

Economisch-Statistische Berichten

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

24^e JAARGANG

WOENSDAG 1 MAART 1939.

No. 1209

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 Hoohweg 122, Rotterdam-West.

Aangeteekende stukken: Bijkintoor Ruigeplaatweg.

Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8408.

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

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

INHOUD:

	Blz.
Bouwspaarkassen in Nederland door Dr. Ir. H. G. van Beusekom	166
Het voedingsvraagstuk door Dr. Ir. M. D. Dijt	167
Tarievenregeling en verkeerscoördinatie door J. P. B. Tissot van Patot	169
Rijkswerkverschaffing door Meyer de Vries	171
De Amsterdamsche zee- en luchthaven in 1938	175
Middenstand vooruit door eigen kracht door Jhr. F. W. L. de Beaufort	178
AANTEKENINGEN:	
De veelhoofdige leiding van het bankwezen in de Vereenigde Staten	179
MAANDOLJFERS:	
Gecombineerde Maandstaat van de Nederlandsche en Nederlandsch-Indische Grootbanken	180
De zichtbare suikervoorraden in de wereld	181
Statistieken:	
Groothandelsprijzen	182-183
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten	181, 184

GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

Op de internationale wisselmarkten was in de verlageweek de Gulden de valuta, die het meest de aandacht trok. Onze munt stond bij voortduring onder vrij krachtigen druk, zoodat Dollars, die in den aanvang der week nog tegen 1.86% verhandeld werden, geleidelijk zijn opgelopen tot boven de 1.88, terwijl in het begin van de nieuwe week zelfs een korten tijd lang 1.88% gold. De oorzaken van het groote Guldenaanbod van den jongsten tijd zijn vele. Daar is het transfer van het provenu der laatste leening Bataafsche, daar is de kapitaalverplaatsing uit politieke overwegingen, en daar is tenslotte de verschuiving in de commercieele deviezenvraag, die door de recente koersbeweging is uitgelokt. Veel belangrijker dan de oorzaken van het overschot aan aanbod van Gulden is echter het feit, dat het Egalisatiefonds op dat aanbod heeft gereageerd met een voortdurende verhooging van den afgifteprijs van Dollars. Zoodat ook destijds bij het Pond Sterling het geval was, blijkt uit de politiek van onze monetaire autoriteiten, dat men een verlaging van den Guldenkoers wenschelijk acht. Men hoeft daarbij geenszins zoo ver te gaan om te stellen, dat de autoriteiten de daling hebben uitgelokt, maar bij de gegeven situatie is er nauwelijks verschil tusschen uitlokken of toelaten. Immers, nu de goudbeweging als nivelleerende factor is uitgeschakeld, is het verloop van elke valuta, omdat er immers altijd wel een periode van surplusaanbod is, geheel afhankelijk van den opzet der monetaire politiek. Blijkbaar wil men, nu het Pond in zijn daling tot stilstand is gekomen, een aanpassing tot stand brengen. Dit neemt natuurlijk niet weg, dat in deze markt nog steeds schommelingen voorkwamen, maar de tendens bleef omlaag gericht, vooral omdat, toen men eenmaal de politiek van het Egalisatiefonds realiseerde, dit steeds nieuw aanbod van Gulden uitlokte ook voor commercieele doeleinden, terwijl tenslotte natuurlijk ook de speculatie in de markt werd gelokt, wat blijkt uit de termijnnoteringen. Voor maands-Ponden is onder den druk van het Guldenaanbod het disagio geheel verdwenen en voor driemaands is het belangrijk verminderd.

De Dollar-Pondenverhouding onderging heel weinig wijziging, zoodat het Pond hier het verloop van de Dollarnoteering volgde. De Pondenkoers toonde nog een fractioneel grootere stijging, omdat onder den druk van Dollaraanbod te Londen uit Amsterdam, de Dollar aldaar een kleinigheid moest prijsgeven.

Behalve de Gulden stond ook de Belga onder druk in verband met de politieke problemen daar te lande. De daling was door de goudafgiften van de Banque Nationale natuurlijk geringer dan bij den Gulden, maar men neemt aan, dat omvangrijke bedragen goud moesten worden verscheept om het aanbod van Belga's op te nemen.

De geldmarkt vertoont practisch geen wijziging, de beleggingsmarkt evenmin, hoewel toch de stemming eerder gedrukt genoemd moest worden. De waarneming, dat te Londen de kapitaalmarkt een gestadigen, zij het uiterst langzaam stijgenden, rentevoet aantoonde, is wellicht niet heelemaal vreemd aan dit verloop, hoewel men zich moet realiseeren, dat de verhouding kapitaalvraag-aanbod bij ons zeer belangrijk verschilt van die in Engeland.

BOUWSPAARKASSEN IN NEDERLAND.

Het bouwsparen, dat in Duitschland en Zwitserland zulk een groote verbreiding heeft gekregen, vond de laatste jaren ook zijn weg naar Nederland.

Deze ontwikkeling is echter van den allerlaatsten tijd. De grootste der thans bestaande kassen begon eerst in 1934 haar bedrijf.

Deze kas en ook een paar kleinere volgen evenals aanvankelijk in Duitschland en Zwitserland gebruikelijk was, het renteloze stelsel.

De spaarders verrichten maandelijksche stortingen, waarvoor geen rente wordt vergoed. Voorts zijn zij entreegeld, toewijzingsprovisie en eventueel een storting in het reservefonds verschuldigd. Wanneer zij aan de beurt zijn voor toewijzing, ontvangen zij het aangevraagde bedrag als hypotheek. Dit bedrag, dat renteloos wordt verstrekt, wordt gedurende een aantal jaren in maandelijksche termijnen afgelost. Deze stortingen kunnen aanmerkelijk hooger zijn dan de aanvankelijke spaarstortingen, omdat de spaarder dan zijn eigen huis bewoont en dus geen huur meer behoeft te betalen.

Neemt men als voorbeeld een verlangde hypotheek van f 5000, dan bedraagt de maandelijksche storting als regel f 10. Zou de spaarder dit bedrag zelf moeten bijeenbrengen, dan zou hij bij een rente van 3 pCt. ruim 27 jaar en renteloos ruim 40 jaar moeten sparen.

Denkt men zich een collectieve spaarkas met een productie van 100 nieuwe spaarcontracten per jaar, dan kan gedurende de eerste jaren aan een vrij groot aantal van de eerste deelnemers een voorschot worden toegekend. Voor deze spaarders is de wachttijd dus zeer kort.

Naarmate de kas langer werkt, wordt ook de wachttijd langer, omdat het aantal nieuwe spaarders per jaar veel grooter is dan het aantal toegekende voorschotten. Op den duur echter ontstaat, doordat deelnemers, die het hun toegekende voorschot geheel hebben afgelost, uittreden, een evenwichtstoestand met een gelijkblijvend wachttijd. De duur hiervan kan door middel van verschillende formules worden bepaald.

Deze hebben allen tot resultaat, dat bij een collectieve bouwspaarkas, waartoe ieder jaar evenveel spaarders toetreden, die allen maandelijks juist hun verplichte stortingen doen, na 28 jaar een stabiele toestand ontstaat met een constanten wachttijd van rond 16 jaar. Dit is natuurlijk slechts een theoretisch geval. Blijkt op een gegeven oogenblik de productie van nieuwe spaarcontracten te stagneeren, dan wordt de wachttijd dadelijk langer. De wachttijd van 16 jaar is dus niet, zoals velen ten onrechte meenen, de maximale, maar een theoretische, die ontstaat bij een stabielen toestand met een constante toetreding van nieuwe spaarders.

De in Nederland werkende bouwspaarkassen plegen tot waarborging van de gelden der spaarders, deze te doen storten op een geblokkeerde bankrekening, waarvan slechts gelden kunnen worden afgeschreven bij de periodieke toewijzing van voorschotten, waarbij behalve de handteekeningen van Directie en Commissarissen, ook die van een Contrôlecommissie uit de spaarders wordt vereischt.

De toewijzing geschiedde voorheen in Duitschland wel bij het lot, waardoor het bouwsparen zuiver een kansspel werd.

De Nederlandsche kassen volgen een ingewikkeld stelsel van spaardagenberekening, waarbij men wel door extra-stortingen zijn kansen op spoedige toekenning van een voorschot kan verhoogen, doch waarbij er toch voor is gezorgd, dat een kapitaalkrachtig spaarder, die groote stortingen doet, nooit een weinig draagkrachtig man, die een paar jaar trouw een klein bedrag per maand heeft gespaard, kan inhalen.

Verkorting van den wachttijd.

Uit het bovenstaande volgt, dat de spaarders door

het doen van extra-stortingen den wachttijd kunnen verkorten. Bij een storting in het genoemde geval van f 25 in plaats van f 10 per maand, wordt bij een stabielen toestand de theoretische wachttijd ruim 8 jaar.

De grootste der hier te lande bestaande kassen, die reeds een bedrag van circa f 520.000 aan voorschotten aan ongeveer 120 spaarders heeft uitgekeerd, verklaart in haar propagandageschriften, dat het mogelijk is, den wachttijd belangrijk korter te houden dan de theoretische 16 jaar. De Directie wijst erop, dat extra-stortingen blijkens de ervaring vrij veel voorkomen, terwijl verlaging van bestaande contracten een deel van de gedane stortingen omzet in extra-stortingen. Aangenomen wordt, dat hierdoor de toekenning van voorschotten het dubbele is van wat op grond van de theorie moet worden aangenomen, waardoor ook weer dubbel zooveel geld aan aflissingen binnenkomt.

De wachttijd wordt tenslotte nog verkort door het tusschentijds uittreden van spaarders en door het reservefonds, dat gevormd wordt uit extra-stortingen van die deelnemers, die binnen 5 jaar hun hypotheek verkregen. Ook dit fonds wordt geheel ter beschikking van de spaarders gesteld.

Door al deze omstandigheden wordt het mogelijk geacht, bij de huidige ontwikkeling van het bedrijf den wachttijd ook in de naaste toekomst tot 5 à 5½ jaar beperkt te houden.

Een andere, kort geleden opgerichte bouwspaarkas werkt met een constanten wachttijd van 8 jaar. Dit kan alleen worden gegarandeerd, wanneer de kas beschikken kan over gelden van derden, waarmede de beschikbare fondsen kunnen worden aangevuld.

Bij het renteloze systeem is dit natuurlijk niet mogelijk. Laatstgenoemde kas is dan ook op het rentedragende stelsel gebaseerd.

De tijd is nog niet gekomen om opzet en werkwijze van deze beide stelsels hier te lande te vergelijken. Daarvoor is de verkregen ervaring nog niet toereikend.

Op grond van hetgeen in andere landen is gebleken, moet intusschen worden aangenomen, dat het renteloze stelsel bij een onjuiste toepassing groote gevaren in zich bergt. Het storten van de spaarpenningen op een „Sperrkonto” geeft wel voldoende waarborgen tegen fraude, maar, zoals elders maar al te duidelijk is gebleken, niet tegen teleurstellingen voor de spaarders tengevolge van fouten van een systeem. Immers wanneer door het langer worden van den wachttijd deze fouten aan het licht komen, hebben de eerste spaarders, die van de renteloze hypotheekverleening profiteeren, hun voorschot binnen, terwijl de anderen, die te lang moeten wachten, ernstige renteverliezen lijden. De ervaring in Duitschland en Zwitserland heeft geleerd, dat een zuivere toestand aldaar slechts kon worden verkregen, toen de kassen verplicht werden, hun kosten te dekken door een marge tusschen de actieve en de passieve rente. Alle andere stelsels bleken bij de ontwikkeling, die daar had plaats gehad, te leiden tot voordeel voor de eerste en tot nadeel voor de later toetredende spaarders.

Beoordeeling van het Nederlandsche stelsel.

Voor zoover de toestand thans kan worden beoordeeld, is de conclusie niet voorbarig, dat de ontwikkeling hier te lande zich zeer gunstig van die in Zwitserland onderscheidt. De thans bestaande kassen kenmerken zich door een solide bedrijfsvoering en hebben getoond, meer waarde te hechten aan een rustige, gelijkmatige ontwikkeling, dan aan een fabelachtigen groei. Hierin liggen zeker waarborgen voor de toekomst.

Daarnaast heeft de Nederlandsche voorzichtigheid tengevolge gehad, dat de groote meerderheid der hier te lande opgerichte kassen, die een speculatief karakter droegen, niet aan den slag zijn kunnen komen en van het tooneel verdwenen zijn, sommige zelfs zonder één spaarder te hebben gewonnen. Zelfs de liquidatie van een kleine 20, grootendeels op niet al

te solide basis opgerichte, kassen schijnt den naam van het bedrijf niet ernstig te hebben geschaad.

Over de toekomstige ontwikkeling is nog weinig te zeggen. Wij voelen echter een zekere tendens om ook hier op den duur naar het rentedragende stelsel over te gaan. Naar de meening van buitenlandsche deskundigen, die over een rijkere ervaring beschikken dan wij hier te lande bezitten, zou dit aan een gezonde ontwikkeling van het bedrijf ten goede komen.

Wij hebben hier te doen met een geheel nieuwe materie, die nog vele vraagpunten vertoont. Wij behoeven slechts te wijzen op de kwestie van den wachttijd. De vraag rijst, of het mogelijk is, zooals de grootste der hier te lande bestaande kassen staande houdt, bij een stabielen toestand met een regelmatige toetreding van spaarders den wachttijd duurzaam op een derde van de theoretische 16 jaar te handhaven. Het is duidelijk, dat hiermede het renteloze stelsel staat of valt, omdat zoodra de wachttijd door bijzondere omstandigheden langer wordt dan de spaarders verwachten, de toetreding van nieuwe spaarders gaat afnemen en de verlenging van den wachttijd dienstengevolge steeds sneller gaat. Het is voor de renteloze kassen een levenskwesitie, buiten dezen vicieuze cirkel te blijven.

Bij kassen, gebaseerd op het rentedragende systeem, is de beslissende vraag, of zij in tijden van financieele crisis over voldoende credit beschikken om den wachttijd binnen de gestelde grenzen te houden.

Voor belangstellenden ligt hier nog een interessant studieterrein.

Conclusies.

De behoefte aan bouwspaarkassen is in ons land eerst langzamerhand tot uiting gekomen, doordat altijd vrij gemakkelijk hypotheeken te krijgen waren. In vrijwel alle gemeenten vond men kleine spaarders, die voor hun geld gaarne een solide belegging in hypotheeken zochten. De notarissen waren de tusschenpersonen, waar gegadigden deze hypotheeken konden bekomen. Door de economische crisis zijn hierin groote veranderingen gekomen. Het aantal personen, die een kapitaalje te beleggen hebben, is veel kleiner geworden. En zij, die dit nog bezitten, zijn veel voorzigtiger dan voorheen. Hierdoor is het vooral op het platteland steeds moeilijker geworden, hypotheek te verkrijgen voor het bouwen van een eigen woning.

In deze behoefte kunnen de bouwspaarkassen voorzien. Geëischt mag dan echter worden, dat het systeem zoodanig wordt opgezet en gecontroleerd, dat de belangen van alle spaarders gewaarborgd zijn. De werkwijze der bouwspaarkassen wijkt hierin principieel van die van particuliere geldgevers af, dat zij de gelden onopzegbaar verstrekken. Bovendien worden deze hypotheeken geleidelijk in hun geheel afgelost, waardoor de eigen woningen op den duur onbezwaard bezit worden en de sociale positie van de eigenaren in belangrijke mate wordt versterkt.

