

# Economisch-Statistische Berichten

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

24<sup>E</sup> JAARGANG

WOENSDAG 12 APRIL 1939.

No. 1215

## COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

M. F. J. Cool. — Adjunct-secretaris.

Redactie-adres: Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam-West.  
Aangeteekende stukken: Bijkantoor Ruigeplaatweg.  
Telefoon Nr. 35000. Postrekening 8468.

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

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

## INHOUD:

	Blz.
Het accordo tusschen Nederland, België en Frankrijk betreffende de Nederlandsche en Belgische groote zeehavens door <i>Mr. Dr. H. Fortuin</i> .....	288
Het Fransch-Belgisch-Nederlandsch Rijnvaartaccordo door <i>H. F. Kersten</i> .....	292
Overheidsinvesteeringen in tijden van depressie door <i>M. F. J. Cool</i> .....	293
Het incurante niet-volgestorte aandeel door <i>H. C. van Maasdijk Jr.</i> .....	295
Het huurvraagstuk voor de minst-draagkrachtigen door <i>Dr. Ir. H. G. van Beusekom</i> .....	297
De tien-jaarlijksche bedrijfstelling door <i>Mr. E. W. van Dam van Isselt</i> .....	299
Wijziging in de uitvoeringsorganisatie der Ziektewet door <i>Dr. G. F. Fortanier</i> .....	300
INGEZONDEN STUKKEN:	
Tarievenregeling en coördinatie door <i>J. P. B. Tissot van Patot</i> met Naschrift van <i>Dr. Mr. E. D. de Meester</i> ..	301
ONTVANGEN BOEKEN EN BROCHURES.....	302
MAANDLIJFERS:	
Hypotheekrente in Nederland.....	302
Statistieken:	
Groothandelsartikelen.....	304-305
Geldkoersen-Wisselkoersen-Bankstaten.....	303, 306

## GELD-, KAPITAAL- EN WISSELMARKT.

De wisselmarkt vertoonde in het begin van de verslagweek op grond van schijnbare opklaring van den politieken hemel weder een verbetering, waardoor Dollars beneden de f 1.88 kwamen. Reeds heel spoedig trad echter een nieuwe spanning in en kwam de Dollarkoers opnieuw op f 1.88½, die wederom door interventie van het Egalisatiefonds werd gehandhaafd. De omzetten zijn over het algemeen gering gebleven. Weliswaar worden nog kapitaalvluchttransacties ten uitvoer gelegd door hen, die tot nu toe min of meer rustig waren gebleven, maar de groote stroom van Dollaraankopen uit dien hoofde, zoals die in vorige crisisperiodes voorkwam, heeft zich niet herhaald. Althans vóór de Paaschdagen was dit het geval. Op den eersten dag der nieuwe week echter werden weer omvangrijke posten Dollars van het Egalisatiefonds afgenomen, nu de gebeurtenissen gedurende de Paaschdagen den kring van ongerust geworden beleggers weer hebben uitgebreid.

In Londen was de situatie op de wisselmarkt ongeveer parallel met die te onzent. Ook daar heeft het Egalisatiefonds de koersen voortdurend gecontroleerd en binnen vrij enge grenzen gehouden, en ook daar was vooral na de Paaschdagen een groote vraag naar Dollars te constateeren.

Van de Europeesche valuta's toonden Belga's de meeste fluctuaties. De uitslag van de verkiezingen heeft gedurende enkele dagen de internationale situatie overschaduwde, waardoor een niet onbelangrijk herstel intrad, zoowel op de contante als op de termijnmarkt. Daarna trad echter een reactie in, deels in verband met den internationalen toestand, deels omdat tenslotte de verkiezingsuitslag de kans op devaluatie geenszins heeft uitgesloten.

De geldmarkt heeft blijk gegeven van zeer groote gereserveerdheid der geldgevers. Deze situatie verscherpte zich in de nieuwe week, toen ook prolongatie voor het eerst weer boven het „ijzeren minimum" van ½ pCt. kwam, t.w. op ¾ pCt.

Voor al voor de buitenlandsche promessen geldt natuurlijk de moeilijke situatie van de markt. Het Fransche Guldenspapiert noemt men op 3¼ à 4 pCt. De omzetten blijven hier gering.

Ook de beleggingsmarkt had natuurlijk te lijden onder verkoopdruk, hetgeen zoowel geldt voor inheemsche als voor buitenlandsche obligatiën.

## HET ACCOORD TUSSEN NEDERLAND, BELGIË EN FRANKRIJK BETREFFENDE DE NEDERLANDSCHE EN BELGISCHE GROOTE ZEEHAVENS.

*De voorgeschiedenis.*

Het thans tot stand gekomen en openbaar gemaakte accoord tusschen Frankrijk, België en Nederland verdient uiteraard onze aandachtige belangstelling. Om de beteekenis van deze overeenkomst na te gaan verdient het aanbeveling tevoren in oogenschouw te nemen wat aan haar is voorafgegaan. Dan blijkt, dat zij de vrucht — laten wij hopen nog maar een eerste vrucht — is van de ontwikkeling van drie verschillende vraagstukken, te weten de herziening van de Rijnvaart-akte, de z.g. kwestie van de „surtaxes d'entrepôt et d'origine” en de regeling van de betrekkingen tusschen Nederland en België. Over het allervoornaamste hieruit vooraf enkele korte opmerkingen:

1. Vanaf de totstandkoming van de akte van Mainz in 1831 tot den wereldoorlog had het internationale regime over den Rijn zich dusdanig ontwikkeld, dat de Rijn tot een scheepvaartweg van den allereersten rang was geworden, waardoor hij een voorbeeld was van een in waarheid internationale rivier. De Rijn kende vrijheid van scheepvaart voor alle landen en gelijke behandeling van de schepen en goederen der oeverstaten met die van het eigen land. Gewaakt werd echter voor de veiligheid. De Rijnvaartakte schreef voor den schipper voor een schipperspatent, waaruit zijn voldoende bekwaamheid moest blijken, voor het schip een certificaat, verklarende de deugdelijkheid. Een regeling van het douanetoezicht zorgde, dat de vaart zoo min mogelijk belemmering onderdond. Het werd traditie het aanleggen van kunstwerken tevoren te onderwerpen aan overleg in de Centrale Rijnvaart-Commissie. Deze hield voorts toezicht op den waterweg, waarover eveneens inspecteurs waakten. De Centrale Commissie nam kennis van de klachten over de toepassing en de uitvoering van de Rijnvaart-akte en van de gemeenschappelijk door de oeverstaten vastgestelde reglementen en maatregelen.

Zoo kon Van Eysinga constateeren: „Il y a peu à améliorer dans le régime du Rhin; il y a par contre beaucoup à y gêner”<sup>1)</sup>.

Na den wereldoorlog wordt Frankrijk opnieuw oeverstaat en het Verdrag van Versailles gaat de Rijnvaart-akte wijzigen. Het is de bedoeling aan de Geallieerde en Geassocieerde Mogendheden een praeponderante plaats te geven. Straatsburg, dat een Fransche Rijnhaven was geworden, werd in plaats van Mannheim zetel der Centrale Commissie, in welke nu ook niet-oeverstaten, te weten Engeland, Italië en België, werden opgenomen. Met het beginsel der gelijkgerechtigdheid werd gebroken. Terwijl Nederland, Zwitserland, Engeland, Italië en België ieder twee stemmen kregen, werden aan Frankrijk en Duitschland ieder vier stemmen toebedeeld. Daarenboven mocht Frankrijk den president aanwijzen. De nieuwe Centrale Commissie zou de Rijnvaart-akte gaan herzien. Duitschland had zich tevoren gebonden<sup>2)</sup>.

Doch nu is Nederland er nog. Ons land ging er van uit, dat wijzigingen in de Rijnvaart-akte alleen met zijn toestemming konden worden tot stand gebracht. Met Frankrijk, België, Engeland en Italië gevoerde onderhandelingen leidden tenslotte tot overeenstemming, het z.g. protocol van 21 Januari 1921. Nog vóór de ratificatie van dit protocol kwamen er moeilijkheden. Beweerd werd, dat de besluiten der Commissie met meerderheid van stemmen zouden kunnen worden genomen. Tenslotte werd overeenstemming verkregen. In een additioneel protocol werd bepaald, dat de beslissingen van de Centrale

<sup>1)</sup> Evolution du droit fluvial international 1815-1919, Leyde, blz. 14.

<sup>2)</sup> Zie de art. 354 vlg. van het Verdrag van Versailles.

Commissie bij meerderheid van stemmen zouden worden genomen, maar dat geen enkele staat zou zijn gehouden die besluiten uit te voeren, waaraan hij goedkeuring onthield (Staatsblad 1923, No. 332).

Het bleek niet gemakkelijk de herziening van de Rijnvaart-akte tot stand te brengen. Eerst in November 1932 kwam het ontwerp in eerste lezing gereed. Tot dien was van de besprekingen in de Centrale Rijnvaart-Commissie niets bekend geworden. Door een ernstige onbescheidenheid werd dit ontwerp in een der Nederlandsche dagbladen gepubliceerd<sup>3)</sup>. Toen bleek, dat aan de Centrale Commissie grootere bevoegdheden werden toegekend, terwijl zij deze voor een deel eveneens zou gaan uitoefenen op de Rijn en Schelde verbindende tusschenwateren. Uiteraard was dit voor Nederland onaannemelijk.

Nadat vervolgens gedurende langen tijd niets werd vernomen, kwam op 4 Mei 1936 de z.g. modus vivendi tusschen alle staten behalve Nederland tot stand.<sup>4)</sup> Deze modus, bovenal te danken aan tusschen Duitschland en Frankrijk verkregen overeenstemming, zou op 1 Januari 1937 in werking treden. Het Rijnvaartregime wordt nu weer meer in overeenstemming gebracht met de grondslagen van de Akte van Mannheim van 1868; de groote bevoegdheden van de Centrale Commissie zijn geheel verdwenen, terwijl voor de tusschenwateren naar België de regeling van 1868 zal blijven gelden. Wel blijven de in het Verdrag van Versailles genoemde niet-oeverstaten in de Centrale Commissie vertegenwoordigd. Plotseling, één dag vóór den fatalen termijn, op 14 November 1936, bereikte de daarbij betrokken Regeeringen een rondschriften van de Duitsche Regeering, waarbij de modus vivendi tezamen met de bepalingen uit het Verdrag van Versailles nopens de mede op Duitsch territoir gelegene stroomen werd opgezegd, terwijl later werd verklaard, dat ook de akte van Mannheim voor Duitschland geen rechtskracht meer had. Wel deelde de Duitsche Regeering mede, dat zij autonoom voor den Rijn een regeling trof, conform de bestaande<sup>5)</sup>.

Toen daarop ook België en Frankrijk den modus opzegden, was deze van de baan, waardoor Nederland uit een moeilijk parket werd gered. Immers, het wilde tot den modus niet toetreden, hoewel, t.o.v. het ontwerp van 1932, veel ten goede was gewijzigd.

De Nederlandsche Regeering ging er evenwel — en terecht — van uit, dat, indien de akte van Mannheim moest worden gewijzigd, in ieder geval een einde moest komen aan de ongelijkheid, welke op den Rijn bestond in verband met de „surtaxes d'entrepôt et d'origine”.<sup>6)</sup> En in November 1936 was voor deze zaak nog geen oplossing verkregen.

2. Zoo komt dan aan de orde een bespreking van het tweede ontwerp, de kwestie der „surtaxes”.

De „surtaxe d'entrepôt”, speciale rechten op den invoer van goederen, die van buiten Europa over een niet-Fransche zeehaven worden aangevoerd, is niet een uitvinding van het na-oorlogsche Frankrijk, doch werd reeds in 1669 ingesteld om den directen handel met den Levant te bevorderen en werd daarna bij

<sup>3)</sup> Thans te vinden bij B. M. Telders, Der Kampf um die neue Rheinschiffahrtsakte, Rostock 1934.

