander overheidspapier .....	59	58	60
Wissels .....	25	25	27
Bankiers in binnen- en buitenland ..	63	46	53
Prolongaties op voorsch. en effecten	102	99	95
	<b>249</b>	<b>228</b>	<b>235</b>
Debiteuren .....	267	259	258
Effecten en syndicaten .....	63	68	69
Deelnemingen (incl. voorschotten) ..	9	9	9
	<b>339</b>	<b>336</b>	<b>336</b>
Gebouwen .....	18	18	18
Diverse rekeningen .....	1	1	—
Belegde bestemmingsreserven .....	2	2	2
Effecten leendepôt.....	18	18	18
	<b>974</b>	<b>1023</b>	<b>1035</b>
<i>Passiva:</i>			
Crediteuren.....	624	667	678
Wissels — eigen acceptaties .....	9	9	10
„ — derden .....	6	6	6
	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>16</b>
Deposito's op termijn .....	49	52	54
Diverse rekeningen .....	14	17	15
Bestemmingsreserven .....	2	2	2
Effecten leendepôt .....	18	18	18
	<b>722</b>	<b>771</b>	<b>783</b>
	<b>252</b>	<b>252</b>	<b>252</b>
<i>Werkzaam kapitaal:</i>			
Aandeelenkapitaal .....	170	170	170
Reserve .....	82	82	82
	<b>252</b>	<b>252</b>	<b>252</b>

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

	Indexcijfer voedings- en genot- middelen	Indexcijfer agrarische grond- stoffen	Indexcijfer niet-agrar. grond- stoffen	Algemeen indexcijfer grond- stoffen	Algemeen indexcijfer	Indexcijfer uitvoer- producten
Juni 1938...	45,5	38,9	55,7	48,0	47,1	39,2
Juli .....	46,5	41,3	55,9	49,3	48,2	43,9
Aug. ....	45,5	40,9	55,7	48,9	47,6	44,7
Sept. ....	45,7	41,0	56,5	49,5	48,0	46,0
27 Sept.-4 Oct. ....	44,9	41,0	56,5	49,5	47,7	46,5
4-11 Oct. ....	44,6	41,1	57,8	50,2	48,0	47,6

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

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	2-8 Oct. 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenk. tijdvak 1937	2-8 Oct. 1938	Sedert 1 Jan. 1938	Overeenk. tijdvak 1937	1938	1937
Tarwe .....	44.210	1.097.439	1.220.325	—	6.800	17.735	1.104.239	1.238.060
Rogge .....	2.570	171.582	217.697	—	—	3.375	171.582	221.072
Boekweit.....	70	13.552	12.195	—	—	—	13.552	12.195
Maïs.....	18.733	959.683	941.551	—	71.365	121.629	1.031.048	1.063.180
Gerst .....	18.206	384.855	263.686	766	17.163	10.764	402.018	274.450
Haver .....	12.486	182.656	120.110	—	8.312	3.180	190.968	123.290
Lijnzaad .....	2.735	130.018	154.511	200	174.363	178.095	304.381	332.606
Lijnkoek .....	2.400	45.177	55.351	—	225	—	45.402	55.351
Tarwemeel .....	985	44.437	30.064	—	9.155	5.475	53.592	35.539
Andere meelsoorten .....	955	25.405	32.168	—	4.004	6.635	29.409	38.803



STATISTIEKEN.

BANKDISCONTOS.

Table of bank discount rates for various cities like Ned., Bk., Athene, Belgrado, Berlijn, Boekarest, Brussel, Boedapest, Calcutta, Dantzig, Helsingfors, Kopenhagen, Lissabon, Londen, Madrid, N.-York, Oslo, Parijs, Praag, Pretoria, Rome, Stockholm, Tokio, Weenen, Warschau, Zwits. Nat. Bk.

OPEN MARKT.

Table of open market data for Amsterdam, Londen, Berlijn, New York, comparing 1938 with 1937, 1936, and 1914.

1) Koers van 7 Oct. en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.

WISSELKOERSEN.

KOERSEN IN NEDERLAND.

Table of exchange rates in the Netherlands for Amsterdam, Londen, Berlijn, Parijs, Brussel, Batavia, Zwitserland, Praag, Boekarest, Milaan, Madrid.

Table of exchange rates for Stockholm, Kopenhagen, Oslo, Helsingfors, Buenos Aires, Montreal.

\*) 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).

Table of exchange rates to New York for Londen, Parijs, Berlijn, Amsterdam.

KOERSEN TE LONDEN.