Voor de woningvoorziening kunnen zij dus zeker nuttig werk doen, al zullen de minst draagkrachtigen op deze wijze niet aan een woning worden geholpen. Toch kunnen de bouwspaarkassen medewerken om de welvaart en de bestaanszekerheid van een belangrijke groep der bevolking te versterken.

Nog al te veel heerscht bij de tegenwoordige generatie de gedachte, dat sparen geen zin meer heeft, omdat daarmede toch geen tastbare resultaten zijn te bereiken. „Sparen is mooi”, zeggen sommigen, „wanneer onze grootouders het hebben gedaan. Voor ons is het de moeite niet waard, ermee te beginnen.”

De bouwspaarkassen echter kunnen het Nederlandsche volk leeren sparen met een tastbaar resultaat: het onbezwaard bezit van een eigen woning. Dit is een goed, waarvan de cultureele waarde niet licht kan worden overschat.

Dr. Ir. H. G. VAN REUSEROM.

HET VOEDINGSVRAAGSTUK.

Het veelzijdige werk van den Volkenbond op het gebied van de economische en financieele vraagstukken is weer tot uiting gekomen in een publicatie met onderstaanden titel¹⁾, behelzende een overzicht van onderzoekingen over de volksvoeding in verschillende landen. Deze studie is reeds voorafgegaan door een vijftal andere over hetzelfde vraagstuk, nl. „Interim Report of the Mixed Committee on the Problem of Nutrition”, „Report on the Physiological Bases of Nutrition”, „Nutrition in Various Countries”, „Statistics of Food Production”, „Consumption and Prices” (alle vier van 1936) en „Final Report of the Mixed Committee of the League of Nations on the Relation of Nutrition to Health, Agriculture and Economic Policy” (1937). Het thans verschenen overzicht omvat 120 pagina's en is verdeeld over 8 hoofdstukken en 3 bijlagen.

Het wil ons voorkomen, dat deze studie een zoo groot mogelijke bekendheid behoort te krijgen niet alleen in de kringen van hen, die zich uit hoofde van hun ambt dagelijks met het vraagstuk der volksvoeding moeten bezighouden, maar in alle lagen van de samenleving, in het bijzonder in de kringen der artsen, economen, landbouwkundigen, politici, maar ook der huismoeders, leeraren van huishoudscholen, enz. Staat niet in vele gevallen de kennis van de voeding van den mensch achter bij die van het dier, waar een goede veevoeding vooral een financieel-economisch belang vertegenwoordigt en hebben wij daaraan derhalve meer aandacht besteed dan aan de behoorlijke voeding van den mensch? Wordt, om een andere vraag te stellen, van overheidswege niet door een strenge controle op de samenstelling van veevoeder uit te oefenen, gewaakt voor een goede veevoeding, terwijl de mensch in een restaurant vaak geen besef heeft van de samenstelling van zijn menu, bijv. geen enkele garantie heeft, dat zijn middagmaal is toebereid met natuurboter, dan wel met margarine?

Het is afgezien daarvan, van het grootste belang voor de volksgezondheid, dat een veel betere kennis in alle bevolkingskringen over de waarde van een behoorlijk uitgebalanceerde voeding doordringt. De wetenschap heeft de laatste jaren niet stilgezeten en hierbij zijn inzichten doorgedrongen, die tot verrassende resultaten hebben geleid. Men weet nu veel beter dan voorheen, dat het niet alleen aankomt op de voorziening met bepaalde hoeveelheden eiwit, vet en zetmeel, maar dat de vorm, waarin deze stoffen voorkomen van belang is en dat een gebrek aan mineralen en bepaalde vitamines tot zeer ernstige verstoringen van de gezondheid aanleiding kunnen geven.

De genoemde studie van den Volkenbond vangt aan met een hoofdstuk over de vorderingen van het Volkenbondswerk ten aanzien van het voedingsvraagstuk, waarin herinnerd wordt aan de punten van onderzoek van de „Technical Commission on Nutrition”, van welke de volgende in 1936 werden aanbevolen:²⁾

„De bepaling van den voedingstoestand van kinderen; voedingsbehoeften gedurende het eerste levensjaar; minimum behoefte aan mineralen en vitamines; minimum vetbehoefte; de voedingswaarde van verschillende eiwitbevattende voedingsmiddelen, de bepaling van de hoeveelheid van en de vorm waarin dierlijk eiwit noodig is voor groei en gezondheid; de voedingswaarde van verschillende granen in verband met den graad van vermaling; de mate, waarin een toeneming van het suikerverbruik schadelijk is voor de gezondheid; de invloed van het klimaat op de be-

¹⁾ Survey of National Nutrition Policies 1937/38. (Uitgave van den Volkenbond, afdeling Economie en Financiën. 30 November 1938). In Nederland verkrijgbaar bij Martinus Nijhoff, Boekhandelaar-Uitgever, Lange Voorhout 9, 's-Gravenhage. Prijs 2/6 of \$ 0.60.

²⁾ Men leze hierop na het artikel van Dr. J. H. van Zanten, „Het probleem der voeding” in E.-S.B. van 2 September 1936.

hoefte aan voedsel; de mate waarin het dieet beneden de door de Commissie aanbevolen standaard blijft; de optimum hoeveelheid melk, die voor verschillende leeftijdsgroepen vereischt is.

De technische Commissie heeft in verschillende gevallen waardevolle adviezen aan regeeringen kunnen geven. Aanbevelingen werden verstrekt met het oog op de vereischte actie tot verhooging van het voedingspeil in tropische landen en plannen tot ontwikkeling van den landbouw werden gemaakt. Deze Commissie heeft o.a. adviezen verstrekt voor een minimum noodrantsoen voor Spaansche vluchtelingen, hetwelk bestond uit volkoren, ondermelkpoeder, levertraan, zout en gedroogde gist.

Het tweede hoofdstuk handelt over de organisatie der „National Nutrition Committees”, welke nu in twintig landen zijn gevormd, terwijl er slechts drie werkzaam waren toen het Volkenbondsonderzoek een aanvang nam. Het werk van deze commissie is ten ruwste in twee afdelingen te splitsen, 1e. het verzamelen van gegevens over voedingsproblemen, deze te rangschikken en de grenzen en tekortkomingen te bepalen en 2e. de praktische toepassing, zooals het aanbevelen van de richting, waarin veranderingen in het nationale dieet wenschelijk worden geacht.

In het derde hoofdstuk worden de beide methoden voor het doen van onderzoekingen op voedingsgebied aangegeven.

Het vierde hoofdstuk, waarin de resultaten der studies in verschillende landen worden weergegeven, is wel een van de meest belangrijke. Hieruit blijkt nl. op zeer duidelijke wijze, dat de voedingstoestand der meeste volken nog zeer onvoldoende is en dat dit enerzijds samenhangt met den welstand, doch anderzijds ook met voedingsgewoonten. D.w.z. er komen in vrijwel alle landen, het eene land meer en het andere minder, groote groepen van menschen voor, die te weinig inkomsten hebben om een toereikende hoeveelheid voedingsmiddelen te kunnen koopen, maar onder die groepen, waarvan de inkomens wel groot genoeg zijn, komen toch verschillende tekorten aan bepaalde voedingsstoffen in het menu voor als gevolg van een onoordeelkundige voedselkeuze.

In Australië bijv. word bij een bepaald onderzoek ondervoeding geconstateerd bij 17.9 pCt. der kinderen en in een ander geval bij 21.7 pCt. der schoolgaande kinderen, waarbij allerlei ziekten als gevolg van tekorten aan bepaalde stoffen werden geconstateerd. In Sydney werd een onvoldoende voedingstoestand aangetroffen bij 36 pCt. der onderzochte families.

In België is veel ondervoeding geconstateerd, samengaan met slechte tanden en kiezen, Engelsche ziekte, chronische neus- en keelontsteking onder kinderen. Gebrek aan vitamines en mineralen komt zeer veel voor.

Engeland moet zeer veel voedsel van buiten betrekken. De conclusies, waartoe men hier kwam, zijn de volgende:

1. Er is geen gebrek aan energie-ontwikkeld voedsel, slechts een zeer klein deel der bevolking krijgt te weinig calorieën.
2. Er is geen gebrek aan vet in het nationale dieet, dit komt alleen bij de allerarmsten voor.
3. Er is voldoende eiwit, alleen bij de allerarmsten een tekort aan dierlijk eiwit.
4. Het verbruik van melk is minder dan de helft van de vereischte hoeveelheid.
5. Het verbruik van vruchten en groenten is te laag en bij de armere klassen veel te laag.

Ook voor andere landen blijken op verschillende gebieden tekorten te bestaan en men krijgt uit de veelheid van gegevens den indruk, dat hoewel de voedingsverhoudingen in de verschillende landen zeer uiteenloopen, er in onze wereld nog geen sprake is van overproductie van voedsel, vooral van dierlijke vetten, melk, eieren, groenten, vruchten, vleesch en visch. In de Vereenigde Staten bleek, dat bij arbeiders

het dieet in 40 tot 60 pCt. der gevallen voor verbetering vatbaar was. Het eierenverbruik in Hongarije zou met 470 pCt. vergroot kunnen worden. In verschillende andere landen is zelfs de boer het grootste deel van het jaar ondervoed. In Noorwegen verbruikten 53 van de 301 gecontroleerde gezinnen in het geheel geen melk: Enz. enz.

Helaas zijn de gegevens over Nederland verstrekt in dit hoofdstuk vrij schaarsch. Gebrek aan vitamines en aan calcium in het voedsel werd geconstateerd.

Onder de landen, waar de voedingstoestand aan redelijke eischen voldoet, kan Nieuw-Zeeland genoemd worden, hoewel ook daar het dieet in verschillende gevallen aanmerkelijk verbeterd kan worden.

Voor nadere bijzonderheden moeten wij naar het rapport zelf verwijzen.

In de hoofdstukken 5 en 6 worden meer speciale voedingsproblemen behandeld, benevens de pogingen in verschillende landen gedaan om goedkoop voedsel aan armen, schoolkinderen, moeders en jonge kinderen te verstrekken.

Het zevende hoofdstuk handelt over eenige economische aspecten van het voedingsvraagstuk. Alle studies, voor zoover afgesloten, bewijzen, dat de economische factor in het dieet van de individuele families van beslissenden aard is; zij wijzen er alle op, dat de families in de lagere inkomensgroepen niet in staat zijn voldoende voedsel van de juiste soort te koopen. In Hongarije bijv. bedraagt het totale melkverbruik ongeveer 1 miljoen ton, terwijl geschat wordt, dat de geheele bevolking daarenboven nog 1.3 miljoen ton meer zou moeten consumeeren om aan de behoefte te voldoen! De nationale Hongaarsche commissie is reeds begonnen aan de uitwerking van een plan tot reorganisatie van de agrarische voortbrenging. Deze zal in vele gevallen niet afdoende zijn zonder wijziging in de tarief- en transportpolitiek. De regeering van Estland heeft, met het oog hierop, de rechten op verse vruchten verminderd en in Juli 1938 heeft de regeering van Britsch-Indië het invoerrecht op ondermelkpoeder op aanbeveling van de Britsch-Indische commissie verbeterd.

Gewezen wordt voorts op verschillen in voortbrenging van voedingsmiddelen in verschillende deelen van eenzelfde land en in verschillende jaargetijden (groenten, vruchten, enz.). In Noorwegen bijv. is een overvloed van visch in de noordelijke en westelijke kuststreken, terwijl arme families in het binnenland geen of veel te weinig visch consumeeren!

De gemengde commissie voor de volksvoeding (Mixed Committee on Nutrition) kwam tot de conclusie, dat „een verbetering in de distributie van voedingsmiddelen een eerste vereischte is voor de voedingspolitiek”. Vooral geldt dit voor groote gebieden als Australië, waar het probleem van het vervoer van verse producten naar afgelegen streken van het grootste belang is. Men tracht dit in Queensland op te lossen door lagere vrachttarieven voor vruchten en groenten. In Letland heeft het Ministerie van Landbouw het transport van visch van de kuststreken naar het binnenland georganiseerd. Voorts is de „Food Council” in Engeland tot de conclusie gekomen, dat belangrijke verlagingen mogelijk zijn in de distributiekosten en dus in de kleinhandelsprijzen van verschillende voedingsmiddelen.

Opmerkingen worden in dit hoofdstuk gewijd aan de mogelijkheid eenzelfde product, bijv. boter, tegen verschillende prijzen beschikbaar te stellen, nl. tegen sterk verlaagde prijzen aan de armen. Deze „binnenlandsche dumping” wordt aannemelijk gemaakt door te wijzen op de politiek van vele landen, waarbij Noorwegen als voorbeeld wordt gekozen, doch waarvoor men zeer zeker ook Nederland zou hebben kunnen nemen. De Noorsche gedelegeerde deelde mede, dat zijn land de boter in het buitenland tegen prijzen levert, die lager zijn dan binnen de eigen grenzen gelden. De paradoxale situatie bestaat daar dus, dat

vreemde kopers goedkoopere boter kunnen krijgen, terwijl de eigen bevolking onvoldoende met dit waardevolle voedsel wordt voorzien. Om deze paradox op te lossen zou men het twee-prijzenstelsel ook binnen de grenzen van het land willen doorvoeren (de zgn. „internal dumping“). Vooral in Zweden en in de Vereenigde Staten van Amerika hebben deze denkbeelden ingang gevonden. In het eerste land wordt bijv. voorgesteld aan arme families met lage inkomens een reductie op de prijzen van boter te geven, welke af zou moeten hangen van het kindertal. Ook in de Vereenigde Staten wordt een zgn. „twee-prijzenstelsel“ voor verschillende landbouwproducten voorgesteld. In beide gevallen zou de staat bij moeten springen.

O.i. zou men meer bereiken kunnen door een zoodanige economische politiek, waarbij de inkomsten der armste klassen omhoog gingen en geen ingewikkeld „twee-prijzenstelsel“ noodig zou zijn.

In het laatste hoofdstuk wordt ontwikkeld op welke wijze het publiek opgevoed kan worden om met dezelfde uitgaven tot een beter dieet te komen.

De geheele studie levert tal van bewijzen, dat de wereld niet aan overproductie lijdt, doch dat integendeel juist aan die producten gebrek bestaat, waarvan de productie door allerlei maatregelen beperkt wordt. (Denkt aan onze pogingen tot beperking van melk, boter, eieren en groentenproductie, juist dus die artikelen, waarvan het rapport vrijwel overal een tekort aantoonde).

Het is daarom te hopen, dat als gevolg van deze studie van den Volkenbond, i.e. de economische politiek meer in overeenstemming geraakt met de werkelijke nooden van de volken en 2e. een betere kennis van de voeding algemeen gaat doordringen. Er zijn groote volksbelangen mee gemoeid!³⁾

Dr. Ir. M. D. DIJT.

³⁾ De hierboven besproken gedegen studie van den Volkenbond is mogelijk voor velen te „zwaar“ om zich de moeite te geven haar te bestudeeren. Voor hen is door de Geneva Research Centre een goed werk gedaan door de publicatie in haar serie „Geneva Studies“ van het slechts 56 bladzijden tellende boekje „Food and Welfare“, dat in beknopte vorm de stof behandelt in de boven besproken „Survey of National Nutrition Policies 1937/38“ vervat.

In het inleidende hoofdstuk deelt de schrijver mede, dat de bedoeling van zijn onderzoek is, het economisch leven niet, zooals gebruikelijk, eenzijdig van den kant der voortbrenging, maar van den kant van het verbruik te beschouwen. Hij is overtuigd van het belang van een vreedzame internationale samenwerking, waarbij de afzonderlijke volken allen kunnen profiteren van de internationale arbeidsverdeling tot verhooging van het levenspeil tot een hoogte, die door de productiecapaciteit gerechtvaardigd wordt. Naar onze meening is hij er volkomen in geslaagd een duidelijk beeld te geven van voedingsstoestand en voortbrengingsmogelijkheden en van de kloof, die tusschen beide bestaat, doch een concrete oplossing tot overbrugging van die kloof wordt nog niet zichtbaar door alleen op de potentiële mogelijkheid tot overbrugging te wijzen.