<sup>4)</sup> Een overzicht van de voornaamste bepalingen is te vinden in een uitvoerige en interessante beschouwing van Dr. P. Ardens in „Völkerbund und Völkerrecht”, September-Oktober 1936, 3. Jahrgang, Heft 6/7. De modus vivendi met de algemeene artikelen van de herziene akte is te vinden in „Staats- und völkerrechtliche Grundlagen der freien Rheinschiffahrt”, zusammengestellt von Dr. P. Fellmann, Basel 1937. Het is wel merkwaardig, dat veelal, ook op privaatrechtelijk terrein, er in het buitenland eerder toe wordt overgegaan overeenkomsten bekend te maken dan in ons land.

<sup>5)</sup> Zie o.a. Dr. P. Ardens, Deutsche Wasserstrassen, Bemerkungen zur deutschen Note von 14-11-1936, in „Völkerbund und Völkerrecht”, Dec. 1936, 3. Jahrg., Heft 9.

<sup>6)</sup> Vgl. mededeelingen van Minister de Graeff in de Tweede Kamer op 1 December 1936. Handelingen 2e Kamer 1936-1937, blz. 689.

verschillende wetten opnieuw geregeld. Naast deze surtaxe kent de Fransche tariefwetgeving de „surtaxe d'origine" voor Europeesche goederen, die via een niet-Fransche haven worden aangevoerd, waarvan de eerste rudimenten te vinden schijnen in een wet van 1832. Terwijl de „surtaxe d'entrepôt" vrijwel alle goederen betreft, zowel grondstoffen als fabrieken, is de „surtaxe d'origine" slechts op een beperkt aantal goederen, voornamelijk grondstoffen, van toepassing. Bij wet van 28 Februari 1934 zijn deze rechten vervienvoudigd, i.v.m. de devaluatie van den Frank<sup>7)</sup>.

Na den wereldoorlog kwam Elzas-Lotharingen weer bij Frankrijk en bij besluit van 30 Januari 1919 werd het Fransche douane-regime op dit gebied toepasselijk verklaard en daarmee tevens het systeem van de „surtaxes". Nu had zich in de halve eeuw, dat de Elzas en Lotharingen tot Duitschland hadden behoord, een uitgebreid verkeer over den Rijn met de Nederlandsche en Belgische havens ontwikkeld. Daar het verkeer over den Rijn naar den Elzas en naar Lotharingen, met als middelpunt de haven van Straatsburg, slechts via niet-Fransche zeehavens kon geschieden, zouden de langs dezen weg in Frankrijk in te voeren goederen, voor zoover belast, aan de „surtaxes" zijn onderworpen, waardoor Straatsburg in een ongunstiger positie werd gebracht dan de Fransche zeehavens. Het behoeft niet te verwonderen, dat bovenal de Kamer van Koophandel te Straatsburg tegen deze achterstelling bij Duinkerken en Le Havre krachtig opkwam. Het vond uiteraard steun bij België, dat door de „surtaxes" voor het verkeer van Antwerpen via den Rijn met Elzas-Lotharingen ernstig nadeel vreesde. Frankrijk kwam voor een gedeelte — rekening houdend met de Fransche Noordzee-havens — tegemoet bij besluit van 23 December 1919, in hoofdzaak het volgende bepalende:

„Sont considérées comme transportées en droiture toutes les marchandises arrivant à Strasbourg par le port d'Anvers et la voie du Rhin, à condition que ces marchandises soient accompagnées d'un certificat délivré par le bureau français d'Anvers, et garantissant qu'elles sont arrivées en droiture dans ce port."

Hoewel oorspronkelijk bedoeld voor buitenlandse goederen, werd spoedig dezelfde vrijstelling toegestaan voor Fransche goederen, verzonden van Fransche of Algerijnsche havens naar Straatsburg via Antwerpen en den Rijn en omgekeerd. Tenslotte gold de vrijstelling ook voor het verkeer met de Fransche koloniën en protectoraten, echter slechts voor over Antwerpen en den Rijn vervoerde goederen en dus niet voor dit vervoer via Gent en evenmin voor vervoer van Antwerpen per spoor naar Elzas-Lotharingen.

Dit werd verkregen bij het op 18 April 1921 gesloten Fransch-Belgische accord. Volgens dit accord worden vrijgesteld van de „surtaxes" de buitenlandse goederen, vervoerd via de Belgische havens met bestemming naar de „départemens du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle", mits voldaan wordt aan de volgende twee voorwaarden:

1o „arrivée dans les ports belges sous connaissance direct et dans les conditions de transport où les marchandises de même nature arrivant dans les ports français bénéficient du transport direct";

2o „transport en droiture au départ des ports belges à destination des trois départemens du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, en passant par fer par Thionville et par eau par Strasbourg."<sup>8)</sup>

Deze regeling heeft zegenrijk gewerkt voor Straatsburg, dat zich tot een zeer belangrijk verkeerscentrum kon ontwikkelen, en eveneens voor Antwerpen, gedeeltelijk wel ten detrimente van de Fransche maar bovenal toch ten nadeele van de Nederlandsche Noordzeehavens. Niet alleen echter als een nadeel werd in Nederland deze achterstelling van de Neder-

landsche bij de Belgische havens gevoeld, maar tevens als een onrecht, als in strijd met de gelijkstelling, die de Rijnvaart-akte het vervoer over den Rijn wil waarborgen. Het schijnt, dat de Nederlandsche delegatie in de Rijnvaart-Commissie daartoe een beroep heeft gedaan op artikel 14 der akte, doch zonder succes.<sup>9)</sup>

Het schijnt voorts, dat het voor de Belgische zeehavens gunstige regime niet is toegestaan dan nadat België zijnerzijds de verplichting op zich had genomen om maatregelen te treffen, die het verkeer met Straatsburg zouden bevorderen. Te denken viel daarbij aan het gratis sleepen naar Dordt en aan een kanaal Antwerpen-Moerdijk. Aldus verklaarde het eerste nummer van het sindsdien zoo bekend geworden maandblad „La Navigation du Rhin".<sup>10)</sup> En het voegde daaraan toe: „Il est évident que si la Belgique tardait trop à remplir ces conditions, la France reprendrait sa liberté d'action et serait en droit de mettre fin au privilège exclusif dont jouit actuellement le port d'Anvers." Zoo doemt het derde onderwerp op, dat in deze kwestie een rol speelt.

3. Het einde van den wereldoorlog bracht tenslotte ook met zich een herziening van de verdragen van 1839, regelende de scheiding tusschen Nederland en België. Daardoor kwamen eveneens de Belgisch-Nederlandsche betrekkingen ter sprake en in 1920 was een nieuwe regeling voor deze betrekkingen ontworpen, waarin aan de toenmalige Belgische wenschen in zeer ver gaande mate was tegemoet gekomen. In deze regeling had ook een kanaal Antwerpen-Moerdijk een plaats gevonden, zoodat bij het boven besproken accord tusschen Frankrijk en België van 1921 inderdaad over het Moerdijk-kanaal kan zijn gesproken. Doordat België echter eerst in 1925 het verdrag tekenende, werd het eerst in dat jaar aan de Tweede Kamer voorgelegd.<sup>11)</sup> Zooals bekend nam deze het verdrag aan, doch werd het door de Eerste Kamer in 1927 verworpen, juist vooral vanwege het voor Nederland onaanvaardbare Moerdijk-kanaal. Uit een in 1929 verschenen Nederlandsch-Belgisch Witboek<sup>12)</sup> bleek, dat het ook toen nog niet mogelijk was de hangende vraagstukken te regelen en daarna is van een schikking niets meer bekend geworden. De verhouding tusschen de beide volken werd steeds beter, de concurrentie tusschen de Belgische en de Nederlandsche zeehavens steeds feller en scherper.

Zoo kon ook hier evenmin als in de twee hierboven genoemde onderwerpen in den loop van twintig jaren een oplossing worden bereikt.

België ging zelfstandig maatregelen nemen om de Rijnvaart te bevorderen.

In datzelfde jaar 1929 is België, nu de verkrijging van een kanaal Moerdijk niet mogelijk bleek, begonnen met de toekenning van Rijnvaartpremies. Voor goederen stroomopwaarts werd een premie van Frs. 2.50, voor ertsvrachten zelfs van Frs. 3 per ton beschikbaar gesteld. Ook voor het vervoer stroomafwaarts werden in bepaald omschreven gevallen premies gegeven. Oorspronkelijk werd aan schepen, varende onder Belgische — en zelfs ook wel onder Duitse — vlag, een verhoogde premie toegekend<sup>13)</sup>. Naar het schijnt werden deze extra-premies, na een klacht bij de Centrale Rijnvaart-Commissie, opgeheven<sup>14)</sup>.

<sup>9)</sup> Zie Mr. C. C. Gischler, „Surtaxes d'entrepôt et d'origine" in Economisch-Statistische Berichten van 15 Februari 1928. Het heeft in het verband van deze beschouwing geen zin nader in te gaan op de vraag, in hoeverre met recht op artikel 14 een beroep kan worden gedaan, hoe belangwekkend deze vraag ook is.

<sup>10)</sup> Van 10 November 1922.

<sup>11)</sup> Bijlagen Tweede Kamer 1924-1925, nr. 368. In een aanvullend protocol, gevoegd bij de M.v.A. aan de Tweede Kamer (Bijlagen 1925-1926 nr. 58), werd bepaald, dat de kosteloosheid van den sleepdienst zal worden opgeheven uiterlijk op den dag waarop het kanaal van Antwerpen naar den Moerdijk voor het verkeer zal worden opengesteld.

<sup>12)</sup> Zie E.-S.B. van 3 Juli 1929, blz. 602 vlg.

<sup>13)</sup> Zie een artikel in Het Volk van 7 Januari 1936.

<sup>14)</sup> Zie Algemeen Handelsblad, avondblad 29 Mei 1936.

<sup>7)</sup> Vgl. P. Boulet, Cours de législation et de réglementation douanières, 3me édition, Poitiers, blz. 422 vlg.

<sup>8)</sup> Zie voor het bovenstaande Boulet, a.v. blz. 161 vlg.

Daarnaast bestond sinds lang het gratis slapen van Antwerpen tot Dordrecht, terwijl op 1 April 1935 de goudwaarde van den Belga verminderde tot 72 pCt. van die, welke sinds 25 October 1926 had gegolden. De Belgische loodstarieven tenslotte bleven, ondanks de stabilisatie van 1926 en de latere devaluatie, op het oude bedrag gehandhaafd.

Dat al deze voordeelen voor de Belgische zeehavens groote nadeelen medebrachten voor de Nederlandsche, behoeft geen betoog en werd dan ook in de pers, in het Parlement en door de gemeentebesturen en Kamers van Koophandel van Rotterdam en Amsterdam bij voortdoring onder de aandacht gebracht en met cijfers gestaafd. Zoo greep tenslotte ook de Nederlandsche Regeering in, zij het in bescheiden mate. Bij de wet van 16 Mei 1934 (Staatsblad 255) werden de loodsgelden met 20 pCt. verlaagd en na de devaluatie van den Belga nog eens met 11 pCt. (wet van 10 October 1935, S. 601, 1o. K.B. van 18 October 1935, S. 612). Desondanks waren de loodsgelden in Nederland nog verscheidene malen hooger dan die in België.

Voorts verlaagden in het midden van 1936 de gemeentebesturen van Rotterdam en Amsterdam de haven- en kadegelden met 28 pCt., terwijl ook de kraangelden en de huren en erfpachtcanons van terreinen en loodsen op ongeveer gelijke wijze werden verminderd. Deze verlagingen zijn sindsdien verlengd. De Regeering verklaarde zich in beginsel niet ongenegen de extra-bijdrage uit het werkloosheidssubsidiefonds aan de gemeente voor het jaar 1936 zoodanig te verhoogen, dat het gemeentelijk budget van de vermindering der inkomsten door een verlaging van de gemeentelijke haventarieven met 28 pCt. uiteindelijk geen nadeelige gevolgen zou ondervinden. Aan deze principieele toezegging werd echter de voorwaarde verbonden, dat de gemeentebesturen op zich namen, voor zoover eenigszins mogelijk, te zullen doorzetten, dat de particuliere havenkosten met een gemiddelde van ten minste 15 pCt. zouden worden verlaagd<sup>15)</sup>. Hieraan is op groote schaal gevolg gegeven. Met ingang van 1939 zullen de uit de verlaging voortspruitende nadeelen alleen als bestanddeel van het algemeene budgetaire tekort invloed kunnen uitoefenen<sup>16)</sup>.