Table of exchange rates in London for various cities like Alexandrië, Athene, Bangkok, Budapest, Buenos Aires, Calcutta, Istanbul, Hongkong, Kobe, Lissabon, Mexico, Montevideo, Montreal, Rio d. Janeiro, Shanghai, Singapore, Valparaiso, Warschau.

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

Table of silver and gold prices for London and Amsterdam.

STAND VAN 's RIJKS KAS.

Table of the state treasury status showing vorderingen, verplichtingen, and saldo for various departments.

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Table of the floating debt of the Netherlands-Indies for October 1938.

SURINAAMSCHE BANK.

Voornaamste posten in duizenden gulden.

Table of the main items of the Surinamese Bank in thousands of guilders.

### NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 10 October 1938.

		Activa.		
Binnenl. Wis-	Hfdbk. f	16.882.343,77		
sels, Prom.,	Bijbnk. "	616.142,54		
enz. in disc.	Ag.sch. "	1.024.652,20	f	18.523.138,51
Papier o. h. Buitenl. in disconto				
Idem eigen portef.	f	4.050.000,—		
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel.				4.050.000,—
Beleeningen				
incl. vrach.	Hfdbk. f	259.282.017,11 <sup>1)</sup>		
in rek.-crt.	Bijbnk. "	2.634.775,92		
op onderp.	Ag.sch. "	28.773.303,06		
	f	290.690.096,09		
Op Effecten enz. . . . .	f	289.417.693,82 <sup>1)</sup>		
Op Goederen en Ceel. "		1.272.402,27		290.690.096,09 <sup>1)</sup>
Voorschotten a. h. Rijk				
Munt, Goud	f	106.637.535,—		
Muntmat., Goud		1.374.394.105,65		
	f	1.481.031.640,65		
Munt, Zilver, enz.		13.916.497,89		
Muntmat., Zilver. "				1.494.948.138,54 <sup>2)</sup>
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds				43.444.798,07
Gebouwen en Meub. der Bank				4.580.000,—
Diverse rekeningen				8.041.271,04
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S.No. 221)				8.905.871,61
	f	1.873.183.313,86		

		Passiva.		
Kapitaal	f	20.000.000,—		
Reservefonds		4.860.787,51		
Bijzondere reserve		7.102.179,67		
Pensioenfonds		11.827.070,62		
Bankbiljetten in omloop		1.069.445.990,—		
Bankassigatiën in omloop		35.400,60		
Rek.-Cour. { Het Rijk f		127.223.018,74		
saldo's: { Anderen "		629.769.471,87		756.992.490,61
Diverse rekeningen				2.919.394,85
	f	1.873.183.313,86		
Beschikbaar metaalsaldo	f	764.519.967,40		
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is				1.911.299.920,—
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht				

<sup>1)</sup> Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) ..... f 63.247.800,—  
<sup>2)</sup> Waarvan in het buitenland ..... f 277.614.010,25

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-kings perc.
	Munt	Muntmat.				
10 Oct. '38	106638	1.374.394	1069.446	757.028	764.520	82
3 " '38	106638	1.374.397	1141.221	690.641	760.675	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 <sup>1)</sup>
10 Oct. 1938	18.523	—	290.690	4.050	8.041
3 " 1938	18.509	—	297.816	4.050	8.126
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

<sup>1)</sup> Onder de activa.

### JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. metaal-saldo
8 Oct. '38 <sup>2)</sup>	138.540		195.560	78.400	28.956
1 " '38 <sup>2)</sup>	138.600		189.630	83.270	29.440
3 Sept. 1938	116.886	21.274	191.090	66.769	35.016
27 Aug. 1938	116.886	21.218	187.230	68.399	35.851
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaalb.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen <sup>1)</sup>	Dek-kings-percentage
8 Oct. '38 <sup>2)</sup>	2.670	74.520	71.710	51	
1 " '38 <sup>2)</sup>	2.380	75.830	69.340	51	
3 Sept. 1938	2.638	13.664	46.540	56.381	54
27 Aug. 1938	3.239	13.577	48.348	53.945	54
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

<sup>1)</sup> Sluitpost activa. <sup>2)</sup> Cijfers telegrafisch ontvangen.