In het tweede hoofdstuk worden de voedingsverhoudingen besproken en wordt op onderconsumptie op verschillende gebieden gewezen. Daarna wordt de ontwikkeling van de kennis der voeding behandeld, in het bijzonder voor zoover deze in verschillende Volkenbondsrapporten is beschreven. In het vierde hoofdstuk komen de voedingsgewoonten aan de beurt, in het vijfde de meer economische factoren, zoals de elasticiteit van de vraag, die meer elastisch is voor de „protective foods“ en minder voor de „energy foods“. In hoofdstuk zes worden de veranderingen in het levenspeil en de mogelijkheden hierin wijzigingen aan te brengen behandeld, terwijl hoofdstuk zeven het vraagstuk meer van de agrarische zijde beschouwt, nadat geconstateerd wordt, dat wil het verbruik van „protective foods“ in Engeland tot een bevreemdende hoogte komen, dit zou moeten worden opgevoerd, wat betreft melk met 80 pCt., boter met 41 pCt., eieren met 55 pCt., vleesch met 29 pCt., vruchten met 124 pCt. en groenten met 87 pCt.

Het boekje eindigt met het aangeven van economisch-politieke maatregelen, welke zoowel in het belang van den producent als van den consument geacht kunnen worden.

TARIEVENREGELING EN VERKEERS-COÖRDINATIE.

1. Bij de regeling van reizigers- en goederenvervoer komt de Overheid ook voor de vraag te staan of en zoo ja op welke wijze zij een evenwicht tusschen kosten en prijs tot stand zal moeten brengen. In verband met de thans aanhangige wetsontwerpen — waarvan het één (de W.A.P.) regeling van het reizigersvervoer, en het ander (de machtigingswet) een bredere basis voor regeling van het goederenvervoer beoogt — willen wij deze vraag en de door de regeering voorgestelde oplossing nader bezien.

Dat er een evenwicht tusschen kosten en prijs aanwezig moet zijn, wil de bevrediging van verkeersbehoefden een duurzaam karakter verkrijgen, zal geen uitvoerig betoog behoeven. Voortdurend moeten kapitalen in het verkeersapparaat geïnvesteerd en telkens moet naar een juiste verhouding met andere economische praestaties gestreefd worden, wil de productie van verkeersdiensten geen onevenredige proporties en geen intermitterend karakter verkrijgen. Duurzaamheid der verkeersvoorziening eischt derhalve ten minste vergoeding van de opofferingen, die worden aangewend. De huidige mededinging exploiteert echter het onderscheid tusschen speciale en vaste lasten ten koste van de voldoening der laatste en heeft daarmee den prijs als reguleur uitgeschakeld. Maatregelen, die ertoe leiden, dat het evenwicht tusschen kosten en prijzen weer hersteld wordt, hebben niet anders tengevolge, dan dat economische productie en consumptie weer in economische orde ten bate van de volkswelvaart verloopen.

2. De Regeering stelt zich voor, dat evenwicht tusschen kosten en prijzen te bevorderen in het goederenvervoer door aan de vergunningen¹⁾ een voorwaarde betreffende de toe te passen tarieven te verbinden. De vraag kan echter opkomen of dit evenwicht niet buiten Overheidsbemoeiing tot stand kan komen; men zie slechts naar de kartels, die vrijwillig tusschen de ondernemers ter bestrijding van prijsbederf worden aangegaan. Heeft de Overheid door het vergunningstelsel niet reeds bevoegdheden genoeg om het evenwicht tusschen prijzen en kosten te bevorderen?

Hoe voor de hand liggend een bevestigend antwoord op deze vragen ook lijkt, bij nadere overweging moet men o.i. de meening van de Regeering bijvallen, dat van een voorschrijven van vergunningen op zichzelf niet spoedig een gezondmaking der vervoersverhoudingen te verwachten is. En wel, omdat prijsbederf, met gebruikmaking van het onderscheid tusschen directe en indirecte kosten, ook bij een vergunningstelsel theoretisch mogelijk blijft en, gezien de veelheid der verkeersbedrijven, zich metterdaad ook practisch zal voordoen.

Maar daarnaast kan nog een argument worden aangevoerd. Al ware het mogelijk, dat de bedrijven vrijwillig maatregelen namen tegen prijsbederf en overeenkwamen geen andere dan vastgestelde tarieven te berekenen, dan nog ware het o.i. plicht der Overheid toezicht op die tarieven uit te oefenen; en wel, omdat het vervoer diensten bewijst, welke een grooten invloed hebben niet alleen op de productie, maar ook op de consumptie. Het algemeen belang is derhalve zoowel betrokken bij een tarievenniveau, dat te laag, als bij een peil, dat te hoog is.

De Overheid zal daarom bij haar bevordering van een evenwicht tusschen tarief en opoffering oog moeten hebben en voor de belangen van de verkeersbedrijven en voor het algemeen belang. Dit juiste midden zal men slechts in de practijk kunnen vinden, zoodat met het stellen van algemeene regels dit vraagstuk niet uitgeput is. Desniettemin kunnen toch wel eenige algemeene opmerkingen geplaatst worden.

¹⁾ Zie: „Vrijheid en gebondenheid bij verkeerscoördinatie“; E.-S.B. van 22 Februari 1939, blz. 154 e.v.

3. Allereerst zal de Overheid een scheiding moeten maken tusschen de voor de vervoers- en voor de andere belangen noodzakelijke opofferingen. Herhaaldelijk doen zich in de laatste jaren gevallen voor, dat de opheffing van spoorlijnen in de betrokken streek tegenstand ontmoet op grond van overwegingen, die het belang van het vervoersbedrijf te boven gaan. In dat geval ware het onjuist producenten en consumenten te belasten met de kosten van een ander belang dan het hunne. Ook de belangen van 's lands defensie dienen niet financieel gedragen te worden door de bepaalde gebruikers van een bepaalden verkeersweg, welke niet of althans anders uitgerust, zou worden aangelegd als defensie-maatregelen niet getroffen behoeften te worden; men denke hierbij bijv. aan een te graven kanaal parallel aan den IJssel, waartoe thans uit defensief oogpunt wordt geadviseerd. De overige, speciaal het vervoer dienende, kosten moeten echter zooveel mogelijk door de vervoersdiensten worden goedge maakt.

Vervolgens moet de Overheid als kosten alleen aanmerken die opofferingen, welke zich bij een zoo economisch mogelijk gebruikt verkeersapparaat voordoen. Overtollige vervoerscapaciteit dient daarom afgesneden te worden. Daarvoor is noodig, dat de Overheid een klaar inzicht bezitte in de gevraagde en aangeboden verkeersdiensten naar hun aard en hoeveelheid.

Tenslotte kan men als richtlijn noemen zooveel mogelijke gelijkmaking der concurrentievoorwaarden. Bij verschillende kostenc componenten der verkeersbedrijven heerscht nog veel ongelijkheid, bijv. ten aanzien van de arbeids- en rusttijden, veiligheidsmaatregelen, verzekering tegen de gevolgen van wettelijke aansprakelijkheid, vervoersovereenkomst, vervoerplicht. Regeling van al deze punten brengt opofferingen mede, welke in den vervoerprijs hun uitdrukking moeten vinden. Gaat men echter tot regeling over, dan is de kans zeer groot, dat de concurrentie, die men door coördinatie zoekt te verzachten, zich van den prijs naar de verschillende, dien prijs beïnvloedende kostenfactoren zal verplaatsen.

4. Hoe denkt de Regeering nu het evenwicht tusschen tarieven en kosten te bevorderen? De M. v. T. van het machtigingsontwerp geeft slechts een vaag antwoord op deze vraag: „de Regeering zal zich zooveel mogelijk aansluiten bij de resultaten van het overleg tusschen de verschillende vervoertakken”. Vermoedelijk is daarmee bedoeld op het overleg omtrent de tarieven. In haar rapport stelt de commissie-Grosheide voor bij de vergunning maximum- en minimumtarieven vast te stellen. „Om evenwicht in de tarieven te verkrijgen, zal het noodig zijn, dat men bij de vaststelling de beschikking heeft over een tarieven-schema, over algemeene normen, die dus niet landelijk ingevoerd zullen worden, doch waaraan de door den vergunninghouder voor zijn bedrijf noodzakelijke minima en maxima kunnen worden getoetst”.

Hoe men deze normen zal vinden, blijkt uit het rapport-Grosheide niet. Men kan daarbij uitgaan van de kosten, die een bepaald vervoer medebrenkt. De berekening van die kosten is voor sommige vervoermiddelen echter een moeilijk vraagstuk. Zij houdt immers verband met verkeersdichtheid, die voor elk traject kan verschillen, met technische inrichtingen, die voor de verkeerssoorten zeer uiteenloopen (men denke aan het verschil tusschen een gecompliceerd technisch bedrijf als de spoorwegen en het eenvoudige bedrijf van een schip in de wilde vaart) en met arbeidsloon, die in het Westen hooger zijn dan in het Oosten van ons land. Een algemeene norm zal derhalve op grond van de kosten moeilijk te vinden zijn. Daarom komt het ons voor, dat men de tarieven voor iederen verkeersdienst afzonderlijk zal moeten goedkeuren, waarbij een gemiddelde van de kosten leidraad kan zijn.

Naast de kosten heeft men echter ook rekening te

houden met de kwaliteit van den dienst, waarop de subjectieve waardeering van den consument zich richt. De kwaliteit van den dienst wordt o.m. bepaald door: snelheid, geschiktheid voor vervoer van een bepaalde hoeveelheid, geschiktheid voor vervoer over een bepaalden afstand, veiligheid, punctualiteit, betrouwbaarheid. Bij „vrije” prijsvorming zullen deze hun uitdrukking vinden in de waardeering van den consument.

Wil men zich nu aansluiten bij de waardeering van den consument, dan zal men bij de vaststelling van de tarieven, o.i. allereerst moeten vragen naar de kwaliteit van den dienst en pogen daarbij den prijs van het vervoer aan te passen. Men komt dan tot een kwalitatief bepaald tarieven-schema, waarbij men tusschen de verschillende vervoersdiensten een bepaalde waardeverhouding berekent. Als voorbeeld kan men noemen het coördinatie-rapport van het Nederlandsch Binnenvaartbureau (1935), dat voorstelde de volgende schaal: 100 voor vrachtgoederenvervoer over de spoorwegen, 80 voor beurtvaartvervoer, 70 voor de wilde vaart, 120 voor autovervoer. Toch zal men het verband met de kosten niet uit het oog moeten verliezen. Immers de groote dreiging, die een tarievenregeling krachteloos kan maken, is het eigen vervoer. Dit zal optreden zoodra de waardeering van den consument lager zal zijn dan de tarieven, die bij de vergunningen op grond van de algemeene normen zijn vastgesteld.

Het eigen vervoer zal — ondanks eenige sociale en administratieve voorwaarden — geheel vrij blijven, omdat men geen vergunning zal mogen weigeren uit te reiken. Wanneer men nu weet, dat de eigen vervoerder bij zijn subjectieve waardebeoordeling nog andere factoren doet gelden als hij den vervoersdienst van den beroepsvervoerder waardeert (bijv. gelegenheid om reclame te maken; behandeling door eigen personeel enz.), dan zullen de prijzen van het beroepsvervoer nog behoorlijk beneden het niveau van de kosten van den potentiële eigen-vervoerder moeten liggen.

Dit bezwren van den overgang van beroeps- naar eigen vervoer brengt mede, dat men zich bij de vaststelling der tarieven voortdurend zal moeten afvragen of zich in de kwaliteit van de verkeersdiensten verschuivingen voordoen. Treden deze op (bijv. door technische ontwikkeling), dan zal men de waardeverhoudingen der verschillende praestaties moeten herzien, rekening houdende met de kosten van het vervoer en de waardeering van den potentiële eigen-vervoerder.

5. Houdt men aldus rekening met de kwaliteit van den verkeersdienst en met den prijs, dien de vervoerter bij eigen vervoer zal moeten betalen, dan komt het ons voor, dat men officieel geen ruimte meer zal kunnen scheppen voor een differentiatie van de tarieven naar gelang van de waarde van het goed. Het beginsel „what the traffic can bear”, dat in de classificatie van de goederentarieven bij spoorwegen uitdrukkelijk tot uiting kwam, heeft het dan ook moeten afleggen met de opkomst van een vervoermiddel, dat ieder op gemakkelijke voorwaarde in eigen exploitatie kon krijgen. Daarmede zal ook bij de spoorwegen de vraag of het vervoer de kosten (soms alleen de bijkomende kosten) goed maakt er eene van de allereerste orde zijn, een vraag welke belangrijkheid reeds thans practisch overal wordt erkend.

Aldus heeft de potentiële concurrentie van den naar de kosten zienden fabrikant en industrieel de toepassing van het waardebeginsel, dat zulk uitnemend werk heeft verricht bij de ontwikkeling van het vervoer, onmogelijk gemaakt.

6. Ook al hebben wij een open oog voor „de lastige gevallen” in de moeilijke vraagstukken, die zich bij tarievenregeling voordoen, toch sluit dit niet uit, dat o.i. een tariefstelsel in het algemeen als sluitstuk van een coördinatie onmisbaar is. Maar als sluit-

stuk! Dit houdt in, dat een gelijktijdige koppeling van vergunningsstelsel en tariefvoorwaarden ons niet gewenscht voorkomt.

En wel voornamelijk, omdat onze kennis van de vervoersbehoeften en van het bestaande verkeersapparaat nog zoo gering is. De verkeersstatistieken beperken zich — een enkele uitzondering daargelaten — hoofdzakelijk tot het apparaat. Wij meenen hier steun te vinden in een uitspraak van de vervoersorganisaties zelf. Als de commissie-Grosheide, samengesteld uit beroepsvervoerders, toekomt aan de beantwoording van de vraag wie een vergunning dient te verkrijgen bij invoering van het vergunningsstelsel, dan verklaart zij zich tegen een directe inkrumping van de capaciteit van de verkeersbedrijven, op grond van de omstandigheid, dat de Regeering met het beroeps-goederenvervoer nog nimmer eenige bemoeienis heeft gehad. „Een juist inzicht in den omvang eenerzijds en de behoeften anderzijds ontbreekt derhalve, terwijl eenige ervaring nog niet kon worden verkregen.” Zij wijst daarbij ook nog op de talrijkheid der ondernemers (hoeveel dit er zijn, weet zij niet (sic)) en komt dan tot de conclusie, „dat binnen een redelijk korten tijd al deze aanvragen niet ernstig op haar mérites kunnen worden onderzocht”.

De vraag ligt voor de hand of dit argument tegen directe inperkings van de capaciteit ook niet geldt tegen een gelijktijdige invoering van vergunnings- en tarievenstelsel. Immers, ook wat tarieven betreft, zal men voor een onbekende hoeveelheid ondernemers en een nog onmeetbare massa situaties komen te staan, die in een korten tijd onmogelijk juist kunnen worden beoordeeld.