Tenslotte werd eveneens een grootere concurrentiemogelijkheid verkregen, sinds in September 1936 onze Gulden is gedeprecieerd. Ondanks den sterken aandrang daartoe weigerde de Regeering tot nu tot het verleenen van Rijnvaartpremies over te gaan. Zoo zeide de toenmalige Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart Gelissen op 11 September 1936 op den Rotterdamschen Havendag: „Als er geen andere uitweg is zal ik niet terug deinken van een strijd ten aanzien van de Rijnvaartpremies, maar ik stel er prijs op te verklaren, dat ik de voorkeur geef aan een vriendschappelijke regeling met onze Zuidelijke burenen. Het zou van het grootste belang zijn te komen tot coördinatie en samenwerking van de Noordzeehavens”<sup>17)</sup>. En in de Memorie van Antwoord aan de Tweede Kamer betreffende de Begroting van Economische Zaken voor het jaar 1939 (Bijlagen Tweede Kamer 1938—1939—2 No. 9, blz. 14) liet Minister Steenberghe gelijklopende klanken hooren: „Alhoewel de Regeering, zoolang geen oplossing is gevonden, zich stellig vrijheid van handelen moet voorhouden, heeft zij thans geen plannen de Nederlandsche havens op even kunstmatige wijze te steunen als zulks in België geschiedt. Zij is ook niet van meening, dat op die wijze een basis verkregen wordt voor overleg met België, om tot een aannemelijke regeling te geraken.”

Zoo hebben de boven behandelde problemen zich bovenal toegespitst op de concurrentie tusschen de

Nederlandsche en de Belgische zeehavens. En hier alereerst moest een bevredigende regeling worden verkregen; niet een regeling, waar alle normale concurrentie is uitgeschakeld, maar wel een regeling, waarbij de overheid zich ervan onthoudt de particulieren te helpen met telkens nieuwe steunmaatregelen om de zeehavens van het eene land den voorrang te verschaffen boven dien van het andere. Dat daarbij een einde moest worden gemaakt aan de in elk geval met den geest der Rijnvaart-akte strijdige ongelijke behandeling van de Rijnvaart ten aanzien van de „surtaxes”, behoeft wel geen betoog.

Zulk een regeling nu is in het thans tot stand gekomen accoord bereikt en wij moeten er onzen Minister van Buitenlandsche Zaken, evenals zijn Belgischen en Franschen ambtgenoot dankbaar voor zijn.

Wat bepaalt nu dit accoord?

*De inhoud van het accoord.*

1. Artikel 1 bepaalt:

„Les marchandises arrivant à Strasbourg, ou en partant, par la voie du Rhin, pour être considérées comme transportées en droiture aux termes de la législation française, peuvent indifféremment être transbordées, avec ou sans entreposage, dans les ports belges d'Anvers et de Gand et les ports néerlandais d'Amsterdam, de Dordrecht et de Rotterdam (y compris Vlaardingen, Schiedam et Hoek van Holland).

Les justifications à produire pour bénéficier du régime visé ci-dessus sont déterminées par la législation française.

Toutes les facilités qui seraient accordées par la France aux marchandises transitant par un des ports visés à l'alinéa premier seront étendues à tous les autres ports énumérés audit alinéa.”

Bij dit artikel behoort, ter verduidelijking, een briefwisseling, die bij het accoord is gevoegd. In de eerste plaats een brief van den Voorzitter der Fransche delegatie aan zijn Belgischen en Nederlandschen collega, waarin wordt bevestigd, dat het gevolg van deze bepaling is, naast de haven van Antwerpen ook de andere genoemde havens te doen deelen in de voorrechten, welke het Rijnverkeer tusschen Antwerpen en Straatsburg geniet. Daarnaast verklaart de Fransche voorzitter aan den Belgischen in een afzonderlijken brief, dat met deze regeling geen inbreuk wordt gemaakt op de Fransch—Belgische overeenkomst van 1921, voorzover deze betrekking heeft op vervoer, niet begrepen in de zoo juist tusschen de drie partijen gesloten overeenkomst.

Deze regeling moge ingewikkeld schijnen, in werkelijkheid sluit zij zich aan bij de historie. Er is gelijkenis te vinden met het Fransche besluit van 1919<sup>18)</sup> en aldus wordt aansluiting verkregen aan de Fransche fiscale wetgeving.

Volgens de getroffen regeling zullen nu de Nederlandsche havens op gelijke wijze als de Belgische profiteren van de vrijstelling van de surtaxes d'entrepôt et d'origine, met dien verstande evenwel, dat zulks alleen geldt voor het verkeer per schip over den Rijn en dus niet, zooals wél voor de Belgische havens, voor het vervoer per spoor. Dat de vrijstelling ook geldt voor Fransche goederen, verzonden van Fransche of Algerijsche havens naar Straatsburg over den Rijn, zoomede voor de goederen uit de Fransche koloniën en protectoraten, blijkt uit het hierna te behandelen artikel 2. De gelijkstelling van regime voor onze havens brengt mede, dat nu ook in de Nederlandsche havens Fransche douaneambtenaren — daartoe zouden ook de consulaire ambtenaren kunnen worden geroepen — zullen worden aangewezen voor toezicht op het vervoer van goederen, die de beoogde vrijstelling zullen krijgen.

Nederland krijgt evenwel de vrijstelling van de surtaxes voor zijn Rijnvervoer niet in eens. Volgens

<sup>15)</sup> Zie de mededeeling van den Regeeringspersdienst in N.R.C., ochtendblad van 29 Mei 1936.

<sup>16)</sup> Zie N.R.C., avondblad van 9 Maart 1938.

<sup>17)</sup> Zie N.R.C., avondblad van 11 September 1936.

<sup>18)</sup> Zie hiervoren blz. 289.

artikel 2 profiteeren van deze vrijstelling terstond de producten uit de Nederlandsche overzeesche gebieden. Na een jaar komt de beurt aan de goederen, komende van of met bestemming naar Fransche en Algerijnsche havens. Na twee en een half jaar volgen de goederen, komende van of met bestemming naar de Fransche koloniën en protectoraten, na vier jaren de goederen van Europeeschen oorsprong en na vijf jaren alle overige goederen.

Het zal aldus nog vijf jaren duren, voordat Nederland voor alle goederen de vereischte vrijstelling heeft verkregen. Natuurlijk valt dat te betreuren, al kan men er onze Regeering geen verwijt van maken, dat ook zij heeft moeten plooiën. Men kan er verder van uitgaan, dat noch de producten van onze overzeesche gebieden noch de goederen, afkomstig uit Frankrijk en zijn gebiedsdeelen het belangrijkste vervoer uitmaken in het Rijnverkeer tusschen Nederlandsche havens en Straatsburg. Men moet echter bedenken, dat nu toch eindelijk die gelijkstelling in het Rijnvervoer verkregen zal worden, die er overeenkomstig den geest der Rijnvaart-akte van 1868 steeds had moeten zijn en dat dan ook nimmer meer een dergelijke ongelijkheid mag ontstaan, wil men niet het gemeenschappelijke regime voor den Rijn voor goed onmogelijk maken. En daarbij spreekt het welhaast vanzelf, dat men, vrijstelling van surtaxes gevende, allereerst denkt aan de producten van het Nederlandsche gemeenebest.

2. Naast deze gelijkstelling heeft men naar een middel omgezien om het ingrijpen van den Belgischen en Nederlandschen staat in de concurrentiemogelijkheid van de Rijscheepvaart te binden. Daarvoor wordt in artikel 3 een „bestand” van tien jaren voorgeschreven. Gedurende dien tijd mogen de beide Regeeringen zonder voorafgaande overeenstemming geen enkelen bestaanden maatregel verscherpen, die bestemd is het verkeer van de eigen havens ten koste van die van het andere land te begunstigen, terwijl evenmin een nieuwe zoodanige maatregel mag worden genomen, een en ander met betrekking tot de Rijnvaart.

Het is hier niet de plaats, den vastgestelden tekst op zijn juridische waarde te toetsen. Het is immers een bekend feit, dat elke overeenkomst door een zekere mate van scherpzinnigheid en spitsvondigheid kan worden ontleed, totdat er, gelijk bij de ui, door Peer Gynt geschild, niets meer over is gebleven. De bedoeling is duidelijk en bij den goeden wil, die er heerscht, zal deze stilstand in den strijd om regeeringssteun en regeeringsmaatregelen ter bevordering van het havenverkeer in het eigen land zegenrijk kunnen werken. Voor Nederland beteekent dit wel bovenal, dat onze zeehavens niet gesteund kunnen worden met premies (artikel 4 alinea 6). Anderzijds worden in artikel 4 beperkende regelen gegeven voor de Belgische premies en wel de volgende:

a. België verbindt zich ertoe, dat het totale bedrag aan premies, dat het in een jaar geeft, niet hooger zal worden gesteld dan 16.400.000 Belgische Francs en dat de premies voor het afgaande verkeer nimmer boven de 4 miljoen zullen komen. Het protocol van onderteekening bepaalt, dat, indien gedurende de laatste helft van een jaar de verhouding van den Belga tot het goud een vermindering van meer dan 15 pCt. van den huidigen koers zou aanwijzen, de herziening een vermeerdering van het genoemde bedrag tot gevolg zal kunnen hebben, welke vermeerdering het percentage van de waardevermindering van den Belga niet zal overschrijden.

b. De premie mag per ton niet worden verhoogd en geen premies zullen worden gegeven voor goederen, die deze ook thans niet hebben.

c. België neemt de verplichting op zich dat, indien gedurende een jaar het vervoer te water uit de Belgische zeehavens met bestemming voor den Rijn boven de grens tusschen Nederland en Duitschland

in totaal 24 pCt. mocht overschrijden van de som van het vervoer te water, dat bij genoemde grens aankomt zowel van de Belgische als van de Nederlandsche zeehavens, de premies zoodanig zullen worden verlaagd, totdat het Belgische verkeer beneden de limite van 24 pCt. komt. Daarentegen is verhooging van de premies mogelijk, zolang het verkeer beneden de 18 pCt. is gedaald. De wijze, waarop deze verlaging en verhooging plaats vinden, wordt vastgesteld in overleg tusschen de Belgische en Nederlandsche Regeeringen, en, kunnen deze het niet eens worden, door arbitrage. Bij de bovenstaande getallen heeft men aansluiting gezocht aan de statistische gegevens, voor zoover deze konden worden geraamd. De noodige maatregelen voor het verkrijgen van de juiste statistische gegevens zullen moeten worden genomen. Men dient tenslotte in aanmerking te nemen, dat, ook wanneer België krachtens bovenstaande regeling tot verhooging van de premies zou mogen overgaan, het toch gebonden blijft aan het totale maximum van 16.400.000 Francs.

3. Volgens artikel 5 zullen de Belgische en Nederlandsche Regeeringen een gemengde commissie benoemen, die zoo mogelijk tot vaststelling van de havengelden in de havens van Antwerpen, Gent, Amsterdam en Rotterdam zal moeten komen. Deze commissie moet dat deel van haar rapport, dat betrekking heeft op de havengelden voor tramps, binnen drie maanden vaststellen en ten aanzien van de havengelden voor de andere booten binnen zes maanden, gedurende welke termijnen te dezon opzichte niets zal mogen worden veranderd.