### BANK VAN ENGELAND.

Data	Metaal	Bankbilj. in circulatie	Bankbilj. in Banking Departm.	Other Securities Disc. and Advances	Securities
5 Oct. 1938	327.759	505.784	20.630	10.205	22.477
28 Sept. 1938	327.866	500.921	25.493	7.306	22.828
22 Juli 1914	40.164		29.317		33.033

Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits		Reserve	Dek-kings-perc. 1)
			Bankers	Other Accounts		
8 Oct. '38	121.871	12.055	109.703	37.141	21.974	13,8
28 Sept. '38	112.751	11.447	99.923	40.210	26.945	17,7
22 Juli '14	11.005	14.736		42.185	29.297	52

<sup>1)</sup> Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

### BANK VAN FRANKRIJK.

Data	Goud	Zilver	Te goed in het buitenl.	Wissels	Waarp. op het buitenl.	Beleeningen	Renteloos voorschot a. d. Staat
29 Sept. '38	55.808	427	13	22.898	751	5.673	53.334
22 " '38	55.808	463	13	14.652	745	4.406	47.834
23 Juli '14	4.104	640	—	1.541	8	769	—

Data	Bons v. d. zelfst. amort. k.	Diver-sen <sup>1)</sup>	Circulatie	Rekg. Courant		
				Staat	Zelfst. amort.k.	Particulieren
29 Sept. '38	5.570	4.205	124.428	345	2.479	18.593
22 " '38	5.570	2.956	109.568	465	2.485	17.241
23 Juli '14	—	—	5.912	401	—	943

<sup>1)</sup> Sluitpost activa.

### DUITSCHER RIJKS BANK.

Data	Goud	Daarvan bij buitenl. circ. banken <sup>1)</sup>	Deviezen als goud-dekking geldende	Andere wissels en cheques	Beleeningen
30 Sept. 1938	70,8	10,6	6,0	8.172,7	48,4
23 " 1938	70,8	10,6	5,7	6.546,9	23,7
30 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effec-ten	Diverse Activa <sup>2)</sup>	Circulatie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva
30 Sept. 1938	549,9	1.056,7	8.023,5	1.231,0	357,7
23 " 1938	549,6	1.051,0	6.746,4	949,5	343,9
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	944,—	40,0

<sup>1)</sup> Onbelast. <sup>2)</sup> w.o. Rentenbankscheine 30, 23 Sept., resp. 9, 12 mill.

### NATIONALE BANK VAN BELGIË (in Belga's).

Data 1938	Goud	Munt en metaal	Munt en diversen	Buitenlandsche deviezen en goudwaarden	Binnen- en buitenlandsche wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfondsen	Voorschot aan de Staat	Overheidsfondsen	Circulatie	Rekg. Crt.	Schatkist	Partic.
6/10 ..	3.229	41	1.042	549	65	147	231	4.854	46	317		
20/9 ..	3.180	44	1.028	551	179	147	230	5.100	6	165		

### FEDERAL RESERVE BANKS.

Data	Goudvoorraad			Wissels		
	Totaal bedrag	Goud-certificaten <sup>1)</sup>	"Other cash" <sup>2)</sup>	In her-disc. v. d. member banks	In de open markt gekocht	
21 Sep. '38	10.728,4	10.719,7	383,3	8,2	0,5	
14 " '38	10.639,2	10.629,7	379,4	7,0	0,5	

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circulatie	Totaal Deposito's	Gestort Kapitaal	Goud-Dek-kings-perc. <sup>3)</sup>	Algem. Dek-kings-perc. <sup>4)</sup>
21 Sep. '38	2.564,0	4.201,2	9.272,1	134,0	82,5	—
14 " '38	2.564,0	4.200,8	9.187,6	134,0	82,3	—

<sup>1)</sup> Deze certificaten werden door de Schatkist aan de Reserve Banken gegeven voor de overname van het goud, toen de \$ op 31 Jan. '34 van 100 op 59,06 cents werd gedevalueerd.

<sup>2)</sup> "Other Cash" does not include Federal Reserve Notes or a Bank's own Federal Reserve bank notes.

<sup>3)</sup> Verhouding totalen goudvoorraad tegenover opeischbare schulden: F. R. Notes en netto deposito. <sup>4)</sup> Verhouding totalen voorraad muntmateriaal en wettig betaalmiddel tegenover idem.

### PARTICULIERE BANKEN AANGESLOTEN BIJ HET FED. RES. STELSEL.

Data	Aantal leening.	Dis-conto's en beleen.	Beleggingen	Reserve bij de F. R. banks	Totaal deposito's	Waarvan time deposits
14 Sep. '38	—	8.335	12.629	6.871	27.635	5.238
7 " '38	—	8.241	12.601	6.756	27.360	5.217

De posten van De Ned. Bank, de Javasche Bank en de Bank of England zijn in duizenden, alle overige posten in miljoenen van de betreffende valuta.