En — tweede argument tegen gelijktijdige invoering — de concurrentievoorwaarden zijn nog zeer verschillend. De arbeidstijden zijn slechts ten deele geregeld; het vervoercharter is zeer wisselend van inhoud; verzekering tegen de gevolgen van aansprakelijkheid mankeert waar zij noodig is. Elk van deze maatregelen wijziget den kostprijs en de qualiteit van de verkeersdiensten — elementen, welke de tariefhoogte en waardeering van den vervoersdienst belangrijk beïnvloeden. In Engeland beseft men het gemis van gelijkheid der concurrentievoorwaarden en hun belemmering voor de invoering van een tarievenstelsel zoo goed, dat men — terwijl men reeds een concessiestelsel bezit — eerst tot meer gelijkheid op deze punten wil komen om daarna tot tarievenovereenkomsten over te gaan. Ons lijkt dit een betere procedure dan een gelijktijdige invoering van concessie- en tariefstelsel bij ongelijkheid der voorwaarden.

7. Tenslotte de belangrijke vraag of tarievenregeling niet tot een te grooten druk op de consumenten en tot verstarring van het vervoersapparaat der producenten zal leiden.

Wat den druk op de consumenten betreft, meenen wij, dat deze bij een tarievenregeling zoo gering mogelijk zal zijn. Algeheele onthouding van de Overheid t.o.v. de tarieven achten wij onmogelijk op grond van de overweging, dat de concurrentie zich op dit gebied even scherp zou voordoen als thans het geval is, omdat de verleiding de directe kosten tot rechtsnoer te nemen even groot zal blijven. Blijft dus over: Overheidsbemoeiing. Deze kan zich op haar drukkendst uiten wanneer de Overheid den consument dwingt van een bepaald vervoermiddel tegen bepaalde tarieven gebruik te maken.

In het stelsel, dat in de machtigingswet voorgesteld wordt, wordt daarentegen de handelaar geheel vrij gelaten om met vrije afweging zijner belangen, naar qualiteit en kosten van den vervoersdienst, zelf te bepalen welk verkeersmiddel het meest geschikt is om het vervoer te bewerkstelligen.

Wat geschiedt in dit stelsel van tarievenregeling is niet anders dan een vorm van regeling van het marktverkeer. Deze zal nog het beste kunnen geschieden waar de prijs als regulator gehandhaafd blijft. Aan

de hand van dien prijs zullen de te vervoeren goederen naar de kanalen vloeien, waar de voor dat vervoer meest geschikte diensten aangeboden worden. In plaats van individueel te handelen zullen de aanbieders als groep optreden en omtrent den prijs overleggen. Een vorm van prijsregeling, die zoo veelvuldig voorkomt bij prijsafspraken en bij kartelleering, dat zij heden ten dage niets nieuws beteekent. Zelfs niet in het vervoerswezen, waar pooling en conferenties, niet alleen in het zeeverkeer, maar ook bij het verkeer te water reeds jarenlang bestaan. Alleen zal thans de Overheid toezien, ten einde het algemeen belang te beschermen.

Bovendien schept het vrijlaten van het eigen vervoer nog een correctief, dat zal werken, zoodra de consument meent, dat de druk op zijn bedrijf grooter wordt dan wanneer hij zelf het vervoer bewerkstelligt.

En dat tarievenregeling tot verstarring aan de zijde der producenten zal leiden, is een verwachting, welke allen grond verliest, wanneer men bedenkt, dat kleine bedrijven ook bij coördinatie mogelijk zullen blijven. Zoowel in de grootere, maar meer nog in de kleinere ondernemingen zal het streven naar winst blijven bestaan. Daar dit niet kan opereeren op het gebied van den prijs, zal men de grootere winst zoeken te bereiken door verlaging der kosten. Efficiency en aanpassing der bedrijven aan de behoeften zullen derhalve steeds aanwezig blijven.

J. P. B. TISSOT VAN PATOT.

RIJKSWERKVERSCAFFING.

Bij de tewerkstelling van arbeiders is de meest ideale oplossing deze, hen zoodanig te plaatsen, dat zij iederen dag en liefst ook in den middag bij hun gezinnen kunnen zijn. Het leven is echter zóó, dat men met idealen alleen niet verder komt. Duizenden zeelieden e.d. zijn blij, wanneer zij na een niet al te langen termijn weer in het familieverband kunnen zijn, terwijl honderden landrotten eveneens hun arbeid dikwerf ver van hun gezin moeten verrichten om nu maar te zwijgen van hen, die in Indië werken.

Bij de werkverschaffing streeft men ernaar, om de werklozen zóó te plaatsen, dat zij iederen dag naar huis kunnen gaan. Het ligt voor de hand, dat dit dikwerf gepaard gaat met allerlei voorzieningen, zoodat fiets, trein en autobus voor het vervoer moet dienen. Hoeveel menschen dagelijks per fiets van en naar de werkverschaffing gaan, kan ik tot mijn leedwezen niet vertellen. Het zijn er uiteraard duizenden, wanneer men bedenkt, dat de laatste maanden zoo ongeveer 65.000 man bij de werkverschaffing waren geplaatst. Dagelijks wordt verder van zeker 400 autobussen gebruik gemaakt.

Nu doet zich ondanks alle pogingen van de Overheid om de menschen dagelijks naar huis te brengen dit feit voor — iets dat niet is van vandaag of gisteren, maar wat reeds jaren bestaat — dat in bepaalde streken niet of slechts in onvoldoende mate gelegenheid bestaat om de menschen elken dag naar het gezin te laten gaan. In dat geval bestaat al jaren de mogelijkheid tot huisvesting in kampementen. Reeds meer dan 15 jaar wordt dit systeem toegepast.

Het ligt voor de hand, dat ook bij den bouw en inrichting van deze kampen reeds een zekere geschiedenis bestaat. In het begin werden enkele kampen gebouwd welke uit een beneden- en een bovenverdieping bestonden. Na korten tijd bleek wel, dat dit geen gelukkige keuze was. Ook het zaalsysteem, dat hier en daar werd toegepast, was niet altijd bevredigend, zoodat nu reeds heel lang kampen bestaan ingedeeld in kamertjes. Hoe dit alles er ongeveer uitziet, blijkt uit bijgevoegde teekening, welke het nieuwste ontwerp weergeeft zoodat dit ontworpen is door Ir. G. Efting Dijkstra, chef van het bouwkundig bureau bij den dienst der werkverschaffing.

In het algemeen mag worden gezegd, dat bij hen die in de kampen zijn gehuisvest, volle tevredenheid

bestaat over de huisvesting en over de voeding. Wel ligt het voor de hand, dat vooral de huisvesting afwijkt van het gezinsverband; er wordt echter getracht, door het maken van kleine gemeenschappen, het gezinsverband zooveel mogelijk te benaderen. Waar de kampen voor oudere werkloozen zijn gelegen en hoe de bevolking is samengesteld, blijkt uit staat A, welke van de situatie zooals deze thans, d.w.z. einde Januari 1939 is, een beeld geeft. Aan den bouw van een aantal nieuwe kampen wordt met kracht gewerkt, zoodat hierdoor bij de landaanwinningswerken in het Noorden van Groningen en de groote ontginningsobjecten in de Peel, weer heel wat honderden aan den arbeid kunnen gaan. Over deze landaanwinningswer-

kén heb ik eenigen tijd geleden een en ander mogen mededeelen¹⁾. Van wat in de Peel geschiedt volgt wellicht over eenigen tijd een uiteenzetting.

De verpleging in de kampen moet goed zijn en er dient zorg te worden gedragen voor orde, ontspanning en ontwikkeling, alsmede voor het scheppen van de mogelijkheid tot het vervullen van kerkelijke plichten op den Zondag, die in het kamp wordt doorgebracht.

Om aan deze voorwaarden te kunnen voldoen, is allereerst veel zorg besteed aan de kampindeeling zelve; een zit- en een slaapkamer telkens voor 8 man,

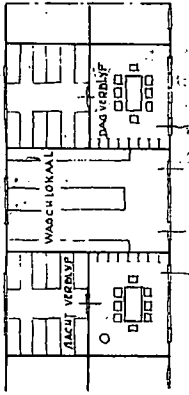
¹⁾ Zie E.-S.B. d.d. 28 December 1938, blz. 985.

Plaatsen waar kampen liggen.

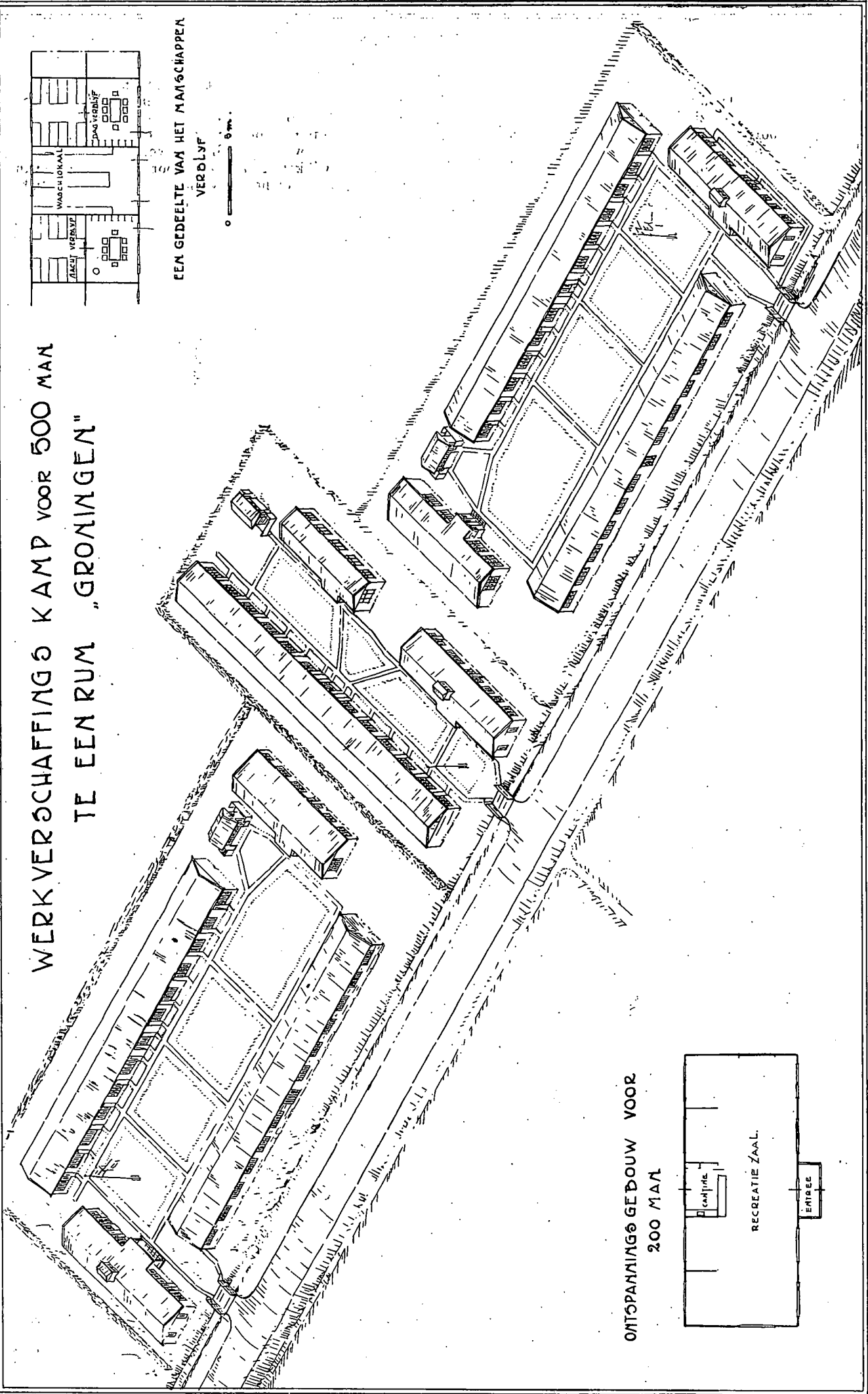
Tewerkgestelde gehuisvesten afkomstig uit:	Haltweg	Rotterdam A	Rotterdam B	Steenwijker- diep	Ruinen	Echten	Stuifzand	Wijde Gat	Kloosterhaar	Balderhaar	Alteveer	Diever	Junne	De Zomp	Sevenum A	Sevenum B	Westernieland	Vierhuizen	Loosterveen	Sellingerbeete ¹⁾	Witteveen	Totaal uit elk der in kolom 1 genoemde Gem.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Aalsmeer			2																			2	
Almkerk			4																			4	
Amsterdam							96	48	96													240	
Arnhem														30								30	
Bedum																				4		4	
Bellingwolde																				8		8	
Bodegraven			3																			3	
Breda								20				24										44	
Delfzijl																	25				120	145	
Diemen			5							48												5	
Dordrecht																						48	
Driel														20								20	
Emmen																					170	170	
Franeker												24										24	
Groningen																	71	96		200		367	
Harlingen												24										24	
Helmond			4																			4	
Hoogezand																				24		24	
Hoogkerk																			75			75	
Huizen (N.H.)								5														5	
Leerdam													96									96	
Leidschendam			5																			5	
Lochem			5												96	96						5	
Maastricht																						192	
Meeden																				21		21	
Meppel														2								2	
Middelstum																				1		1	
Midwolda																				20		20	
Montfoort			5																			5	
Muntendam																				1		1	
Nieuwe Schans																				2		2	
Nijmegen														34								34	
Oegstgeest								4														4	
Onstwedde																				32		32	
Oude Pekela																				20		20	
Reeuwijk			4																			4	
Rotterdam	96	96	40	96	96	96																520	
Sappemeer																					40	40	
Schiedam								16		48												64	
Slochteren																				3		3	
Ten Boer																				25		25	
Utrecht											75											75	
Veendam																				50		50	
Wageningen														9								9	
Waddinxveen			5																			5	
Weesperkarspel								3														3	
Wildervank																				50		50	
Woerden			10																			10	
IJsselstein													12									12	
Zuidbroek																				2		2	
Zuidhorn																				35		35	
Zuilen													12									12	
Zutphen			3																			3	
Zwijndrecht (Schippers)												21										21	
	96	96	95	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	95	96	96	96	96	96	75	658	200	2659
	Totaal in elk kamp																					In alle kampen	

¹⁾ Een combinatie van kampen.

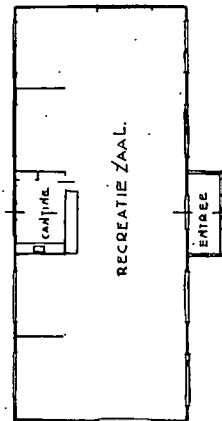
WERK VERSCHEFFING O KAMP VOOR 500 MAN
TE EEN RUM "GRONINGEN"



EEN GEDEELTE VAN HET MANSCHAPPEN
VERDLYF



ONTSPANNINGSGEDOUW VOOR
200 MAN



een keurig ontspanningslokaal met cantine, radio, diverse spelen, een biljart en leesbehoefden. Een speciale dienst voor geestelijke en cultureele verzorging — waarover aanstonds meer —, draagt zorg, dat een paar maal in de maand een gezellige avond met film of iets dergelijks wordt gebracht, terwijl deze dienst verder in het bijzonder met de kerkelijke verzorging is belast. Gelijk voor de hand ligt, is er een behoorlijk ingerichte keuken, met bijbehorende kokswoning en bijgebouwen. De kok heeft niet alleen de verzorging van de voeding tot taak, doch moet ook het geheele kamp beheeren. Hij moet zorgen, dat alles in goede orde overeenkomstig de gestelde voorschriften in het kamp verloopt; hij moet toezien, dat het kamp door het hulppersoneel behoorlijk wordt schoongehouden, dat de arbeiders zich ordelijk gedragen, kortom hij is de *kok-beheerder* van het kamp. De keuze van een dergelijken kok-beheerder is dan ook niet eenvoudig, omdat van hem zooveel afhangt. Hij moet hart hebben voor de menschen die aan zijn zorgen zijn toevertrouwd. Niet alleen moet hij de goede orde weten te bewaren, doch bovendien smakelijk kunnen koken. De kok-beheerders zijn dan ook meest gerecruteerd uit de kok-hofmeesters van de groote vaart, de marine of uit groote bedrijven, in ieder geval uit milieu's waar zij geleerd hebben, om met tact met allerlei menschen om te gaan.