4. Ten aanzien van de artikelen 6 en 7 zij met het volgende volstaam. Artikel 6 verklaart, dat naast de bepalingen van de artikelen 2, 3, 4 en 5 van de Rijnvaart-akte, die zulks uitdrukkelijk vaststellen, ook de bepalingen van de artikelen 7, 9, 10, 11 en 12 van deze akte van toepassing zijn op de Rijn en Schelde verbindende tusschenwateren. Het regime voor deze tusschenwateren is te vinden in artikel IX § 5 van het verdrag, op 19 April 1839 tusschen Nederland en België gesloten (Staatsblad 1939 No. 26), uitgewerkt in het verdrag van 5 November 1842 (Staatsblad 1843 No. 3) en in een reglement van 20 Mei 1843 (Staatsblad 1843 No. 45). Daarmede zijn de voor de scheepvaart gunstige bepalingen uit de toenmalige Rijnvaartakte van 1831 op de tusschenwateren van toepassing verklaard, zonder dat evenwel de werkzaamheden van de Centrale Rijnvaart-Commissie zich over deze wateren uitstrekken, terwijl evenmin de bepalingen over waterstaatswerken of gemeenschappelijke politiereglementen van toepassing zijn<sup>19)</sup>. Welnu, de artikelen 7, 9, 10, 11 en 12 hebben betrekking op den vrijen doorvoer, de douanebehandeling, plaatsen voor laden en lossen.

Volgens artikel 7 verbinden de contracteerende staten zich om de beginselen, neergelegd in de hoofdstukken III, IV, VII en VIII van de bij den modus vivendi behoorende herziene Rijnvaart-akte, binnen het kader van een nieuw Rijnregime, van toepassing te verklaren op de havens van Amsterdam, Rotterdam (met inbegrip van Vlaardingen, Schiedam en Hoek van Holland), Dordrecht, Antwerpen en Gent, zoomede op de verbinding met de zee of met België. Ook daartegen behoeft geen bezwaar te bestaan. Datzelfde bepaalt ook het slotprotocol van de bij den modus vivendi behoorende akte<sup>20)</sup>. Deze akte is nog steeds niet openbaar gemaakt. Zooals reeds werd opgemerkt, bestaat tegen den inhoud geen overwegend bezwaar meer. De Nederlandsche Regeering wilde ech-

<sup>19)</sup> Vgl. L. W. Wery, De Rijn en Scheldeverbinding tusschenwateren, Den Haag 1919, blz. 26 vlg., en Mr. J. P. A. François, Handboek van het Volkenrecht, Eerste Deel, Zwolle 1931, blz. 494. Van belang in dit verband is ook artikel 356 van het Verdrag van Versailles.

<sup>20)</sup> Aldus Dr. P. Ardens in zijn artikel in „Völkerbund und Völkerrecht”, Sept.-Okt. 1936, blz. 392.

ter aan een herziening van de bestaande akte alleen dan medewerken, indien aan de ongelijkheid ten aanzien van de „surtaxes” ondubbelzinnig een einde werd gemaakt. De onoverkomelijke bezwaren, die tegen het ontwerp van 1932 bestonden, te weten bovenal zeggenschap van de Centrale Rijnvaart-Commissie over de tusschenwateren, ook met betrekking tot de waterstaatswerken, waren volledig weggenomen. Immers, de herziene akte heeft, behalve de algemeene beginselen van de genoemde hoofdstukken, alleen betrekking op den Rijn boven Gorcum en Krimpen.<sup>21)</sup> Juist doordat eenzijdig tegemoet wordt gekomen aan de Nederlandsche verlangens en anderzijds de voor Nederland onaanvaardbare eischen geheel zijn verdwenen, is die sfeer van vertrouwen ontstaan, welke het mogelijk maakt tot het regelen van de hangende kwesties over te gaan. Daarvoor is een regeling van het havenverkeer van de beide landen stellig van overwegend belang. Het is thans gelukt een veelbelovend begin van orde te scheppen in het klunen van vraagstukken, dat hierboven werd aangeduid. Maar het is een begin. Naast een meer volledige regeling van de betrekkingen met België is bovenal van belang een herstel van het waarlijk internationale regime over den Rijn. Artikel 8 wijst daar heen:

„Les Etats contractants concerteront leurs efforts en vue du rétablissement de la communauté rhénane dans une pleine égalité des droits.

Ils s'engagent, pendant la continuation de ces efforts, à ne consentir que d'un commun accord à des modifications du régime actuellement applicable à la navigation du Rhin.”

De herziening van de Rijnvaartakte is al daarom van belang, omdat de bij het Verdrag van Versailles aangebrachte wijzigingen, die bij den *modus vivendi* op gelukkige wijze waren veranderd, inderdaad zullen moeten verdwijnen. Het zou van groote waarde zijn, indien daarbij ook Duitschland weder medewerkte.

Er is aldus weer beweging gekomen in het vraagstuk van de internationale Rijnvaart, een levensbelang voor West-Europa en zeker niet het minst voor ons land. In 1937 bedroeg het totale afgaande verkeer langs Lobith ruim 32 miljoen ton goederen, het opgaande ruim 25 miljoen. In 1938 werden, bestemd voor Nederland, te Lobith ingeklaard bijna 21 miljoen ton en, afkomstig van Nederland, uitgeklaard bijna 22 miljoen ton.

Het behoeft wel geen nader betoog, dat een goed régime voor den Rijn — waarbij op de allereerste plaats staat de noodzakelijkheid van de vrijheid op den Rijn, zooals die zich in ruim een eeuw heeft ontwikkeld — nu, als vroeger, voor Nederland een dringende eisch is. Wij moeten de hoop koesteren, dat de goede verstandhouding, welke, naar thans zeer concreet is gebleken, met België en Frankrijk bestaat, tot een bevredigende regeling van de internationale Rijnvaart zal leiden.

Het is evenwel uitermate bedenkelijk, dat in het protocol van ondertekening bij artikel 7 verklaard wordt, dat de Nederlandsche Regeering zich het recht voorbehoudt om in het kader van een nieuw algemeen stelsel voor de Rijnvaart de wetgeving betreffende de evenredige vrachtverdeling toe te passen op het binnenlandsche Nederlandsche vervoer op de Nederlandsche wateren. De Nederlandsche Regeering wil bij eventuele herziening van het Rijnvaart-regime het z.g. Rijnvaartlek dichten door te doen inperken de internationaal vastgelegde vrijheid van den Rijn, ten einde de evenredige vrachtverdeling op alle Nederlandsche wateren, blijkbaar tot in verre toekomst, te kunnen handhaven. Tegen een zoodanig voornemen kan niet sterk genoeg worden stelling genomen.

H. FORTUIN.

<sup>21)</sup> Aldus Dr. P. Ardens in zijn artikel in „Völkerbund und Völkerrecht”, Sept.-Okt. 1936, blz. 392.

## HET FRANSCH-BELGISCH-NEDERLANDSCH RIJNVAARTACCOORD.

De nieuwe Fransch-Belgisch-Nederlandsche overeenkomst, die dezer dagen werd geteekend, heeft te Rotterdam weinig geestdrift kunnen verwekken. Immers, nu vrijwel algemeen de juistheid van het Nederlandsche standpunt moest worden erkend, dat de Fransche *surtaxes d'entrepôt* et *d'origine* strijdig zijn althans met den geest van de Rijnvaartakte van Mannheim en dat de discriminatie tusschen de Belgische en Nederlandsche havens met betrekking tot deze *surtaxes* behoorde te verdwijnen, stelt het teleur, dat er niettemin 5 jaren noodig zullen zijn om op dit gebied in kleine *étappes* geheele gelijkstelling van de Nederlandsche met de Belgische havens te bereiken.

Meer dan om de uiteindelijke regeling van het vraagstuk der Fransche *surtaxes*, is de nieuwe overeenkomst echter van beteekenis om het daarin voorziene bestand van 10 jaren met betrekking tot de Belgische Rijnvaartpremies. Deze premies waren steeds, en vormen evengoed thans nog, een onnatuurlijke afleiding van vervoer ten nadeele vooral van Rotterdam en het is te betreuren, dat de Nederlandsche Regeering, trots den op haar uitgeoefenden drang, er niet toe heeft kunnen besluiten om dit „verkapte Moerdijkkanaal” van den eersten dag af actief te bestrijden. Voor Rotterdam, welks haven voor meer dan twee derden baseert op transitoverkeer, geldt het hier een belang van de eerste orde, te grooter omdat Rotterdam niet in gelijke mate als Antwerpen kan steunen op het vervoer van de eigen nationale industrie. Tegen iedere versmalling van de basis van het Rotterdamsche havenverkeer moet dus met zorg worden gewaakt en de eerste vereischte daartoe was het wegwerken van de ongelijkheid, geschapen door de Belgische kunstmatige middelen.

Het Belgische aandeel aan het totale opgaande Rijnvervoer van de Nederlandsche en Belgische zeehavens wordt in de overeenkomst vastgelegd op 24 pCt. en eerst na overschrijding van dit percentage zal een herziening van de Belgische Rijnvaartpremies in aanmerking komen. Mocht daarentegen de verhouding dalen tot beneden 18 pCt., dan volgt herziening naar de andere zijde. Voor de periode van 1 Mei tot einde 1939 is een eenigszins afwijkende verhouding vastgesteld, in afwachting dat de statistiek van de Lobith passerende goederen zal zijn aangepast aan de regeling, zooals deze met ingang van 1940 zal gelden. In de tegenwoordige statistiek van het langs Lobith Rijnopwaarts gaande vervoer zijn namelijk ook begrepen de niet uit de zeehavens afkomstige goederen, — zooals bijv. de Limburgsche steenkool (2 miljoen ton in 1938) en het directe Rijn-Zeevervoer, dat in beide richtingen zonder overlading de zeehaven passeert — zonder dat de samenstellende deelen van het totale vervoer geheel zuiver zijn gespecificeerd.

Bij de herziening der premies is wel te verstaan, dat België in geen enkel geval het jaarlijksche totale bedrag van Frs. 16.400.000 zal mogen overschrijden en van dit laatste bedrag zal ten hoogste Frs. 4.000.000 kunnen worden besteed voor het Rijnafwaartsche vervoer, voor hetwelk overigens geen verhouding is vastgesteld. Verder verbindt België zich om aan het stelsel der Rijnvaartpremies geen uitbreiding te geven door daarin vervoer te betrekken, dat deze premies thans niet geniet. Voor het geval van een nieuwe Belgische devaluatie van meer dan 15 pCt. heeft België zich in het slot-protocol nog een overeenkomstige verhooging van het bedrag der Rijnvaartpremies voorbehouden.

De toegestane 24 pCt. is aan den hoogen kant, immers, zelfs hooger dan het werkelijke Belgische aandeel in het Rijnvervoer in 1937, toen het culminatiepunt werd bereikt van de voordeelen, die België, behalve van de Rijnvaartpremies en de overige kunstmatige middelen, ook als gevolg van de Franc-

devaluatie hebben genoten door lagere loonen en lagere loods- en havengelden. Er moge in dit verband aan worden herinnerd, dat na de Belgische devaluatie van Maart 1935 het loon van een havenarbeider te Antwerpen nog slechts ongeveer de helft bedroeg van dat te Rotterdam en eerst de Antwerpsche havenstaking van Juni 1936 en de invoering van de 40-uren week in October 1937 hebben aan deze wanverhouding een einde gemaakt. Intusschen echter hadden Antwerpen en Gent belangrijke vervoeren van Rotterdam tot zich weten te trekken, waarvan zij ook in 1937 nog een gedeelte hadden behouden.

Ook het aangenomen plafond van Frs. 16.400.000 is aan den hoogen kant. De Belgische begrooting voor 1938 immers vermeldt een bedrag van niet meer dan Frs. 15.000.000 voor Rijnvaartpremies naar den tegenwoordigen maatstaf.

Nederland heeft zich thans verbonden om gedurende 10 jaren geen Rijnvaartpremies in te voeren en op deze wijze wordt dus voor België een onrechtmatige toestand geconsolideerd, dien het zich door kunstmatige middelen heeft kunnen verwerven ten koste van de Nederlandsche havens. Eén van die kunstmatige middelen, het kosteloze sleepen tusschen Antwerpen/Gent en Dordrecht voor Straatsburgervoer, blijft bovendien nog gehandhaafd.