De kampen zijn meest ingericht voor 96 man. In een aantal gevallen gaan de menschen elke week naar huis en wel daar, waar de ligging van de kampen dit zonder al te groote kosten mogelijk maakt, nl. in Groningen en Limburg, terwijl in de andere kampen dit eens per veertien dagen geschiedt en dan zoodanig, dat de menschen per twee weken thuis zijn van Vrijdagavond tot Maandagmorgen.

Er is een speciale keukendienst in het leven geroepen om te zorgen, dat de noodige levensmiddelen goed en niet te duur worden gekocht. Men gaat daarbij als volgt te werk.

Twee maal per jaar wordt een inschrijving gehouden voor de leverantie der benodigde levensmiddelen in de verschillende Rijkskampen. Aan deze inschrijving, welke per advertentie wordt bekend gemaakt, kunnen zoowel groote zaken, als plaatselijke leveranciers deelnemen. Daarbij staat het den leveranciers vrij in te schrijven voor levering aan één of aan alle Rijkskampen of wel aan een groep van enkele kampen.

Aan de hand van de ingekomen inschrijvingsbiljetten met eventuele bijbehorende monsters wordt nagegaan, welke inschrijver de meest voordeelige aanbieding deed, waarbij dan voor elk kamp afzonderlijk een combinatie wordt gemaakt van de voor dat kamp meest voordeelige leveranciers.

Nadat aanvankelijk in een groot aantal kampen de arbeiders zelf voor hun brood zorgden, heeft de keukendienst thans, geleerd door de ervaring, de geheele voeding op zich genomen, omdat hierdoor meer waarborgen zijn verkregen voor een goede en gevarieerde voeding.

Voor één warmen maaltijd zijn de gemiddelde kosten per persoon en per dag 35 cent, waaronder begrepen zijn de uitgaven voor driemaal daags thee of koffie, benevens de kosten voor brandstoffen en keukenpersoneel. De broodvoeding kost gemiddeld per man-kampdag 25 cent, zoodat voor de volledige voeding per man-kampdag 60 cent of per week van 6 dagen f 3.60 ten koste wordt gelegd.

Ondanks deze lage kosten, die niet betreffen de uitgaven voor dekking, verwarming, enz., is er vrij groote variatie in het eten mogelijk. Wel zijn echter, teneinde de inkoop in het groot mogelijk te maken, zgn. uniforme menu's vastgesteld.

De hoeveelheden welke worden verstrekt, zijn groot; zoo wordt per maaltijd beschikbaar gesteld aan aardappelen per man 1½ kg en bij hachée 1¼ kg; vleesch of gehakt 0.125 kg per persoon; bij erwtensoep 0.300 kg groene erwten per persoon en 0.100 kg doorregen spek. Vermeldt het menu peulvruchten, dan 0.200 kg

capucijners, witte of bruine boonen, waarbij nog 1 kg aardappelen per persoon wordt opgediend, benevens 0.125 kg doorregen spek. Bij aparte pot wordt 0.300 kg blik- of 0.500 kg versche groenten verstrekt. Vrijdags wordt gebakken visch gegeven.

Het ligt voor de hand, dat al naar gelang de voorziening dit noodig oordeelt, uitjes, preitjes, vet, enz. in de vereischte hoeveelheden aan het voedsel worden toegevoegd.

Het menu ziet er als volgt uit:

1e week		2e week	
Maandag	— Erwtensoepp	Zondag	— Aparte pot
Dinsdag	— Aparte pot (vleesch, groenten, aardappelen)	Maandag	— Erwtensoepp
Woensdag	— Stampopot	Dinsdag	— Aparte pot
Donderdag	— Peulvruchten	Woensdag	— Stampopot
Vrijdag	— Hachée	Donderdag	— Hachée
Zaterdag	— Stampopot	Vrijdag	— Peulvruchten

Bij de broodvoorziening ziet het menu er als volgt uit:

Van wittebrood, tarwebrood of roggebrood, 800 gr. per persoon per dag en des Zondags 400 gr. wittebrood plus 600 gram krentebrood; margarine 500 gr. per persoon per week en aan „beleg” per dag:

1e week		2e week	
Maandag	: 1 ons Edammer kaas	Zondag	: 2 spekbokkingen en ½ p. suiker
Dinsdag	: 1 ons boterhamspek	Maandag	: 1 ons komijne kaas
Woensd.	: 1 ons boterh.worst	Dinsdag	: 1 ons boterh.spek
Donderd.	: 1 ons Edammer kaas	Woensd.	: 1 ons boterh.worst
Vrijdag	: 1 ons leverworst	Donderd.	: 185 gram koek
Zaterdag	: 185 gram koek	Vrijdag	: 1 ons leverworst

Thans nog iets over wat men terecht mag noemen de geestelijke verzorging in de kampen.

Voor dit bijzondere werk zijn door den Minister van Sociale Zaken in overeenstemming met de voornaamste richtingen in ons volk, vier „cultureele leiders” aangesteld. Hun werk bestaat uit: het verzorgen van kerkdiensten in de kampen en het organiseren van ontspanningsavonden.

Zooveel mogelijk wordt den arbeiders op de Zondagen die zij in het kamp doorbrengen, gelegenheid geboden een kerkdienst bij te wonen. Daarin wordt op verschillende wijze voorzien. In enkele kampen houden de „cultureele leiders” (voor zoover zij daartoe bevoegd zijn) persoonlijk samenkomsten, in andere kampen neemt een geestelijke of dominee uit de omgeving voor hen den dienst waar, terwijl tenslotte in sommige kampen gelegenheid bestaat in nabijgelegen kerken den dienst bij te wonen. Is de afstand groot, dan wordt daartoe een autobus ter beschikking gesteld.

In elk kamp wordt tweemaal in de maand een ontspanningsavond gehouden. Deze avonden worden onder leiding van de cultureele leiders gegeven. Het programma kan bestaan uit een lezing, een voordracht (vaak met hulp van derden, doch steeds onder verantwoordelijkheid van den cultureelen leider) of een filmvertooning.

De kampen zijn voorzien van een radiotoestel en een tafelbiljart. Bovendien bevatten zij een kleine bibliotheek van 25 boeken, die in een kastje worden bewaard. Deze kastjes kunnen van tijd tot tijd tusschen de verschillende kampen worden geruild.

De leestafel is voorzien van een viertal dagbladen van verschillende richting en een geïllustreerd weekblad. In elk kamp is verder een cantine ingericht, alwaar tegen minimale prijzen een en ander te verkrijgen is.

Het geheele werk geschiedt onder toezicht van een door den Minister van Sociale Zaken ingestelde „Commissie van Bijstand”. In die commissie hebben vertegenwoordigers der voornaamste bevolkingsgroepen en van de ambtelijke instanties (Departement en Inspectie) zitting. De commissie ziet toe op het werk der cultureele leiders. Maand voor maand stelt zij een programma van werkzaamheden vast.

MEIJER DE VRIES.

DE AMSTERDAMSCH E ZEE- EN LUCHT- HAVEN IN 1938.

De Dienst van de Gemeente-Handelsinrichtingen te Amsterdam schrijft ons:

Zeehaven.

Het beeld, dat de cijfers van het scheepvaart- en goederenverkeer der Amsterdamsche haven over 1938 te zien geven, kan niet gunstig worden genoemd. De opleving van het havenverkeer, welke zich, na vele jaren van depressie, voor het eerst in 1937 duidelijk had afgeteekend, is in 1938 reeds weder tot staan gekomen.

Zeescheepvaart.

Uit de cijfers van de scheepvaartbeweging blijkt hiervan niet; deze spreken nog van toegenomen bedrijvigheid. Het aantal in de haven aangekomen zeeschepen vermeerderde nl. van 3291 in 1937 tot 3464 in 1938, de totale tonnenmaat der aangekomen schepen van 4.329.308 N.R.T. in 1937 tot 4.664.049 N.R.T. in 1938. Het aantal in ballast binnengekomen schepen bleef vrijwel gelijk aan het zeer hooge getal van 1937. Het bedroeg 421 tegen 430 in 1937. Het aantal schepen, hetwelk de Amsterdamsche haven uitsluitend aandeel om te bunkeren nam eenigszins toe; deze toeneming ging echter gepaard met een vermindering van de in de haven gebunkerde hoeveelheden brandstoffen. Voor kolen en olie bedroegen de cijfers voor 1937 306.711 en 93.131 ton¹⁾; voor 1938 277.867 en 87.666 ton. Het aantal schepen, uitsluitend in de haven gekomen voor bunkerdoeleinden, bedroeg in 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937 en 1938 resp. 192, 95, 133, 147, 138, 108, 55, 120, 38 en 52.

Rijnvaart.

Vergeleken met de zeescheepvaart toont de Rijnvaart in 1938 een uitgesproken ongunstig beeld. Zoals uit staat 1 blijkt, verminderde het aantal beladen aangekomen schepen van 2214 tot 1830. Het aantal ledig aangekomen schepen bedroeg 16 tegen 9 in 1937. Bij de vertrokken schepen verminderde het aantal beladen naar Duitschland vertrokken schepen van 1116 in 1937 tot 1045 in 1938; het aantal ledig daarheen vertrokken schepen bleef ongeveer gelijk (123 in 1937; 128 in 1938) evenals het aantal beladen naar elders vertrokken schepen (20 in 1937; 18 in 1938). Door de groote vermindering van het aantal aangekomen schepen was ook het aantal ledig naar elders vertrokken schepen lager dan in 1937 (978 in 1937; 735 in 1938).

¹⁾ Onder „ton” wordt hier en in het vervolg, waar gesproken wordt van goederenhoeveelheden, een hoeveelheid van 1000 kg verstaan.

Goederenverkeer²⁾.

De hoeveelheid per zeeschip aan- en afgevoerde goederen verminderde van 5.859.462 ton in 1937 tot 5.654.955 ton in 1938. De cijfers van de laatste vier maanden, welke, zooals uit staat 2 blijkt, een hooger gemiddelde aangeven dan die over de eerste acht maanden laten ruimte open voor de verwachting, van een meer gunstige ontwikkeling van het havenverkeer voor den eerstvolgenden tijd.

Intusschen vormt de hoeveelheid goederen, in 1938 in de Amsterdamsche haven per zeeschip aan- en afgevoerd, nog slechts 86.2 pCt. van den omvang van het goederenverkeer ter zee in het topjaar 1929, en dit, terwijl de verkeerscijfers in meer dan één zeehaven de cijfers van het jaar der tot dusver grootste bedrijvigheid reeds aanzienlijk hebben overtroffen. Het aandeel van de Amsterdamsche haven in het totale goederenverkeer ter zee van Nederland met het buitenland, hetwelk in 1929 12½ pCt. bedroeg, bedraagt voor 1938 dan ook nog slechts 10 pCt.

Staat 2.

Te Amsterdam per zeeschip aan- en afgevoerde goederen in tons van 1000 kg.

Maand	1936	1937	1938
Januari.....	430.700	508.125	460.852
Februari	383.826	418.467	480.932
Maart	399.054	471.295	471.354
April	413.299	496.954	465.479
Mei.....	349.981	426.771	444.440
Juni	380.212	500.838	443.081
Juli	457.005	550.081	394.599
Augustus	364.201	466.505	436.273
September ..	444.072	529.159	518.934
October	441.621	499.917	507.981
November....	472.977	511.826	525.118
December	463.838	479.524	505.912

Het totale havenverkeer³⁾ verminderde van 6.718.984 ton in 1937 tot 6.358.488 ton in 1938.

De achteruitgang is meer een gevolg van een vermindering van de cijfers van het stukgoederenverkeer dan van het verkeer van massagoederen⁴⁾. In overeenstemming hiermede werd de verhouding tusschen het stukgoed- en massagoedverkeer, welke verhouding

²⁾ Bij de samenstelling van de cijferoverzichten en de grafiek betreffende het goederenverkeer is gebruik gemaakt van de maandstatistiek van den in-, uit- en doorvoer, 2e deel, van het Centraal Bureau voor de Statistiek te 's-Gravenhage.

³⁾ Hieronder wordt verstaan de som van de in de maandstatistiek vermelde hoeveelheden, gelost bij invoer ter zee en langs rivieren en kanalen en de hoeveelheden geladen bij uitvoer ter zee en langs rivieren en kanalen vermeerderd met het hoogste der beide cijfers, welke men verkrijgt bij optelling; eenerzijds van de hoeveelheden, ter zee en langs rivieren en kanalen bij doorvoer aangevoerd, anderzijds van de hoeveelheden, ter zee en langs rivieren en kanalen bij doorvoer afgevoerd.

⁴⁾ Onder massagoederen worden in dit overzicht verstaan: kolen, ertsen, minerale oliën en derivaten daarvan, hout, granen en zaden.

Staat 1.

Rijnschepen (laadvermogen in 1000 M³.)

Jaren	A a n g e k o m e n				V e r t r o k k e n							
	Beladen		Ledig		Beladen naar Duitschland				Ledig naar elders			
	Aantal	Laadvermogen	Aantal	Laadvermogen	Aantal	Laadvermogen	Aantal	Laadvermogen	Aantal	Laadvermogen	Aantal	Laadvermogen
1929	2762	2064	171	186	1362	1049	334	309	80	46	1278	1007
1930	2570	1855	117	127	1323	987	267	233	109	85	1176	853
1931	2319	1689	92	93	1150	795	294	275	48	29	1040	779
1932	1514	1114	51	51	959	665	184	175	19	9	583	449
1933	1596	1141	126	114	1112	789	164	146	24	13	580	457
1934	1789	1298	193	174	1210	862	249	215	24	11	571	484
1935	1666	1189	110	105	982	652	230	181	20	10	517	434
1936	1636	1141	41	26	975	624	118	94	18	9	562	359
1937	2214	1514	9	4	1116	741	123	101	20	13	978	731
1938	1830	1257	16	12	1045	706	128	119	18	8	735	530

zich in de laatste jaren voortdurend ten gunste van het stukgoed ontwikkelde, minder gunstig voor het stukgoed. Van het totale havenverkeer vormde het stukgoedverkeer 52.8 pCt. (1937 54.2 pCt.); het masagoedverkeer 47.2 pCt. (1937 45.8 pCt.).

Staat 3.

Totaal havenverkeer van massagoederen te Amsterdam.
(in 1000 ton)

Artikelen	1929	1931	1933	1935	1936	1937	1938
Kolen 1).....	1877	1705	1583	1355	1146	1212	1147
Hout.....	739	514	461	258	269	321	217
Minerale oliën:							
Petroleum.....	134	126	136	161	162	175	172
Benzine.....	133	141	180	225	206	164	173
Gasolie.....	51	56	79	139	168	196	228
Stookolie 2).....	84	62	95	141	101	107	107
Ruwe aardoliën en n.a.g. derivaten....	113	73	76	65	31	33	37
Zaden.....	329	426	276	336	193	223	244
Granen.....	408	506	363	202	207	192	147
Ertsen.....	103	184	160	136	205	286	324

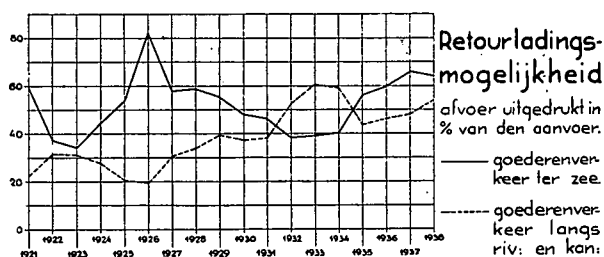
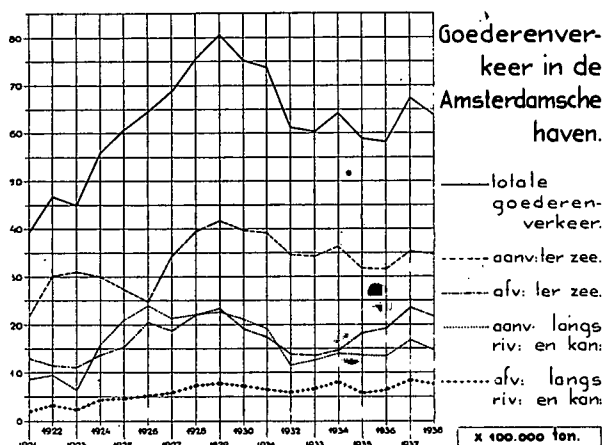
1) Alle bunkercolen inbegrepen. 2) Alle bunkerstookolie inbegrepen.

Het aandeel, hetwelk de afvoer vormt van den aanvoer, verminderde bij het zeeverkeer (van 66.4 pCt. in 1937 op 62.3 pCt. in 1938) en nam toe bij verkeer langs rivieren en kanalen (van 47.8 pCt. in 1937 tot 51.9 pCt. in 1938).

Een overzicht van het totale havenverkeer van de verschillende massagoederen verschaft staat 3.

De belangrijkste verminderingen worden gevormd door de artikelen hout en granen. Voor hout is deze vermindering een gevolg van verminderden aanvoer uit Sovjet-Rusland. Nu verschillende factoren, welke den aanvoer van hout in de Amsterdamsche haven ongunstig beïnvloedden in den loop van 1938 uit den weg zijn geruimd, kan voor de toekomst waarschijnlijk weer een toeneming van den aanvoer worden verwacht. De achteruitgang voor het artikel granen is een gevolg van verminderden aanvoer voornamelijk uit Argentinië. Hoogere cijfers geven te zien de artikelen gasolie en ertsen. Het hoogere cijfer voor gasolie wordt veroorzaakt door vergrooten aanvoer uit Frankrijk, Iran en Curaçao; de toeneming voor het artikel ertsen door gestegen invoer uit Spanje en door verhoogden doorvoer uit Ned.-Indië naar Duitschland.

Bij de stukgoederen lieten o.a. de artikelen cacao-boonen, koffie, copra, traan, vaartuigen en vliegma-



chines en zout een vermeerdering zien. Vermindering vertoonden de cijfers voor kalk, tras en cement, huiden en vellen, papier, suiker (staat 4).

Staat 4.

Totaal havenverkeer van enkele stukgoederen te Amsterdam
(in 1000 ton) in de jaren

Artikelen	1929	1931	1933	1935	1936	1937	1938
Cacaoboonen....	87	81	56	75	68	76	98
Koffie.....	106	101	86	66	57	66	76
Thee.....	26	26	20	15	15	15	17
Tabak.....	92	89	69	66	57	61	60
Copra.....	115	61	83	103	118	118	152
Zuidvruchten....	56	55	64	51	59	39	33
Henep.....	19	23	22	21	19	17	25
Kalk, tras, cement	239	194	92	63	66	115	72
Salpeter, kunstm.	175	228	112	194	173	177	163
Chemische prod., geneesmiddelen	151	125	119	133	143	183	189
Plantaardige oliën en vetten.....	76	73	47	65	74	90	86
Huiden en vellen	19	20	30	30	28	44	27
Papier.....	154	154	131	127	128	154	117
Vaartuigen, vlieg-machines.....	37	42	60	28	21	14	43
Suiker (ruwe en geraffin.).....	173	101	118	75	89	193	155
Wijn.....	42	27	22	21	23	26	24
Machines, Werktuigen, enz.....	85	36	27	30	33	44	52
Traan.....	25	31	3	3	4	11	40
Specerijen.....	6	4,5	4,5	7	6	8	5
Plantaardige looi-stoffen.....	8	13	21	23	15	20	15
Palmpitten.....	9	14	13	22	22	28	27
Zout.....	19	21	26	22	20	16	23

Gaat men na in welke mate het verkeer, onderscheiden naar de verschillende transportwegen en -richtingen, vermindering of vermeerdering onderging ten opzichte van 1937, dan blijkt het volgende:

de invoer ter zee verminderde van 2.456.943 ton tot 2.430.828 ton, derhalve met 1.1 pCt.;

de overzee aangevoerde hoeveelheid bestemd ten doorvoer, verminderde van 1.063.864 ton tot 1.054.120 ton of met 0.9 pCt.;

de uitvoer ter zee verminderde van 1.215.007 ton tot 1.193.661 ton, derhalve met 1.8 pCt.;

de overzee afgevoerde hoeveelheid, welke ten doorvoer bestemd was, verminderde van 1.123.648 ton tot 976.346 ton, en vertoonde derhalve een daling van 13.1 pCt.;

de invoer langs rivieren en kanalen verminderde met 9.5 pCt.; kwam nl. van 972.602 ton tot 879.965 ton;

de langs rivieren en kanalen ten doorvoer aangevoerde hoeveelheid verminderde van 738.951 ton tot 581.157 ton, derhalve met 21.4 pCt.;

Staat 5.

Jaren	Spoorwegverkeer 1)		Haven- en spoorwegverkeer 1)	
	aanvoer 2)	afvoer 2)	aanvoer 2)	afvoer 2)
1929.....	289.858	115.602	6.765.118	3.331.521
1931.....	179.350	82.086	6.021.222	2.594.508
1932.....	126.664	62.541	4.827.945	2.093.140
				2.291.518 ³⁾
1933.....	133.146	57.401	4.878.943	2.375.596 ³⁾
1935.....	114.806	34.372	4.648.178	2.380.455 ³⁾
1936.....	122.619	30.465	4.588.376	2.527.052 ³⁾
1937.....	147.513	35.221	5.379.873	3.193.769 ³⁾
1938.....	153.359	32.861	5.099.429	2.960.980 ³⁾

1) Zoowel onder aanvoer als onder afvoer is de hoeveelheid gelost (geladen) ten doorvoer begrepen.

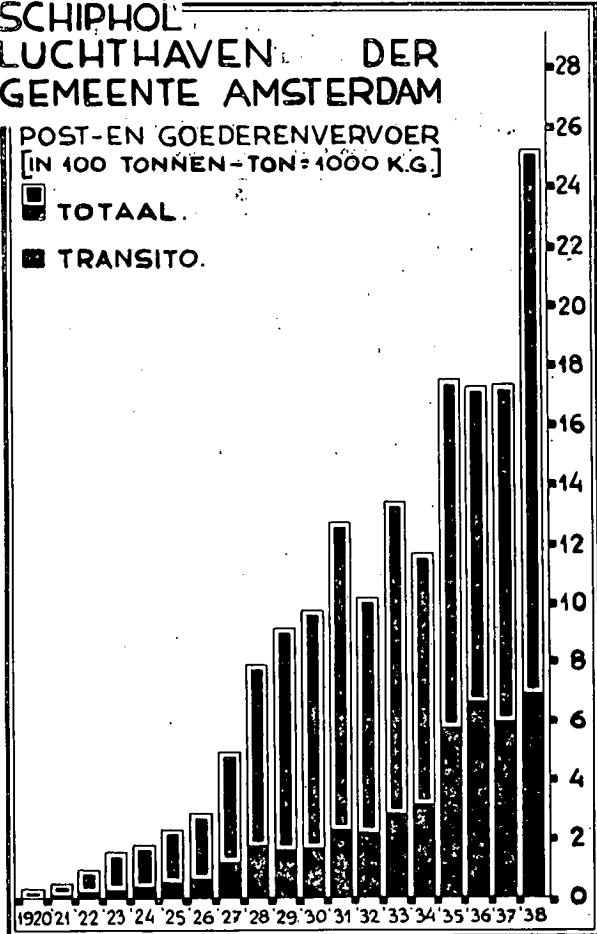
2) In tonnen van 1000 kg.

3) Hieronder zijn alle bunkercolen en -stookolie begrepen (Nederlandsche en vreemde schepen), terwijl onder de andere cijfers alleen de bunkercolen en -stookolie van vreemde schepen zijn opgenomen.

SCHIPHOL LUCHTHAVEN DER GEMEENTE AMSTERDAM

POST-EN GOEDERENVERVOER
[IN 100 TONNEN - TON = 1000 K.G.]

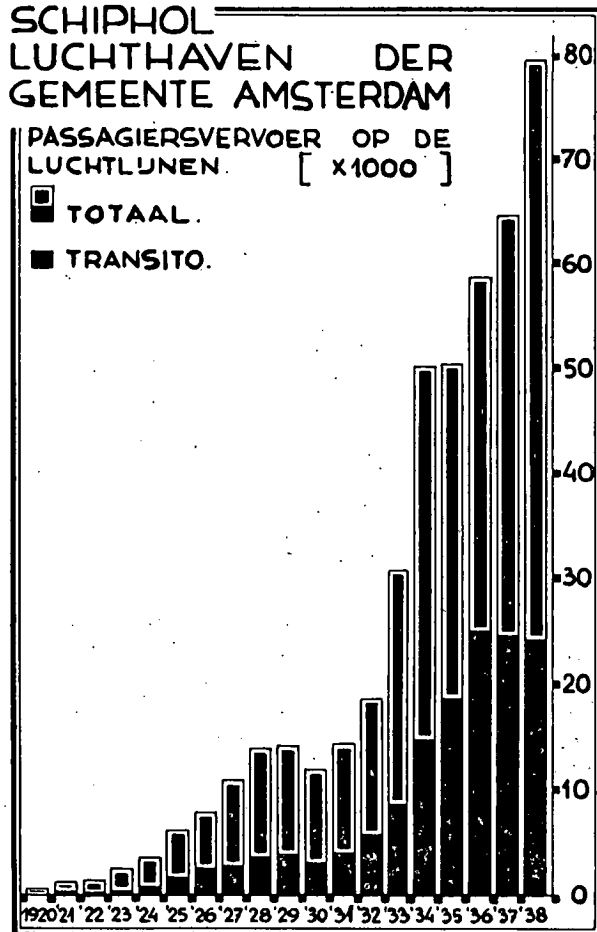
■ TOTAAL.
■ TRANSITO.



SCHIPHOL LUCHTHAVEN DER GEMEENTE AMSTERDAM

PASSAGIERSVERVOER OP DE LUCHTLIJNEN. [x1000]

■ TOTAAL.
■ TRANSITO.



de uitvoer langs rivieren en kanalen daalde van 271.617 ton tot 218.757 ton en verminderde derhalve met 19.5 pCt.; de ten doorvoer bestemde hoeveelheid goederen, welke langs rivieren en kanalen werd afgevoerd, verminderde tenslotte met 1.6 pCt., nl. van 548.276 ton tot 539.355 ton.

Een overzicht van het buitenlandse spoorwegverkeer van Amsterdam, in de laatste jaren, in zijn verhouding tot het buitenlandse haven- en spoorwegverkeer tezamen, verschaft staat 5.

Ook uit de cijfers van den omvang van den havenarbeid, een gewichtige graadmeter voor de bedrijvigheid in een haven, blijkt van vermindering in het afgelopen jaar tegenover 1937. Het volgende staatje geeft cijfers omtrent den omvang van den havenarbeid in de laatste tien jaren:

Jaren	Aantal werkweken der vaste havenarbeiders	Aantal door arbeiders van de Havenarbeidsreserve gewerkte taken
1929	94.453 ¹⁾	1.159.372
1930	95.726 ¹⁾	681.332
1931	92.111 ¹⁾	521.948
1932	78.915 ¹⁾	375.932
1933	76.824 ¹⁾	444.788
1934	76.110 ²⁾	473.802
1935	74.060 ²⁾	409.965
1936	69.843 ²⁾	459.206
1937	75.191 ²⁾	608.892
1938	74.667 ²⁾	514.640

¹⁾ Zonder het walploegpersoneel.

²⁾ Met inbegrip van het walploegpersoneel 80.895.

³⁾ Met inbegrip van het walploegpersoneel.

Luchthaven Schiphol.

Het bewogen jaar, dat 1938 voor de luchthaven is geweest, vormt een zeer gunstig jaar voor wat de ontwikkeling van het havenverkeer betreft.

Het aantal luchtreizigers van, naar en via Amsterdam steeg van 64.497 in 1937 tot 78.520 in 1938. De betekenis van deze toeneming stijgt nog als men er rekening mede houdt, dat het aantal in deze cijfers begrepen transitoreizigers via Amsterdam op de Europeesche lijnen als gevolg van verlegging van eenige transitolijnen over Waalhaven verminderde van 24.530 in 1937 tot 23.794 in 1938. Het aantal reizigers naar en van de luchthaven nam dus toe van 39.967 tot 54.726 of met bijna 37 pCt.

Het passagiersvervoer over 1938 laat zich als volgt nader specificeren.

	naar A'dam	van A'dam	via A'dam	Totaal
Op de Europeesche lijnen	17.468	15.657	20.917	54.042
„ „ Indië-lijn	340	306	1.210	1.856
„ „ binnenlandsche lijnen	10.722	10.233	1.667	22.622

Totaal-generaal .. 23.530 26.196 23.794 78.520

Het postvervoer bedroeg 583.393 kg in 1938 tegen 460.800 kg in 1937, een stijging dus van 122.593 kg., dit is 26.6 pCt.; onder deze cijfers zijn begrepen resp. 194.043 kg en 201.300 kg transitio.

Het goederenvervoer steeg zeer belangrijk, nl. van 1.271.500 kg in 1937 tot 1.920.065 kg in 1938, een toeneming van ruim 51 pCt. Het transitoverkeer, onder de gegeven cijfers begrepen, bedroeg 395.600 kg in 1937 en 489.943 in 1938.

Het totaal aantal vluchten der geregelde verkeersdiensten van en naar Schiphol bedroeg 18.152 tegen 17.666 in 1937. Van dit totaal aantal vluchten voerde de K.L.M. er 13.238 en de buitenlandse maatschappijen de overige (5414) uit.

De grafieken geven de ontwikkeling van het verkeer sinds 1920.

MIDDENSTAND VOORUIT DOOR EIGEN KRACHT.

De verhouding tusschen het groot- en kleinbedrijf in den detailhandel staat tegenwoordig in het middelpunt der belangstelling¹⁾.

De heer Tobi constateert, dat deze strijd een steeds feller en verbitterder karakter aanneemt, wat volgens hem vooral daarin zijn oorzaak vindt, dat beiden geheel dezelfde functie vervullen.

Bij zulk een fellen strijd is het begrijpelijk, dat er van beide zijden wel eens argumenten naar voren worden gebracht, welke de toets der kritiek niet kunnen doorstaan en daarom doet het weldadig aan in de E.-S.B. van 15 Februari jl. de uiting te lezen van den Koninklijken Nederlandschen Middenstandsbond:

„Wel heeft onze bond zich steeds op het standpunt gesteld, dat de belanghebbenden zelf eerst dienen te trachten om moeilijkheden, welke zij op hun weg ontmoeten, met eigen middelen tot oplossing te brengen, en dat eerst dan de hulp van den wetgever mag worden ingeroepen, indien op deze wijze geen voldoende resultaat te bereiken valt. Vanzelfsprekend dienen dergelijke maatregelen ook in overeenstemming te zijn met het algemeen belang.”