Welke voordeelen brengt nu voor Rotterdam de geleidelijke opheffing van de Fransche surtaxes? Bij het betrokken vervoer naar Straatsburg, zooals in de 5 etappes voorzien, gaat het naar mijn schatting in totaal om een hoeveelheid van ruim 500.000 ton per jaar. Uit hoofde van de vrijstelling van de surtaxes viel dit vervoer tot heden den Belgischen haven zonder moeite in handen. Door de Nederlandsche mededinging bestaat de mogelijkheid, dat de omvang van dit vervoer thans zal stijgen, doch zal moeten worden afgewacht welk aandeel de Nederlandsche havens tot zich zullen weten te trekken. Er dient mede op gerekend te worden, dat dit vervoer sedert vele jaren onomstreden via België ging en zich dus voor een groot gedeelte daar zal hebben vastgezet. Indien dus ons aandeel aan dit vervoer — geleidelijk in 5 jaren! — de eenige prijs is, dien België onder Franschen druk heeft betaald voor het 10-jarig bestand met betrekking tot de Rijnvaartpremies, dan heeft België geen slechte zaak gedaan!

Wil men het voorstellen, dat de in art. 5 voorziene mogelijkheid van een verhooging van de havengelden in de onderscheiden havens een voordeel voor Nederland is, dan dient gezegd, dat dit zeker niet minder voor België geldt en voorts moet worden afgewacht, of de concurrentie van de Duitsche havens een verhooging van eenige beteekenis zal toelaten.

Bij de redenen, die voor de Nederlandsche Regeering hebben gegolden om te weigeren Rotterdam tegen de gevolgen van de Belgische Rijnvaartpolitiek te beschermen en zich thans door dit accoord voor 10 jaren de handen te laten binden, heeft ongetwijfeld de wensch voorop gestaan om te komen tot een regeling van alle met België hangende geschillen en het kan niet worden ontkend, dat hierbij de tegenstelling Antwerpen—Rotterdam steeds een beletsel heeft gevormd. Is dan nu de weg geëffend om de overige kwesties met België zonder veel moeite te regelen en tot een nauwe en vriendschappelijke samenwerking met onze Zuidelijke burenen te komen — in welke samenwerking ook Rotterdam zich oprecht zal verheugen — toch moge uit het voorgaande blijken, dat de gevonden oplossing voor Rotterdam een offer beteekent, waarin het echter zal berusten om de algemeen Nederlandsche belangen, die ermede zijn gemeoid. Wel moge hier echter de verwachting worden uitgesproken, dat onze Regeering zich dit offer zal weten te herinneren, wanneer de Rotterdamsche haven zich onverhoopt in de toekomst voor moeilijkheden zal zien geplaatst en een beroep op de Regeering zal moeten doen.

H. F. KERSTEN.

## OVERHEIDSINVESTEERINGEN IN TIJDEN VAN DEPRESSIE.

In verschillende tijdschriftartikelen en redevoeringen vindt men het vraagstuk behandeld, of openbare werken in tijden van depressie toelaatbaar zijn, of bij de bepaling van het bedrag, dat deze werken kosten, rekening mag worden gehouden met bedragen voor bespaarde steunuitgaven en tenslotte of bij de beoordeeling van de rentabiliteit van dergelijke objecten de in de toekomst door die objecten opgeroepen werkgelegenheid in rekening mag worden gebracht en, zoo ja, of dat mag voor de toekomstige loonsom<sup>1)</sup>:

In het onderstaande zal dus niet gesproken worden over de openbare werken, die rechtstreeks rendabel zijn, d.w.z. dat zij in de toekomst opbrengsten zullen opleveren, waaruit rente en aflossing kunnen worden betaald op voor de totstandkoming af te sluiten leeningen. Dat deze werken altijd toelaatbaar zijn, zal weinig tegenspraak ontmoeten. Ook zal in het hieropvolgende niet gesproken behoeven te worden van die openbare investeringen, die het noodzakelijk gevolg zijn van overgingen van defensieven aard. Hier geldt niet eenigerlei economische overweging, maar wordt de wenschelijkheid of de noodzaak gesteld tegenover het direct geldelijk offer. Ter sprake zullen dus alleen komen die andere openbare werken, waarvan de rentabiliteit niet bij voorbaat vaststaat.

### *De toelaatbaarheid.*

Bij het bepalen van het standpunt ten aanzien van openbare werken in de depressie, m.a.w. in een tijd, waarin de overheidsrekening een nadeelig saldo aanwijst, moet men zich eerst afvragen, of men wensch te aanvaarden, dat de overheid in zoo een periode tekorten doet ontstaan met de bedoeling, die later in de hausse in te loopen. Gaat men er immers vanuit, dat de overheid nooit of te nimmer nadeelige saldi der rekening mag aanvaarden, dan behoeft het geen betoog, dat men ook afwijzend staat tegenover het besteden van geld aan openbare werken, die niet rechtstreeks rendabel zijn en waarvan de financiering derhalve niet ten laste van de kapitaalrekening zal mogen geschieden.

Aanvaardt men echter het standpunt, dat het tot op zekere hoogte toelaatbaar is, om in de depressie bewust tekorten te maken met de bedoeling, om die later in de hausse in te loopen, dan zal men zich in de eerste plaats moeten bezinnen op de mogelijkheid daartoe en de begrenzingen daarvan<sup>2)</sup>. Deze elementen worden bepaald door:

- 1o. de grens van het belastingheffend vermogen van de overheid;
- 2o. de kans, dat in betere jaren de belastingmaatstaf onaangetast kan blijven;
- 3o. de kans voor de overheid om in de depressie voor de tekorten op langen termijn dekking te vinden op de kapitaalmarkt.

Gaat men eenmaal zoover, dan heeft men in feite het economisch motief bij het beoordeelen van de toe-

<sup>1)</sup> Zie o.a. „Kunstmatige werkverruiming en rentabiliteit” door Mr. Dr. A. van Doorninck in E.-S.B. van 22 Februari 1939, blz. 148; „Vooruitzichten voor openbare werken-politiek” door A. Parent in E.-S.B. van 25 Januari 1939, blz. 66; „De resultaten van een proef” door Meyer de Vries in E.-S.B. van 4 Januari 1939, blz. 10; „Eenige groote objecten” door Meyer de Vries in E.-S.B. van 28 December 1938, blz. 985 en de beide artikelen over „Loontoeslagen” door A. Kaam in E.-S.B. van 16 en 23 Februari 1938 blz. 120 en 141.

<sup>2)</sup> Maar hoe men ook tegenover deze vraag staat, voorop moet worden gesteld, dat ook in de depressie de overheidsrekening een zuiver beeld geeft van de resultaten van het overheidsbeheer. Dat dus niet op den kapitaaldienst komt te drukken, wat niet besteed wordt aan objecten, uit welker directe of indirecte toekomstige opbrengsten de dienst der leening on the long run kan worden gedekt. De gewone dienst worde op geen enkele wijze geflatteerd.

laatbaarheid van overheidsinvesteringen reeds vaarwel gezegd.

Het is, naar het mij voorkomt, ook voor weinig bestrijding vatbaar, dat in een depressieperiode van eenigszins langen duur met een werkloosheid, die naast conjunctureele ook structureele oorzaken heeft, de grens, bij de beoordeeling of een bepaald werk mag worden geëntameerd, niet moet worden getrokken bij die werken, die nog juist in de toekomst hun rendement, hetzij direct, hetzij indirect (door besparingen, door verhooging van de economische weerbaarheid van het volk als geheel) opleveren. In deze omstandigheden toch gelden motieven van behoud van volkskracht, van voorkomen van demoralisatie door langdurig uitgeschakeld zijn uit het economisch leven, die zwaarder kunnen wegen dan de directe rentabiliteit. Men kan dan bewust een offer brengen tot behoud van deze zedelijke waarden, mits slechts tot uiting kome, hoe groot dat offer is en niet door boeking der uitgaven op den kapitaaldienst een schijn van rentabiliteit worde gewekt.

Uitgaande van deze criteria, is juist een periode van depressie uitermate geschikt voor het totstandbrengen van wenschelijke of fraaie overheidswerken, omdat de daardoor te scheppen behoeftebevrediging inderdaad uit „meerkosten” ontstaat en dus als gemeenschapsoffer goedkooper is dan in een tijd, waarin de arbeid, daaraan te besteden, zou moeten worden onttrokken aan andere toepassingen en deze dus een waarde heeft, die hij in de depressie mist. Dit brengt mij vanzelf tot de tweede vraag.

#### *De kapitaalkosten van overheidsinvesteringen in de depressie.*

Bij de beoordeeling van het bedrag der kapitaalkosten van een overheidsinvestering in de depressie zal men veelal aftrekken het bedrag aan bespaarde steunuitgaven. Uit het hierboven geschrevene blijkt reeds, dat dit m.i. volkomen toelaatbaar is. In een tijd toch, dat de arbeid voor een groot deel geen em-plooi kan vinden, heeft die arbeid, maatschappelijk gezien, ook geen waarde, zoodat het logisch is, dat men bij berekening der kapitaalkosten slechts in rekening moet brengen het bedrag, dat aan hen, die bij de betrokken werken arbeid vinden, meer wordt betaald, dan wat de overheid hun zou moeten betalen gedurende hun anders zekere werkloosheid, m.a.w. men mag de bespaarde steunuitgaven aftrekken. Feitelijke zou men, ware dit op geld te waardeeren, bovendien nog mogen aftrekken een bedrag, dat zou voorstellen de waarde voor de gemeenschap van het voorkomen van demoralisatie en achteruitgang van arbeidsgeschiktheid door leeglopen, maar, waar dit tot de onmeetbare grootheden behoort, zullen wij deze „aftrek” maar buiten beschouwing laten.

De juistheid van de overheidsrekening brengt evenwel met zich mede, dat men dien aftrek van steunuitgaven ook inderdaad als zoodanig boekt en dus de kapitaalrekening van de betrokken werken werkelijk vermindert met de bespaarde steungelden, om die som te laten drukken op den gewonnen dienst van het jaar van betaling, ook als die betaling deel zou uitmaken van een uitdrukkelijk geconstateerd tekort. Juistheid van rekening blijve primaire eisch.

#### *Rentabiliteitsbeoordeeling.*

Indien men mij tot zoover heeft willen volgen, zijn wij het eens geworden over de toelaatbaarheid van op zichzelf niet rendabele of onafwijsbaar noodzakelijke overheidsinvesteringen in de depressie en over de wijze, waarop het daarin gestoken kapitaalbedrag moet worden vastgesteld. Rijst de derde vraag, hoe moet men, gegeven dit kapitaalbedrag, de toekomstige baten bepalen op grond waarvan men zal besluiten tot de mate van rentabiliteit der uit te voeren werken. Het is toch duidelijk, dat deze mate van rentabiliteit de volgorde bepaalt, waarin deze werken tot uitvoering zullen moeten komen. Men

brengt niet willens en wetens een grooter offer dan strikt noodzakelijk is.

Wil men nu bij het bepalen van de opbrengst on the long run in rekening brengen de waarde van de door het betreffende object in de toekomst op te roepen werkgelegenheid, dan beteekent dit dus, dat men — ware die beschouwde voorziening achterwege gebleven — voor de periode, waarover men deze zaken beschouwt, uitgaat van de overtuiging, dat wij in Nederland blijvend met een teveel aan werkkrachten zullen zitten, die geen arbeid kunnen vinden. Wij raken hier een heel moeilijk punt. Immers, een blijvend teveel aan werkkrachten beteekent, dat door een structureele verschuiving in de Nederlandsche volkshuishouding en haar aanpassing aan de taak, die zij in de wereldhuishouding heeft te vervullen, de Nederlandsche volkshuishouding kwantitatief te groot is. Het komt mij voor, dat dit een zeer pessimistische wijze is, om deze zaak te beschouwen en dat het, vóór men ertoe besluit, dit als uitgangspunt te nemen, noodzakelijk zal zijn, eerst alle krachten in te spannen om te trachten een oplossing te vinden, die deze toch wel uiterst sombere visie logenstraft.