Is het juist, dat beiden dezelfde functie uitoefenen? Zeker, beiden hebben tot taak de detaildistributie aan den consument op de meest economische wijze te doen plaats vinden. Maar ieder doet dit op zijn wijze. Het grootbedrijf met zijn meerdere kapitaalcracht, met zijn sterke concentratie door het warenhuis of het filiaalstelsel, het kleinbedrijf door de meer persoonlijke aanpassing aan de behoeften van den consument.

De groote verdeeldheid van onzen middenstand, waardoor ook de invloed van zijn organisatie slechts langzamerhand kon doorwerken, heeft gemaakt dat hij in den beginne de mindere was van het grootbedrijf. De Afdeling Middenstand van het Departement van Economische Zaken heeft in de laatste jaren dan ook veel goed, opbouwend en opvoedend werk gedaan. De vestigingseischen voor verschillende groepen middenstand gesteld, hebben een goede kern voor verdere ontwikkeling geschapen.

Vergeeten wordt weleens, dat wettelijke bepalingen en departementaal werk slechts de helpende hand kunnen bieden en dat de herstellende krachten uit het bedrijf zelve moeten komen. Gebeurt dit niet, dan zijn alle vestigingseischen en nieuwe nog te maken bepalingen nutteloos en zoude de middenstand ten doode gedoemd zijn. Tenslotte zijn toch de meeste grootbedrijven uit het kleinbedrijf gegroeid.

Wat kan nu het kleinbedrijf doen uit eigen kracht om den bijna hopeloozen toestand te verbeteren?

Mogelijke „eigen” reacties van het kleinbedrijf.

In de eerste plaats, tegenover de concentratie van het grootbedrijf een *strengere eigen organisatie*, met zoo weinig mogelijk verdeeldheid onderling. Het is niet voldoende om lid te zijn van een der middenstandsorganisaties; men moet medewerken om deze organisaties tot stuwende, verbeterende krachten te maken.

Verder nagaan in welke opzichten men bij het grootbedrijf achterstaat. Dat beteekent dus in de eerste plaats *betere kennis van het eigen bedrijf* en van moderne bedrijfsvoering. Meer gepreciseerd beteekent dat allereerst: zorgen beter de eigen waren te kennen dan de cliënt. De meeste grootbedrijven leiden zelf hun personeel op. De middenstand moet hierin zelf voorzien; en op uitgebreidere wijze dan op het oogenblik door de vestigingseischen noodig wordt geacht.

Kennis van eigen waren is noodzakelijk, niet alleen op het oogenblik van vestiging, maar voortdurend op de hoogte blijven van nieuwe uitvindingen of producten. Houdt de meerderheid van den midden-

stand vast aan de kennis op het oogenblik van vestiging verkregen, dan is de toestand hopeloos. De wil om de kennis bij te houden is hierbij de voornaamste factor.

Warenkennis alleen is niet voldoende. Wil men het bedrijf kennen, dan is een *betere boekhouding* dan tegenwoordig meestal plaats vindt dringend noodzakelijk. Niet alleen boekhouding om de uiteindelijke winst of verlies te berekenen, maar ook om de eigen voorraadvoering te kunnen beoordeelen. Een goede bedrijfsvoering eischt tegenwoordig kennis van de methoden om de bedrijfsgegevens te kunnen verkrijgen en beoordeelen. Een goed bedrijfsleider in een handelszaak moet de omloopsnelheid van ieder artikel kennen; hij moet de uiteindelijke winst of verlies op ieder artikel kunnen bepalen en de vraag naar bepaalde artikelen of sorteeringen in cijfers kunnen lezen. Ieder die wel eens met den middenstand te maken heeft gehad, weet, dat bij de groote meerderheid deze kennis ontstellend gering is.

Is eenmaal de boekhoudkundige zijde geregeld, dan is de middenstander er nog niet. Het is hem onmogelijk om van alle gevraagde sorteeringen, die ons volk met zijn sterk individualistische smaak vraagt, steeds voldoende voorraad te hebben. Neemt men bijv. het sigaretten rookend publiek. Ieder rookt bij voorkeur een apart merk; is het nu niet mogelijk, dat meerdere winkels een *gezamenlijken voorraad* hebben? In enkele steden zijn reeds pogingen in die richting gedaan, maar zoover ik weet, zonder groot succes, en toch zal noodzakelijker wijze in deze richting verder gewerkt moeten worden.

Een groot voordeel van het grootbedrijf is de *goedkoopere en betere inkoop*. Is dit echter ook niet voor den individueelen middenstander te bereiken? De „Spar-centrale” N.V. en de N.V. „Centra” vormen reeds een poging in die richting, maar op dit punt is een groote uitbreiding nog steeds mogelijk. Beide genoemde N.V.'s zijn een samenwerking tusschen bepaalde groepen grossiers en detaillisten, maar de leden vormen toch een ontstellend gering percentage van het totaal aantal middenstanders.

Etaleerkunde stelt speciale eischen. Het is niet nutteloos, dat het grootbedrijf een zoo groot deel van haar ruimte voor de étalage beschikbaar stelt. Verschillende fabrieken, bijvoorbeeld Philips, trachten hun verkoopers in deze richting op te leiden, maar dit kan nimmer voldoende zijn. Eigen kennis en smaak-ontwikkeling is noodig. Is hier geen werkkring te vinden voor étaleurs, die gelijktijdig bij verschillende middenstanders werkzaam zijn, op dezelfde wijze als zelfstandige accountantskantoren?

Het *bezorgen van de goederen* bij den consument is voor den middenstander een ernstig vraagstuk. Het grootbedrijf heeft meestal een volle dagtaak voor de auto. Het kleinbedrijf tracht te concurreeren, door ieder klein postje onmiddellijk te bezorgen. Waarom kunnen verschillende kleinere bedrijven *gezamenlijk* geen besteldienst hebben? Is het niet mogelijk om evenals bij het brood een goedkoopere prijs te berekenen voor goederen in den winkel gekocht zonder bezorgen?

Gezamenlijke reclame. Is het onmogelijk?

Hoe is de kennis van de interne *bedrijfsvoering* van het winkelbedrijf bij de meesten? Worden de waren goed opgeborgen met een groote mate van overzichtelijkheid voor den dienst en een minimum van werk voor den winkelier?

Opleiding tot winkelier.

Het bovenstaande vormt slechts een greep uit het vele, wat den middenstander kan en moet doen om zijn levensvatbaarheid te bewijzen.

Er is zelfs niet eens gesproken van den psychologischen kant van het bedrijf, den omgang met den cliënt.

¹⁾ Zie de artikelen van Dr. E. J. Tobi in E.-S.B. van 18 Januari en 1, 8 en 15 Februari jl. en van Prof. Dr. N. J. Polak in E.-S.B. van 22 Februari jl.

Op al deze punten moet verbetering en verandering komen door eigen kracht.

Waarom bestaat er geen bloeiende school voor den winkelier op dezelfde wijze als deze reeds jaren lang in Berlijn bestaat? Zoolang die niet bestaat zijn toch plaatselijke cursussen mogelijk op veel uitgebreidere schaal, dan nu voor de vestigingswet mogelijk is. Is het niet mogelijk dergelijke besprekingen en gedachtenwisselingen in de zomermaanden met weinig kosten in kampcursussen gedurende een week te houden, door de drie middenstandsorganisaties gezamenlijk?

Ditmaal wil ik het niet hebben over het vrijwillig filiaal-systeem, wat in de Vereenigde Staten zulk een uitbreiding gevonden heeft.

De wederopbouw moet uit eigen kracht geschieden, met leiding en hulp van de Overheid, wil zij eenig succes hebben.

Het handhaven en versterken van het eigen middenstandsbedrijf tegenover het grootbedrijf en de coöperatie zal nimmer kunnen volstaan met een strijd met negatieve middelen, d.w.z. het afbreken van de andere ondernemingsvormen. De grootste kracht moet uit den eigen positieven opbouw komen.

Middenstanders „Let op Uw eigen Saecck” en let er zelf op.

F. W. J. DE BEAUFORT.

AANTEKENINGEN.

De veelhoofdige leiding van het bankwezen in de Vereenigde Staten.

De moeilijkheden, ondervonden bij de pogingen het Amerikaansche bankwezen onder een centraal gezag te brengen, zijn een direct uitvloeisel van de gecompliceerdheid der Amerikaansche staatshuishouding. Het meningsverschil over de inrichting van het bankstelsel is dan ook van zeer ouden datum. Reeds bij den strijd tusschen voor- en tegenstanders van de volledige autonomie der afzonderlijke Staten, welke tenslotte tot den Burgeroorlog leidde, was het bankwezen een der belangrijkste twistpunten.

De Bankwet van 1863, tot stand gekomen na de overwinning der Centralisatiepartij, gaf de Federale Regeering, naast de Staten, het recht concessies tot het oprichten van banken te verlenen. Eerst in 1913 was men zoover gevorderd, dat het Federal Reserve

System tot stand kwam, waarbij een net van centrale banken over de Vereenigde Staten werd gelegd, zonder dat echter allen banken de verplichting tot aansluiting werd opgelegd. Eenheid werd des te minder bereikt, doordat de 48 Staten, in mededinging met de Federale Regeering, het recht behielden bankconcessies te verlenen.

De funeste gevolgen van dit gebrek aan homogene regeling bleken in en na de crisis van 1929. In de periode van Juni 1929 tot Juni 1933 waren pl.m. 10.000 — van de 25.000 in 1929 bestaande — banken verplicht haar loketten te sluiten.

Het is dan ook volkomen begrijpelijk, dat President Roosevelt onmiddellijk na zijn ambtsaanvaarding zijn aandacht op het bankwezen richtte. Een zijner vroegste regeeringsmaatregelen was de afkondiging der algemeene „bank-vacantie” (6—10 Maart 1933), ten einde het publiek, dat alle vertrouwen in het bankwezen verloren had, tot kalmte te doen komen. Vervolgens ging hij over tot een ingrijpende herziening van de bankwetgeving, welke werd neergelegd in de bankwetten van 1933 en 1935.

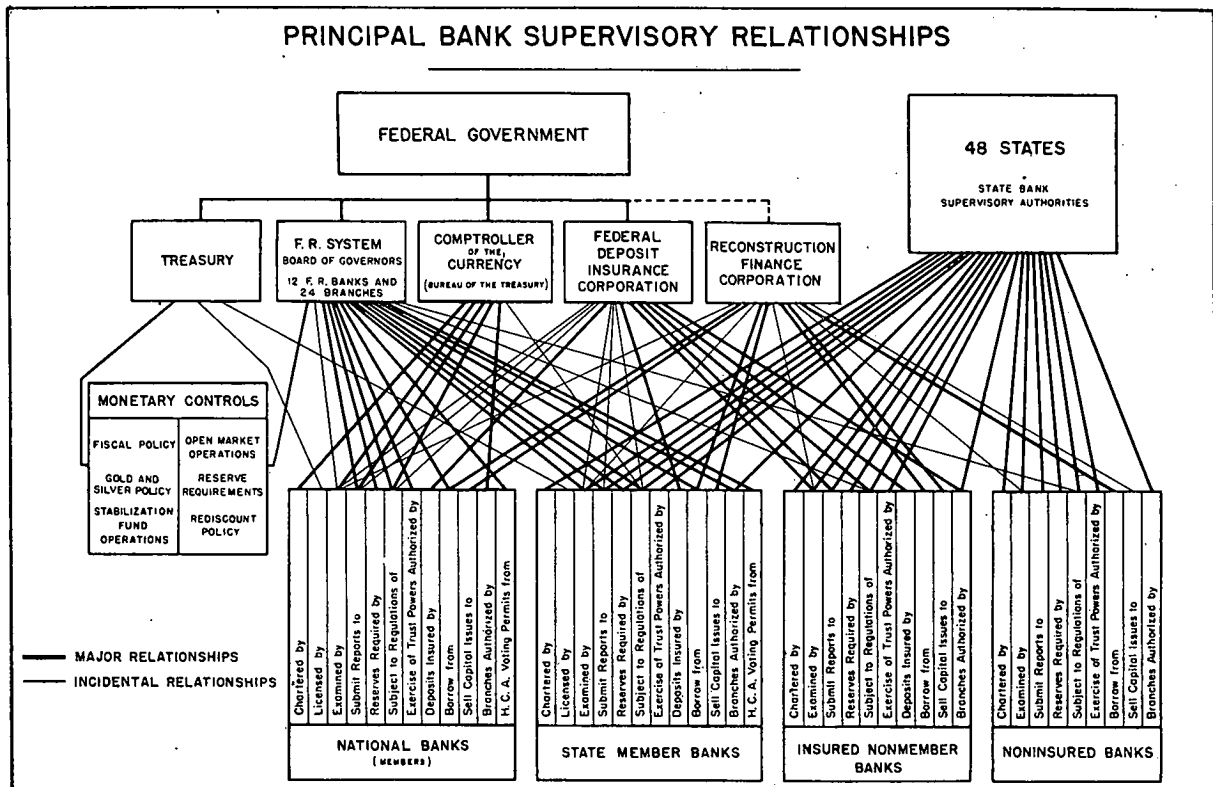
Deze wetgeving hield o.a. de schepping van een aantal nieuwe organen in, welke den top van het Amerikaansche bankwezen tot een tafelberg verbreedden.

Vóór 1933 was de situatie zóó, dat het toezicht op de nationale banken — dat zijn de van Regeeringswege geconcessioneerde banken — werd uitgeoefend door de „Comptroller of the Currency”, terwijl de Staatsbanken — banken opgericht met concessie van één der Staten — aan de contrôle van de door de afzonderlijke Staten daartoe aangewezen lichamen onderworpen waren. Door beider regelingen heen, liepen de bepalingen van het Federal Reserve System, alleen geldend voor die banken, welke zich in dat stelsel deden opnemen.

Deze banken waren bij haar aanvraag om aansluiting echter reeds op andere wijze gebonden, nl. door de voorwaarden, waarop de bankconcessie verleend was door één der beide eerder genoemde lichamen.

Zooals eerder werd opgemerkt, werden bij de bankwetten van 1933 en 1935 een aantal nieuwe instellingen in het leven geroepen, waardoor niet minder dan vijf lichamen de bevoegdheid kregen hun stem over de gewenschte bankpolitiek te doen hooren.

In de eerste plaats leidde het groote verlies door



de depositohouders in de depressie geleden tot de overtuiging, dat een verzekering der deposito's een onafwijsbare noodzakelijkheid was. Daar de Federale Regeering zich niet volledig garant wenschte te stellen, werd de Federal Deposit Insurance Corporation opgericht, welke uitgebreide contrôlebevoegdheden bezit, over de banken, welke zich bij haar aansluiten. De beteekenis van deze bevoegdheden blijkt uit het feit, dat midden 1938 90 pCt. der Amerikaansche banken, beschikkend over 82 pCt. der totale deposito's, tot de F.D.I.C. waren toegetreden.

Daarnaast verkreeg de Minister van Financiën zeker gezag door de delegatie der nood-volmachten aan den President verleend.

Tenslotte heeft de Reconstruction Finance Corporation, wier bestaan juist dezer dagen tot 30 Juni 1941 is verlengd, belangrijken invloed. Het is de taak van deze instelling den geliquideerden banken de heropening mogelijk te maken en de positie der zwakstaande banken te versterken. Tengevolge van haar werkzaamheden heeft de Refico ongeveer 1/4 van het bankkapitaal der Vereenigde Staten in handen gekregen; het is begrijpelijk, dat de groote financieele invloed deze instelling zeggingskracht over de handelingen der banken geeft, zonder dat deze macht op wettelijke grondslag rust.

Het behoeft geen betoog, dat bij een zoo groot aantal loodsen, voortdurend meningsverschillen over den te sturen koers kunnen rijzen. Het diagram, dat wij aan het jaarverslag van de directie van het Fed. Res. System¹⁾ ontleenen, spreekt in dit opzicht duidelijke taal.

Zelfs indien men er rekening mee houdt, dat de administratieve moeilijkheden, voortspruitend uit deze kruising van bevoegdheden, voor een groot deel zijn ondervangen door vrijwillige overeenkomsten aangaande de taakverdeling tusschen de verschillende onderdeelen onderling, blijft het bezwaar bestaan, dat elk lichaam de draagwijdte der afspraken volgens eigen inzicht kan interpreteren.

Contrôlemethoden en credietpolitiek.

Het essentieele bezwaar van het gemis aan opper-gezag ligt echter op een ander gebied der bankpolitiek, dat juist voornamelijk bepalend is voor den invloed, welken het bankwezen op den algemeenen economischen toestand uitoefent, n.l. dat der credietpolitiek. Het bovenaangehaalde jaarverslag wijdt aan dit vraagstuk bijzondere aandacht, waarbij verschillende vragen worden opgeworpen. De leidende gedachte bij al deze vragen is het onderling verband tusschen de eischen, welke vervuld dienen te worden om een bankstelsel op te bouwen, waarbij elke afzonderlijke bank gezond is en de eischen, welke het economisch leven aan de nationale credietpolitiek stelt. Hierbij wordt in overweging gegeven een onderzoek in te stellen naar de uitwerking, welke het door de verschillende leidende instanties ingestelde contrôlesysteem heeft op de algemeene credietpolitiek.

¹⁾ Jaarverslag van het Federal Reserve System over 1938, pag. 179.

Het is zeker niet bemoedigend, dat, na vijf jaren van experimenteeren op monetair gebied, een der hoogste lichamen moet concludeeren, dat nog begonnen moet worden met het onderzoek over de juiste betrekkingen tusschen de bank- en credietpolitiek.

H. W. L.

MAANDCIJFERS.

Gecombineerde Maandstaat van de Nederlandsche en Nederlandsch-Indische Grootbanken.

(In miljoenen guldens)	Nederl. Banken		Ned.-Ind. Banken		Totaal	
	31 Dec.	31 Jan.	31 Dec.	31 Jan.	31 Dec.	31 Jan.
Activa:						
Kas, kassiers en dag-geldleeningen	233	254	146	140	379	394
Nederl. en Ned.-Indisch schatkistpapier	160	157	95	104	255	261
	393	411	241	244	634	655
Ander overheidspapier	33	31	19	19	52	50
Wissels	30	28	39	37	69	65
Bankiers in binnen- en buitenland	64	58	37	49	101	107
Prolongaties en voorschotten op effecten ..	102	106	77	77	179	183
	229	223	172	182	401	405
Debiteuren	264	272	145	139	409	411
Effecten en Syndicaten	59	66	37	37	96	103
Deeln. (incl. voorschott.)	9	10	29	29	38	39
	332	348	211	205	543	553
Gebouwen	17	17	14	14	31	31
Diverse rekeningen (incl. overl. posten) ..	—	—	1	1	1	1
Belegde bestemmingsreserve	2	2	—	—	2	2
Effecten leendepot	17	17	—	—	17	17
	990	1018	639	646	1629	1664
Passiva:						
Crediteuren	643	666	401	411	1044	1077
Wissels — eigen accept.	11	12	8	8	19	20
„ — derden	7	7	1	1	8	8
	18	19	9	9	27	28
Deposito's op termijn ..	44	42	110	108	154	150
Diverse rekeningen ..	14	20	5	4	19	24
Bestemmingsreserve ..	2	2	—	—	2	2
Effecten leendepot	17	17	—	—	17	17
	738	766	525	532	1263	1298
Werkzaam kapitaal ..	252	252	114	114	366	366
Aandeelenkapitaal	170	170	87	87	257	257
Reserve	82	82	27	27	109	109
	252	252	114	114	366	366

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

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	19/25 Feb. 1939	Sedert 1 Jan. 1939	Overeenk. tijdvak 1938	19/25 Feb. 1939	Sedert 1 Jan. 1939	Overeenk. tijdvak 1938	1939	1938
Tarwe	28.361	128.787	162.513	6.111	16.876	1.627	145.663	164.140
Rogge	350	31.183	30.204	—	—	—	31.183	30.204
Boekweit	217	2.765	2.064	—	—	—	2.765	2.064
Mais	15.693	124.528	243.126	6.334	26.650	26.474	151.178	269.600
Gerst	4.485	35.913	54.416	1.805	3.852	2.101	39.765	56.517
Haver	2.738	22.589	51.306	—	1.460	1.036	24.049	52.342
Lijnzaad	1.025	8.485	19.839	3.904	69.117	57.912	77.602	77.751
Lijnkoek	2.300	15.226	13.551	—	150	—	15.376	13.551
Tarwemeel	1.452	7.111	8.978	296	741	3.490	7.852	12.468
Andere meelsoorten	888	4.463	6.520	225	840	858	5.303	7.378

De zichtbare suikervoorraden in de wereld.

Table showing sugar stocks in tons for various countries (Germany, Czechoslovakia, France, Netherlands, Belgium, Hungary, Poland, England) for the years 1939, 1938, and 1937. Includes a total row at the bottom.

STATISTIEKEN.

Table of statistical data for various locations including London, Madrid, N.-York, Oslo, Parijs, Praag, Pretoria, Rome, Stockholm, Tokio, and Warschau, with dates and exchange rates.

WISSELKOERSEN IN NEDERLAND.

Table of exchange rates in the Netherlands for various cities (Londen, Berlijn, Parijs, Brussel, Batavia) from February 1939 to February 1938.

Table of exchange rates in the Netherlands for Zwitserland, Praag, Boekarest, Milaan, and Madrid from February 1939 to February 1938.

Table of exchange rates in the Netherlands for Stockholm, Kopenhagen, Oslo, Helsingfors, Buenos Aires, and Montreal from February 1939 to February 1938.

*) Notering te Amsterdam. **) Not. te Rotterdam. 1) Part. opgave. In 't iste 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 in New York for London, Parijs, Berlijn, and Amsterdam from February 1939 to February 1938.

KOERSEN TE LONDEN.

Table of exchange rates in London for various locations (Alexandrië, Athene, Bangkok, Budapest, Buenos Aires, Calcutta, Hongkong, Istanbul, Kobe, Lissabon, Montevideo, Montreal, Rio de Janeiro, Shanghai, Singapore, Valparaiso, Warschau) from February 1939 to February 1938.

1) Offic. not. 15 laten, gem. not., welke imp. hebben te betalen 15 Nov. 1938 17.13. 2) 90 dg. Vanaf 13 Dec. 1937 laatste „export” notering.

ZILVERPRIJS

Table of silver prices for London and New York from February 1939 to July 1914.

GOUDPRIJS

Table of gold prices for Amsterdam and London from February 1939 to July 1914.

1) in pence p. oz. stand. 2) Foreign silver in \$c. p. oz. fine. 3) In guldens per Kg. 1000/1000. 4) in sh. p. oz. fine.

STAND VAN 's RIJKS KAS.

Table of the state treasury's position, including Vorderingen (Claims) and Verplichtingen (Liabilities) for 15 Feb. 1939 and 23 Feb. 1939.

Table of state treasury's position, including Vorderingen (Claims) and Verplichtingen (Liabilities) for 18 Feb. 1939 and 25 Feb. 1939.

NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.

Table of Dutch-Indonesian floating debt, including Vorderingen (Claims) and Verplichtingen (Liabilities) for 18 Feb. 1939 and 25 Feb. 1939.

SURINAAMSCH-BANK.

Table of the Surinamese Bank's position, showing Voornaamste posten in duizenden gulden (Main items in thousands of guilders) from January 1939 to July 1914.

GROOTHANDELSPRIJZEN VAN BELANGRIJKE VOEDINGS- EN GENOT-

Table with columns for GERST, MAIS, ROGGE, TARWE, BURMA RIJST, BOTER per kg., KAAS, and EIERN. Includes sub-headers for 'Terminnoteer. op 1 of 2 mnd.' and 'Herl. Ned. Ct. Not.' for various commodities.

Table with columns for JUTE, KATOEN, AUSTRALISCHE WOL, JAPAN. ZIJDE, and RUBBER. Includes sub-headers for 'Middling Upland loco' and 'Super Fine C.P. Oomra'.

Table with columns for KOPER, LOOD, TIN, IJZER, GIETERIJ-IJZER, ZINK, and ZILVER. Includes sub-headers for 'Koper Standaard loco' and 'Lood gem. prompt en lev. 3 maanden'.

BANK VAN ENGELAND.

Data	Metaal	Bankbilj. in circulatje	Bankbilj. in Banking Departm.	Other Securities	
				Disc. and Advances	Securities
22 Febr. 1939	127.425	472.735	53.679	17.529	21.646
15 „ 1939	127.424	473.221	53.194	18.123	21.866
22 Juli 1914	40.164		29.317		33.633

Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits		Reserve	Dek-kings-perc. 1)
			Bankers	Other Accounts		
22 Febr. '39	78.941	16.348	103.135	35.133	54.690	35,3
15 „ '39	82.491	12.477	110.529	35.498	54.203	34,1
22 Juli '14	11.005	14.736		42.185	29.297	52

1) Verhouding tusschen Reserve en Deposits.

BANK VAN FRANKRIJK.

Data	Goud	Zilver	Te goed in het buitenl.	Wis-sels	Waarv. op het buitenl.	Belee-ningen	Renteloos voorschot a. d. Staat
9 „ '39	87.266	593	15	10.775	747	3.602	30.627
23 Juli '14	4.104	640	—	1.541	8	769	—

Data	Bons v. d. zelfst. amort. k.	Diver-sen 1)	Circulatie	Rekg. Courant		
				Staat	Zelfst. amort.k.	Parti-culieren
16 Febr. '39	5.470	2.791	110.785	2.984	2.255	22.084
9 „ '39	5.470	2.815	111.253	3.138	2.276	22.464
23 Juli '14	—	—	5.912	401	—	943

1) Sluippost activa.

DUITSCHER RIJKSBANK.

Data	Goud	Daarvan bij buitenl. circ. banken 1)	Deviezen als goud-dekking geldende	Andere wissels en cheques	Belee-ningen
14 „ 1939	70,8	10,6	5,7	6.711,8	43,1
30 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

Data	Effec-ten	Diverse Activa 2)	Circu-latie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva
14 „ 1939	671,7	1.418,9	7.334,8	1.028,6	438,4
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	944,-	40,0

1) Onbelast. 2) w.o. Rentenbankscheine 23, 14 Feb. '39, resp. 29, 30 mill.

NATIONALE BANK VAN BELGIË (in Belga's).

Data 1939	Goud	Munt en metaal	Munt en diversen	Buitenlandsche deviezen en goudwaarden	Binnen- en buitenlandse wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfondsen	Voorschot aan den Staat	Overheids-fondsen	Circulatie	Rekg. Crt.	
										Schatkist	Partic.
23/2	3.471	56	918	177	33	144	235	4.409	15	521	
16/2	3.469	55	922	171	34	144	235	4.419	34	487	

FEDERAL RESERVE BANKS.

Data	Goudvoorraad		„Other cash“ 2)	Wissels	
	Totaal bedrag	Goud-certifi-caten 1)		In her-disc. v. d. member banks	In de open markt gekocht
8 Feb '39	11.989,1	11.979,2	441,9	7,4	0,6
1 „ '39	11.957,7	11.947,2	440,1	4,9	0,6

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circula-tie	Totaal Depo-sito's	Gestort Kapitaal	Goud-Dek-kings-perc. 3)	Algem. Dek-kings-perc. 4)
1 „ '39	2.564,0	4.347,2	10.402,8	134,8	84,1	—

1) 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.

2) „Other Cash“ does not include Federal Reserve Notes or a Bank's own Federal Reserve bank notes.

3) Verhouding totalen goudvoorraad tegenover opeisbare schulden: F. R. Notes en netto deposito. 4) Verhouding tot voorraad muntmateriaal en wettig betaalmiddel tegenover idem.

PARTICULIERE BANKEN AANGESLOTEN BIJ HET FED. RES. STELSEL.

Data	Aantal leening.	Dis-conto's en beleen.	Beleg-gingen	Reserve bij de F. R. banks	Totaal depo-sito's	Waarvan time deposits
25 Jan. '39	—	8.281	13.147	7.596	28.853	5.179

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.

NEDERLANDSCHE BANK.

Verkorte Balans op 27 Februari 1939.

Activa.	
Binnefl. Wis-sels, Prom., enz. in disc.	Hfdbk. f 7.647.869,38 Bijbnk. „ 230.591,53 Ag.sch. „ 548.695,36 f 8.427.156,27
Papier o. h. Buitenl.	3.150.000,—
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel. „	—
Beleeningen incl. vrsch. op onderp.	Hfdbk. f 234.404.586,18 1) Bijbnk. „ 1.992.217,84 Ag.sch. „ 24.385.141,91 f 260.781.945,93
Op Effecten enz. „	f 259.426.869,48 1)
Op Goederen en Ceel. „	1.355.076,45
	f 260.781.945,93 1)
Voorschotten a. h. Rijk	—
Munt, Goud „	f 106.637.555,—
Muntmat., Goud „	1.324.644.435,88
	f 1.431.281.990,88
Munt, Zilver, enz. „	26.953.326,38
Muntmat., Zilver. „	—
	f 1.458.235.317,26
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfondsen	43.637.293,07
Gebouwen en Meub. der Bank	4.580.000,—
Diverse rekeningen	12.031.933,40
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5/32, S. No. 221)	8.905.871,61
	f 1.799.749.517,54

Passiva.	
Kapitaal	f 20.000.000,—
Reservefondsen	4.860.787,51
Bijzondere reserve	7.102.179,67
Pensioenfondsen	11.842.132,10
Bankbiljetten in omloop	991.588.620,—
Bankassigatiën in omloop	130.136,99
Rek.-Cour. { Het Rijk f 139.883.675,39 saldo's: { Anderen „ 619.395.432,27	759.279.107,66
Diverse rekeningen	4.946.553,61
	f 1.799.749.517,54

Beschikbaar metaalsaldo f 758.022.304,29
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is 1.895.055.760,—
Schatkistpapier, rechtstreeks bij de Bank ondergebracht —

1) Waarvan aan Nederlandsch-Indië (Wet van 15 Maart 1933, Staatsblad No. 99) f 63.247.800,—

Voornaamste posten in duizenden guldens.

Data	Goud		Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. Metaal-saldo	Dek-kings-perc.
	Munt	Muntmat.				
27 Febr. '39	106638	1.324.644	991.589	759.409	758.022	83
20 „ '39	106638	1.354.642	966.565	844.564	764.657	82
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	6.198	43.521	54

1) Onder de activa.

JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikb. metaal-saldo
18 „ '39 2)	138.600		186.510	80.440	31.820
21 Jan. 1939	116.886	21.848	186.803	82.836	30.878
14 „ 1939	116.886	21.620	191.435	79.159	30.269
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaalb.	Dis-conto's	Belee-ningen	Diverse rekeningen 1)	Dek-kings-percentage
18 „ '39 2)	8.370	74.140	60.370	52	
21 Jan. 1939	9.417	13.997	48.675	62.269	51
14 „ 1939	9.911	13.987	49.252	61.104	51
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

1) Sluippost activa. 2) Cijfers telegrafisch ontvangen.