Neemt men deze sombere prognose als uitgangspunt, dan mag m.i. de overheid, om in de toekomst van dien last bevrijd te worden, in werkgelegenheid scheppende investeringen geld steken, zoolang het bedrag, waarmede de investering de rentabiliteitswaarde overschrijdt, in een redelijk aantal jaren uit dan te besparen steunuitgaven kan worden gewonnen. Hiermede is tegelijk beantwoord het tweede deel van mijn derde vraag en wel in dien zin, dat, n.m.m. de totale nieuw te investeren som de rentabiliteitswaarde niet mag overschrijden met de gekapitaliseerde loonsom der in de toekomst op te roepen werkgelegenheid, maar slechts met de gekapitaliseerde waarde der in de toekomst te besparen steunuitgaven. Voorwaarde voor deze handelwijze is echter wederom, dat dan gedurende de geheele periode de afschrijving ook worde gebracht ten laste van den gewonnen dienst.

#### *Gestyleerde toepassing op een openbaar werk.*

Tot welke resultaten voert nu het toepassen van bovenstaanden gedachtengang op een bepaald openbaar werk? Als voorbeeld kies ik een werk, dat reeds eerder in debat is geweest en waarvan de cijfers vrij nauwkeurig bekend zijn, t.w. de droogmaking van de Noorder Buurtsche polder door de stichting „Landverbetering Zuid-Holland”. Aan deze drooglegging wordt met inbegrip van aankoopssommen ten koste gelegd een uitgave van in totaal . . . . . f 1.327.000 In dezen som is begrepen aan door de overheid uit te sparen steun . . . . . „ 450.000 De kosten van dit werk voor de gemeenschap bedragen dus, indien men bovenbedoelde f 450.000 laat drukken op den gewonnen dienst van de jaren, waarin deze besparing tot stand komt, . . . . . f 877.000 Opgegeven is, dat gewonnen wordt aan oppervlakte 225 ha, waarvan de waarde on the long run geschat wordt op f 1.800 per ha, of in totaal op . . . . . „ 405.000 waaruit volgt, dat het verschil tusschen het geïnvesteerde bedrag en de rentabiliteitswaarde bij dit werk zal bedragen <sup>3)</sup> f 472.000

Wil men nu de toelaatbaarheid beoordeelen, dan zal men zich dus in de eerste plaats hebben af te vragen, of het aannemelijk geacht moet worden, dat h.t.l. een dusdanige werkloosheid blijvend zal optreden, dat aan nieuw tot stand te brengen arbeidsgelegenheid inderdaad behoefte is. Geloof men dit — en meer dan gelooven kan het toch eigenlijk niet

<sup>3)</sup> Deze cijfers zijn alle ontleend aan een artikel van Meyer de Vries in E.-S.B. van 28 Dec. 1938 en zonder critiek op hun juistheid hier overgenomen. Het gaat er mij om den gedachtengang te demonstreeren en niet om een pleidooi te leveren voor of tegen de uitvoering van dit bepaalde openbare werk.



zijn —, dan zal dus de uitgave van f 472.000 uit de overheidskas op dit moment gerechtvaardigd zijn, indien dit bedrag in een redelijken termijn gedelgd kan worden door een betaling ten laste van den gewonnen dienst van het bedrag, dat de Overheid gedurende dien termijn zal besparen aan steunuitgaven als gevolg van de bovenbedoelde nieuw geschapen werkgelegenheid. Waar wij nu lezen, dat deze grondexploitatie een loonsom zal oproepen van rond f 22.500 per jaar, mogen wij dus aannemen, dat — wederom bij blijvende werkloosheid — een steunbedrag kan worden uitgespaard door deze polderexploitatie van f 15.000, m.a.w. dat, indien men gedurende ca. 32 jaar f 15.000 laat drukken op den gewonnen dienst, en deze besteedt om op den kapitaaldienst die f 472.000 te delgen, deze uitgave terugbetaald kan worden uit bespaarde steungelden in de toekomst, evenwel zonder dat er dan nog rente vergoed kan zijn.

*Overheidssteun voor particuliere investeringen.*

De heer Fentener van Vlissingen heeft er reeds meermalen op gewezen, dat het in de tegenwoordige omstandigheden nog belangrijker is om de rentabiliteit van het particuliere productie-apparaat in den ruimsten zin van het woord op te voeren dan om verschillende openbare werken uit te voeren, die vaak in sterkere mate een luxe karakter dragen.

Zoolang een volk beschikt over een overmaat van arbeidskracht, waarvoor het geen rendabele aanwending kan vinden, is het opvoeren van de economische weerbaarheid van dat volk een vraagstuk, dat zich niet noodzakelijk hoeft te beperken tot het uitvoeren van verschillende openbare werken als bruggen, wegen, landschapsverfraaiing, enz. Het entameeren van agrarische werkobjecten, zoals er hierboven een is behandeld, gaat ook daar reeds boven uit en stelt aan een particulieren landbouwondernemer in Nederland nieuw productiemiddel ter beschikking dan wel verbetert de kwaliteit van reeds bestaande productiemiddelen van anderen (ruilverkaveling, ontwatering, enz.). Van deze objecten tot subsidieering van overheidswege van de industriële of diensten verleenende apparatuur van het Nederlandsche volk, lijkt slechts een kleine schrede.

Maar deze kleine schrede kon wel eens een grooten stap blijken te zijn. In de eerste plaats al daarom, omdat hier ongemerkt gegeneraliseerd wordt. Gaat men van het gebied der agrarische of bouwkundige werkverschaffing over op dat der industriële werkverruiming, dan komt een ander vraagstuk in geding en wel de vraag of onze werklozen inderdaad zoodanig over de verschillende beroepen verdeeld zijn, dat een voldoende aantal beschikbaar is, die de te verrichten werkzaamheden kennen. Onze werkloosheidsstatistieken maken hier het vellen van een juist oordeel vooralsnog niet mogelijk.

Bovendien raakt een dergelijke subsidieering zoo diep de opbouw van ons geheele economisch apparaat, dat men zich ernstig moet afvragen of bij rechtstreeksche overheidssubsidieering de nadeelen wel door de voordeelen worden overtroffen. Men late den ondernemer toch vooral de hoofdelementen van zijn functie: het initiatief en het aanvaarden van risico!

Toch kan het boven behandelde ons wel wat te dezen opzichte leeren en wel dit, dat de Overheid zoodra een particuliere investering extra werkgelegenheid bij het tot stand brengen van een productiemiddel creëert en in de toekomst blijvende werkgelegenheid oproept, terecht kan overwegen om ten laste van den gewonnen dienst te hulp te komen.

Zoolang het initiatief blijft bij de ondernemers en deze het risico aanvaarden kan er voor de Overheid een taak liggen in het op ruimeren schaal dan tot nu toe verschaffen van — elders moeilijk verkrijgbaar — kapitaal, tegen matige rente en in het — onuitsproken — besef, dat mochten de aflossingen achterwege blijven, het brengen van deze verliezen ten laste van den gewonnen dienst door de steunbesparingen gemotiveerd en tevens beperkt wordt. M. C.

## HET INCOURANTE NIET-VOLGESTORTE AANDEEL.

Mr. J. Wilkens heeft in zijn artikel in het nummer van 15 Maart van dit blad de figuur van het niet-volgestorte aandeel in ons financieel economisch leven voortreffelijk belicht. Over zijn conclusie echter, dat in Nederland momenteel geen behoefte lijkt te bestaan aan bijzondere maatregelen op het stuk van het obligo van aandeelhouders, valt van het standpunt van meerdere instellingen op niet-volgestorte aandelen wel het een en ander te zeggen.

*De incurantheid.*

Het feit nl., dat de niet-volgestorte aandelen in het bijzonder van vele hypotheekbanken, de scheepsverbandmaatschappijen en enkele andere financiële instellingen in den loop der jaren steeds incuranter zijn geworden, vervult insiders wel degelijk met zorg. Als oorzaak voor de toenemende incurantheid dezer aandelen spelen in de eerste plaats factoren van algemeenen aard een rol: de „depressie” sedert 1931 en de bij voortduring onoverzichtelijke politieke situatie hebben het vertrouwen van het beleggend publiek nu eenmaal diep geschokt. Waarschijnlijk hebben verder de veranderde omstandigheden op de hypotheekmarkt, de belangen, die meerdere instellingen op niet-volgestorte aandelen in Duitsland hebben en het beroep op de Schuldbriefwet van 1934, waartoe enkele banken zich gedwongen zagen, ertoe bijgedragen, dat de betreffende aandelen over het algemeen bij den belegger geen genade meer vinden. Het zwaard van Damocles in den vorm van het opvraagbare obligo, vervult in de precare tijden, welke wij thans beleven, vele beleggers met onbehaaglijke gevoelens en met een verlangen, deze onzekerheid af te wentelen.

*Negatieve waardeering.*

Zelfs geldelijke offers worden in dit verband niet geschuwd en het gevolg is, dat niet-volgestorte aandelen van een aanzienlijk aantal instellingen met min of meer belangrijke toebetalingen worden verhandeld.

Een bestudeering van de jaarcijfers van vele dezer maatschappijen wettigt geenszins de negatieve waardeering harer aandelen en de meeste van haar kunnen, zooals trouwens in groote lijn bezien het geheele Nederlandsche hypotheek- en scheepsverbandbedrijf, onbetwistbaar op een voortreffelijken staat van dienst wijzen, niet in het minst voor aandeelhouders. De bedrijven in kwestie zijn opgebouwd op de nu sedert vrijwel een halve eeuw ingeburgerde constructie van een klein gestort kapitaal plus obligo als zekerheid met daarnaast een veelvoud aan schuldbrieven als werkkapitaal en het is gedurende genoemd tijdsbestek slechts zeer zelden voorgekomen, dat obligo van aandeelhouders werd opgevraagd. Maar die overwegingen werken blijkbaar niet een rustiger waardeering van het risico, verbonden aan het bezit van niet-volgestorte aandelen, in de hand; de animo voor deze waarden is bedorven.

Dat de negatieve waardeering der aandelen niet slechts voor den houder, doch ook voor de betrokken maatschappij ongunstig is, is duidelijk. Allereerst is het voor de maatschappijen in kwestie uit den aard der zaak onbehaaglijk, wanneer haar aandelen met toebetaling worden verhandeld. Verder is, zoolang deze toestand voortduurt, een publieke kapitaalsuitbreiding niet mogelijk, die noodig zou kunnen worden, zoodra de schuldbriefuitgifte, gebonden aan de statutaire verhouding tot het kapitaal, weer eens begint op te leven. Weliswaar is deze kwestie thans niet aan de orde, daar er vrijwel over de geheele lijn een belangrijke reductie van het bedrag aan uitstaande schuldbrieven plaatsgevonden heeft (de oorzaken daarvoor moeten bij het bestek van dit artikel buiten

beschouwing blijven), maar het getij kan keeren en het zou van te groot pessimisme getuigen, de mogelijkheid van vloed na eb niet onder de oogen te willen zien. Echter ook voor het oogenblik zijn er praktische bezwaren van zwaarwegenden aard verbonden met het negatieve koersniveau der niet-volgestorte aandeele.

*Achteruitgang in kwaliteit van gegadigden voor deze aandeele.*

De algemeene ongeliefdheid der niet-volgestorte aandeele brengt met zich mede, dat het aantal kapitaalcrachtige reflectanten voor deze aandeele uiterst schaarsch is. Wel zijn er kapers op de kust in de personen van niet-kapitaalcrachtige aspirant-koopers, die belust zijn op de toebetalings. Er zijn door dat soort van reflectanten allerlei foefjes bedacht om zich als aandeelehouders te doen accepteren: men heeft syndicaten gevormd, welker leden zich onderling voor elkaars obligo tegenover verschillende maatschappijen aansprakelijk verklaarden, reflectanten hebben zelf of via dubieuze informatiekantoren onjuiste verklaringen over hun vermogenstoestand en boniteit afgegeven. Het gevolg is geweest, dat de maatschappijen zeer huiverig zijn geworden om aandeele over te schrijven en de daarmee verbonden décharge aan oude aandeelehouders te verleenen, er zijn er zelfs, die praktisch in het geheel geen overschrijvingen van onvolgestorte aandeele verrichten. Maar uit den aard der zaak blijft er aanbod van aandeele loskomen: vele der genoemde instellingen werden omstreeks het begin dezer eeuw opgericht en geleidelijk overlijden er steeds meer oude aandeelehouders, wier erven de aandeele bij de boedelscheiding vaak willen wegdoen met het oog op het obligo. Verschillende boedels werden reeds met het oog op de daarin voorkomende niet-volgestorte aandeele verworpen, waardoor voor die aandeele feitelijk geen houder meer bestaat. Ook in faillissementen met gering actief komen niet-volgestorte aandeele voor. Dit alles voert tot een stijgend aantal onverkoopbare aandeele en tot weer hooger toebetalingskoersen, in het kort: een staat van zaken, die op den duur niet bestendig mag blijven.

*De noodzaak vraag naar aandeele te creëren.*

Een verandering in deze ongewenschte toestanden kan slechts door het ontstaan van vraag naar de niet-volgestorte aandeele bereikt worden. Een zoodanige vraag bij het publiek aan te kweken, lijkt onbegonnen werk. Maar de omstandigheid van belangrijke inkrimping van de schuldbrief-circulatie, die bij vele der betrokken instellingen heeft plaats gehad en nog plaats vindt, doet een middel aan de hand om van den nood een deugd te maken en de zoo noodige vraag aan de zijde van de maatschappij zelf te doen ontstaan.

Circulatievermindering beduidt in wezen verstoring van de verhouding kapitaal/schuldbrieven, d.w.z. het kapitaal eener instelling, wier schuldbrieven-circulatie terugloopt, wordt in dezelfde verhouding onnoodig groot als de statuten voor de relatie tusschen kapitaal en schuldbrieven voorschrijven. Vermindert bijv. bij een hypotheekbank, die het tienvoud van het kapitaal aan pandbrieven mag uitgeven, de circulatie met f 1.000.000, dan is het kapitaal f 100.000 te groot geworden.

Het lijkt billijk, althans in tijden van belangrijke teruggang der schuldbrieven-circulatie deze verhouding door kapitaalreductie te kunnen herstellen, evengoed als men gedwongen is het kapitaal te vergrooten, indien men bij de uitgifte in gunstiger tijden tot het statutair vastgestelde maximum is gekomen.

*Inkoop van eigen aandeele.*

De gedachte van kapitaalreductie door inkoop van eigen aandeele ligt hier voor de hand, ware het

niet, dat artikel 41a van de Wet op de Naamloze Vennootschappen inkoop van eigen niet-volgestorte aandeele uitsluit. Dit verbod is tegenover de wettelijke bevoegdheid tot inkoop van eigen *volgestorte* aandeele niet duidelijk en nauwelijks te verdedigen. (Zie o.m. Prof. v. d. Heyden in zijn handboek v. d. N.V.). Welke de overwegingen van den Wetgever hiertoe geweest mogen zijn, het is welhaast zeker, dat hij de eventualiteit van toebetalingskoersen niet onder de oogen heeft gezien. Zoo men eenmaal inkoop van eigen aandeele principieel aanvaardt, zijn er tegen inkoop van eigen niet-volgestorte aandeele met toebetalings geen steekhoudende argumenten aan te voeren.

\* \* \*

Nemen wij een praktisch voorbeeld.

Een niet-volgestort aandeel eener hypotheekbank, waarop 10 pCt. verplicht is gestort, wordt met f 100 toebetalings verhandeld. Stond de Wet inkoop van eigen niet-volgestorte aandeele toe, dan kon de houder zijn aandeel aan de maatschappij verkoopen, welke daarvoor f 100 ontvangt. Hij kan nu echter ook zijn aandeel volstorten, wat hem f 900 kost en dan het aandeel laten inkoop door de maatschappij voor f 800. Het resultaat is dan hetzelfde gebleven. De maatschappij heeft per saldo f 100 in kas ontvangen als kaswinst en maakt een boekwinst van nog eens f 100, zijnde het op het aandeel verplicht gestorte bedrag.

De maatschappij gaat er bij deze transactie geldelijk op voortuit, terwijl er bovendien terstond krachtige steun verleend wordt aan de markt voor niet-volgestorte aandeele. De minus-koersen zullen lager worden, wellicht zal de absurde handel met toebetalings geleidelijk geheel verdwijnen en de maatschappijen de mogelijkheid krijgen, de over de markt hangende aandeele uit die boedels, e.d., waarvan het obligo dubieus is, op te ruimen. Noodig is slechts, dat inkoop van eigen aandeele door de betrokken instellingen statutair mogelijk gemaakt worde, waarbij de bevoegdheid tot inkoop vanzelfsprekend zoodanig beperkt dient te worden, dat de vastgestelde verhouding tusschen kapitaal en schuldbrieven niet kan worden verstoord.

Als bezwaar bij den beoogden inkoop van eigen aandeele zal wellicht worden gevoeld, dat men een deel van het obligo op deze aandeele prijs geeft, nl. het bedrag, dat de verkooper feitelijk niet stort.

Voor zoover het aandeele uit verworpen boedels, faillissementen enz. betreft, is dit deel van het obligo echter toch niet als volwaardig te beschouwen. Verder is er tegen het meer principieel bezwaar van obligo-reductie, d.w.z. zekerheidsonttrekking ten nadeele van crediteuren in te brengen, dat crediteuren/schuldbriefhouders feitelijk op de extra-kapitaaldekking, ontstaan door een belangrijke circulatievermindering geen recht hebben, daar zij slechts kunnen verlangen, dat de statutair vastgestelde verhouding tusschen geplaatst kapitaal en uitstaande schuldbrieven gehandhaafd blijve. Zoo kunnen crediteuren/pandbriefhouders er ook geen bezwaar tegen maken, wanneer, na een periode van circulatie-teruggang, de maatschappij weer schuldbrieven uitgeeft en zoo de statutair vastgestelde verhouding herstelt.

De uitvoering van het bovenstaande denkbeeld opent een weg, den ongezonder toestand der toebetalingskoersen voor een belangrijke categorie van niet-volgestorte aandeele te doen verdwijnen en deze figuur, door Mr. Wilkens als in ons financieel economisch leven onmisbaar geschetst, in eere te helpen herstellen.

H. C. VAN MAASDIJK JR.

## HET HUURVRAAGSTUK VOOR DE MINST-DRAAGKRACHTIGEN.

### *Het probleem.*

Bij de zorg voor de huisvesting van verschillende bevolkingsgroepen in ons land is één van de groote moeilijkheden gelegen in de verhouding tusschen huur en inkomen. Voor het minst-draagkrachtig deel der bevolking is er geen overeenstemming tusschen het bedrag, waarvoor een aan redelijke eischen voldoende, doch eenvoudige nieuwe woning kan worden geleverd, en het deel van het inkomen, dat voor woninghuur kan worden afgezonderd.

Op het platteland kan deze moeilijkheid het eenvoudigst door deze cijfers worden gedemonstreerd, dat groote groepen landarbeiders als gemiddelde over het geheele jaar geen grooter inkomen hebben dan f 10 à f 12 per week, terwijl de eenvoudigste nieuwe woning niet beneden f 2.50 à f 3 kan worden verhuurd.

### *Hoe ligt dit vraagstuk in Duitschland?*

Als inleiding tot enkele opmerkingen omtrent mogelijkheden tot overbrugging van dit verschil moge iets worden medegedeeld omtrent hetgeen in Duitschland wordt gedaan.

Dr. Walter Fey geeft in zijn „Der künftige Wohnungs- und Siedlungsbau“, Sonderheft 45 van de „Schriften des Instituts für Konjunkturforschung“, een zeer overzichtelijke studie over de toekomstige behoefte aan woningen en de wijze, waarop daarin kan worden voorzien. Maar dan vervolgt hij: „veel moeilijker dan het opbrengen van de gelden, die voor de financiering van de toekomstige woningvoorziening noodig zijn, is de aanpassing van lasten en huren van den nieuwbouw aan de koopkracht van het grootste deel der toekomstige bewoners“. Het vraagstuk, dat in ons land bij de woningvoorziening op het platteland en in de steden de grootste zorgen baart, doet zich dus ook in Duitschland gelden.

Het Institut für Konjunkturforschung heeft zich bij een onderzoek in 1936 op het standpunt gesteld, dat de Deutsche arbeider (en ook de ambtenaar) niet meer dan één vijfde, ten hoogste één vierde van zijn inkomen aan huur kan betalen. Op grond van de gemiddelde inkomens der arbeiders (verkregen uit de staten van de invaliditeitsverzekering) werd voor 1935 de maximum te betalen huur gesteld op 26 Mark en voor 1938 op 29 Mark per maand.

Deze cijfers zijn natuurlijk slechts ruwe gemiddelden. De loonen varieren voor de verschillende bedrijven, terwijl zich ook tusschen de uiteenlopende deelen van het Rijk belangrijke verschillen voordoen. Stelt men het gemiddelde loon der verzekerde arbeiders voor het geheele Rijk op 100, dan vindt men voor de groote steden een loon van 127 tot 130, terwijl de laagste cijfers in de Oostelijke grensgebieden worden aangetroffen (Oostpruisen 69.4, Grensmark Westpruisen 67.3).

Houdt men met deze cijfers rekening voor het bepalen van de op te brengen huur in verschillende deelen van het Rijk, dan zou men tot huren komen van 19 tot 37 Mark. In werkelijkheid wijkt men echter niet zoo ver van het Rijksgemiddelde af.

### *Het huurpeil in Duitschland.*

Hoe staat het nu met de werkelijke huren? Blijken de door Dr. Fey verstrekte gegevens gaan de op te brengen huren van nieuwe woningen, die wat grootte en inrichting betreft, slechts voldoen aan de minimum eischen voor goed wonen, die het Derde Rijk meent te moeten stellen, uit boven hetgeen de minst-draagkrachtige arbeiders kunnen betalen.

De bouwkosten (zonder den grond) van een arbeiderswoning zijn te stellen op gemiddeld 6500 Mark. Rekent men voor de eerste en tweede hypotheek — welke laatste kan worden verkregen met garantie

van het Rijk — 4½ pCt. rente en 1 pCt. aflossing, en voor de 30 pCt. eigen geld een vergoeding van 3 pCt., dan moet per jaar aan rente en aflossing worden betaald 309 Mark. Rekent men voor belastingen, onderhoud en administratie de helft van dit bedrag, dan komt men voor een gemiddelde arbeiderswoning op 464 Mark per jaar of rond 39 Mark per maand.

Hetzelfde resultaat verkrijgt men volgens de exploitatierekening, gegeven door de Reichsbürgerschaftsausschuss bij besluit van 23 Juni 1938.

Bouwkosten 6500 Mark.

Hypotheek 75 pCt. of 4875 Mark.

4½ pCt. rente .....	219.37 <sup>6</sup> Mark
1 pCt. aflossing .....	48.75 „
4 pCt. rente van eigen geld .....	65.— „
2 pCt. belasting, onderhoud, enz. ....	130.— „

Totaal per jaar .... 463.12<sup>6</sup> Mark

Deze cijfers toonen afdoende aan, dat bij een huurbetalingscapaciteit van 29 Mark per maand de huur van een eenvoudige woning van 6500 Mark bouwkosten zonder den grond ver uitgaat boven hetgeen door den gemiddelden Duitschen arbeider ten hoogste kan worden opgebracht.

### *De overbrugging van het verschil.*

Hoe zal men nu dit verschil overbruggen? Opvoering van het percentage van het inkomen, dat aan huur wordt betaald, wordt niet mogelijk geacht. Integendeel, voor de gezinnen met de laagste inkomens (100 tot 150 Mark per maand) en voor de groote gezinnen acht men een verlaging van het percentage tot 15 pCt. van het inkomen noodzakelijk.

Men wenscht dus het vraagstuk van de andere zijde aan te vatten, namelijk door verlaging van de huren. Deze weg splitst zich nog in tweeën:

a. verlaging van de bouwkosten, nl. de zuivere bouwkosten en de bijkomende kosten;

b. verlaging van de rente en de vaste lasten.

Verlaging van de bouwkosten door het bouwen van kleinere woningen of een eenvoudiger bouwwijze wordt niet mogelijk geacht. De woningen zijn reeds zoo klein als met de bevolkingspolitieke doeleinden van den nationaal-socialistischen staat overeen te brengen is.

Verlaging van de bouwkosten is — wanneer men de loonen en materiaalprijzen als gegeven beschouwt — te bereiken door een voortgezette normalisatie en rationalisatie van den bouw, zoomede door vermindering van de bijkomende kosten (leges, kosten van straatanaleg, rioleering, enz.). Intusschen is op dit gebied reeds een en ander gedaan, zoodat eerlang de grens van het mogelijke bereikt zal zijn.

Van veel meer belang zou een verlaging van den rentevoet zijn. Men wordt niet moede, exploitatierekeningen naast elkaar te stellen, waarin de rente van 4½ pCt. wordt teruggebracht tot 4 pCt. of 3½ pCt. Hierdoor zou de huur van 39 Mark tot onderscheidenlijk 35 en 30 Mark worden teruggebracht.

Renteverlaging behoort echter in het Duitsche Rijk tot de vrome wenschen. De enorme kapitaalbehoefte van het Rijk zelf is daarvoor reeds een onoverkomelijk beletsel. Bovendien vreest men, dat bij een lageren rentevoet de particuliere vraag naar kapitaal zou toenemen, hetgeen met het oog op de behoeften van het Rijk niet gewenscht wordt geacht. Renteverlaging blijkt dus in de naaste toekomst niet mogelijk. Voor latere jaren wordt zij echter niet onbereikbaar geacht, doch dit is een schrale troost.

De laatste mogelijkheid tot huurverlaging langs deze wegen ligt in de restfinanciering. In de bovenvermelde exploitatierekening is voor de 25 pCt. eigen geld een rente van 4 pCt. aangehouden. Deze kan in bepaalde gevallen lager worden gesteld, bijv. wanneer deze voorschotten tegen zeer lage rente of renteloos worden verstrekt door ondernemingen voor de huisvesting van haar vaste arbeiders.

Al de bovengenoemde middelen zijn tenslotte niet voldoende gebleken om het vraagstuk op te lossen.

Verlaging van de bouwkosten van woningen door een meer rationeele bedrijfsvoering is geen uitvinding van den nationaal-socialistischen staat. Reeds jarenlang heeft het de aandacht getrokken, dat het bouwen in Duitschland duur is, veel duurder in verhouding dan bijv. in ons land. Het behoeft dan ook niet te verwonderen, dat men reeds lang het vernuft heeft gespist om door bedrijfsrationalisatie de bouwkosten te doen dalen. Duitschland is in dit opzicht werkelijk niet achterlijk.

Het is dan ook niet aan te nemen, dat langs dezen weg veel te bereiken zal zijn. De rationalisatie gaat natuurlijk voort, maar belangrijke besparingen mag men daarvan niet verwachten.

Op renteverlaging behoeft men niet te hopen. De geweldige kapitalen, die Duitschland aan zijn weerkracht besteedt, oefenen een zoodanigen druk op de kapitaalmarkt, dat een lagere rente vermoedelijk nog vele jaren tot de onvervulbare wenschen zal blijven behooren.

De restfinanciering tenslotte zet geen zoden aan den dijk. Zou de renteverlaging voor dit deel van de bouwkosten werkelijk een zoodanigen omvang aannemen als in het belang van de huurverlaging noodzakelijk is, dan zou daardoor een last op het bedrijfsleven worden gelegd, die dit niet kan dragen.

Het is een bedrijfsbelang, dat de vaste arbeiders door een goede huisvesting aan het bedrijf gebonden zijn. Men kan met recht verlangen, dat het bedrijf daarvoor een offer brengt. Dit offer kan echter niet zulk een vorm aannemen als noodig zou zijn om het verschil tusschen huishuur en huurbetalingscapaciteit te overbruggen.

De middelen, die in Duitschland worden aanbevolen om de huur van een arbeiderswoning tot een redelijk peil te doen dalen, blijken dus geen afdoende oplossing te kunnen bieden.

#### *Rechtstreeksche overheidshulp.*

In Duitschland is als overal elders het laatste redmiddel, dat aangegrepen wordt, wanneer alle andere middelen falen, de hulp van de publieke kas. Deze fungeert als de onuitputtelijke bron, waaruit alle tekorten schijnen te kunnen worden gedekt.

Steun uit de openbare kassen kan op verschillende wijzen worden verleend. Ten aanzien van de exploitatie van arbeiderswoningen onderscheidt men drie vormen van steun:

- a. voorschotten tegen lage rente of eventueel geheel renteloos;
- b. bijdragen ineens;
- c. bijlagen in de huur.

De beide laatste vormen vinden in ons land in bepaalde, scherp begrensde gevallen toepassing. In Duitschland geeft men algemeen de voorkeur aan den eersten vorm.

In sommige gevallen wordt het noodzakelijk eigen kapitaal, dat de arbeider niet bezit, van overheidswege verstrekt. Geschiedt zulks tegen lage rente of renteloos, dan beteekent dit een belangrijke verlaging van het te betalen bedrag. Een renteloos rijksvoorschot van 25 pCt. maakt bij een woning van 6500 Mark een verschil in de huur van 65 Mark per jaar of ruim 5 Mark per maand.

Een bijdrage ineens heeft hetzelfde effect; zij heeft bovendien van het betalen van aflossing. Zooals begrijpelijk is, geeft men echter van overheidswege de voorkeur aan rentelooze voorschotten boven bijdragen ineens, omdat deze op den duur in de openbare kas terugkomen en dan opnieuw kunnen worden gebruikt.

Over het algemeen blijkt de Duitse regeering weinig te voelen voor bijdragen ineens — al kunnen deze in bepaalde moeilijke gevallen noodzakelijk zijn — omdat zij het gevaar in zich bergen van stijging der bouwkosten. Merkwaardigerwijze vreest men dit

gevaar niet bij het verleen van bijlagen in de huur of voorschotten tegen gereduceerde rente.

Men motiveert dit aldus, dat een bijdrage ineens een directe vermindering van het bouwkapitaal beteekent en dus gebonden is aan het object, de woning, terwijl een huurbijslag gebonden is aan het subject, het gezin, dat de volle huur niet kan betalen.

Deze onderscheiding komt ons van weinig betekenis voor. De ervaring heeft trouwens geleerd, dat voor het maken van deze onderscheiding geen grond bestaat. Kort na de oorlogsjaren, toen de eerste daling der bouwkosten een aanvang nam, is men zoowel in ons land als in Engeland overgegaan tot een verlaging van de huurbijlagen. Het gevolg was, dat de daling in een versneld tempo voortging. In ons land duurde dit van 1921 tot omstreeks 1925, toen een tamelijk constant peil werd bereikt, dat tot 1931 heeft bestaan. In Engeland is men echter vóór 1925 overgegaan tot het instellen van een nieuwe subsidie (een bijdrage in de huur), teneinde de te bouwen woningen binnen het bereik van een minder-draagkrachtige groep van huurders te brengen. Onmiddellijk trad weer een stijging van de bouwkosten in en, toen weer een evenwichtstoestand was bereikt, bleek de stijging der bouwkosten ongeveer gelijk te zijn aan het ge-kapitaliseerde bedrag der subsidie.

Deze ervaring heeft er de Nederlandsche Regeering steeds van weerhouden, bijdragen te verleen zonder krachtige waarborgen tegen een eventuele stijging der bouwkosten. Om deze reden is zoewel in de bijdragenregeling van 17 Maart 1926 (jaarlijksche bijdragen tot een maximum van f 50.— per woning) als in die van 25 Juli 1927 (bijdragen ineens tot een maximum van f 600.—) de eisch gesteld, dat voor iedere bijdrage, die wordt verleend, één slechte woning moet worden opgeruimd.

Behalve, dat hierdoor wordt verkregen, dat de krotten werkelijk verdwijnen, wordt door deze voorwaarde bereikt, dat de bouw van woningen, die geen dekkende huur opbrengen, beperkt blijft tot een bescheiden deel van de woningproductie, waardoor voorkomen wordt, dat de bijdrage zou leiden tot een ongewenschte stijging van de bouwkosten. Een nadere circulaire van 1932 bepaalt in verband hiermede nog uitdrukkelijk, dat in plaatsen, waar de jaarlijksche productie een eenigszins betekenenden omvang heeft, het jaarlijks te bouwen aantal woningen ter vervanging van krotten slechts een klein deel mag uitmaken van de normale jaarlijksche woningproductie.

Het is begrijpelijk, dat men ook in Duitschland van bijdragenverleening stijging der bouwkosten en een oneconomischen bouw vreest. Maar dit gevaar geldt ons inziens evenzeer de jaarlijksche bijdragen als de bijdragen ineens.

#### *Conclusie.*

Wanneer wij tenslotte de aanbevolen maatregelen overzien, welke in Duitschland moeten dienen om het verschil tusschen de exploitatiekosten van een nieuwe woning en de financieele draagkracht van de massa der arbeiders te overbruggen, dan kan onze conclusie geen andere zijn, dan dat deze ons weinig verder brengen. Oorspronkelijke denkbeelden, die in ons land toepassing zouden kunnen vinden, treffen wij er niet aan. De samensteller concludeert wel, dat er een groot aantal mogelijkheden blijkt te bestaan om, met volledige inachtneming van de bevolkingspolitieke noodzakelijkheden van den nationaal-socialistischen staat, de huren meer aan de inkomsten van de minder-draagkrachtige bevolkingsgroepen aan te passen, maar bij rustige beschouwing zijn de resultaten weinig moedgevend. De meeste besparingen, die mogelijk zijn — de samensteller geeft dit zelf toe — zijn gedurende de laatste jaren reeds toegepast. En die nog overblijven — wij denken aan verlaging der kosten van straatanleg en rioleering, van de leges en andere

lasten aan de overheid — blijken niet door te voeren, omdat de zorgwekkende toestand van de openbare geldmiddelen zulks niet toelaat.

Tenslotte blijft dan alleen de directe bijdragenverleening uit de openbare kassen, waarvoor echter geen enkele norm wordt aangegeven. In dit opzicht zouden wij de voorkeur geven aan de Nederlandsche regeling, die de bijdragenverleening beperkt tot de opruiming van krotten, al kan niet worden ontkend, dat daarbij het huurprobleem van de minst-draagkrachtige bevolkingsgroepen niet in zijn vollen omvang wordt opgelost. Echter wel voor het grootste deel, omdat bij een werkelijk algemeene toepassing van de krotopruimingscirculaires in de meeste gemeenten een bevredigende toestand zou kunnen worden verkregen. Voor bepaalde streken echter zal een andere oplossing moeten worden gezocht.

Wij betreuren te meer, dat dit nieuwe Deutsche programma niet een meer bevredigende oplossing geeft, wijl wij juist in andere Deutsche publicaties aanknopingspunten vinden voor een oplossing, die het vraagstuk van de andere zijde benadert. Althans voor het platteland zouden wij in die richting willen zoeken.

Voor het Nederlandsche platteland schijnen ons de middelen naar den kant van de woning vrijwel uitgeput. De arbeiderswoning is zoozeer bestudeerd, dat daarop geen versoering mogelijk is. Van hooge vaste lasten is daar als regel geen sprake, zoodat aan de exploitatiekosten niets meer te doen is.

Wij zouden daarom in een volgend artikel een oplossing van het overbruggingsvraagstuk willen zoeken in de versterking van de eigen gezinsvoorziening van den plattelandarbeider, waardoor deze minder is aangewezen op zijn geldinkomen en dus een iets grooter deel daarvan aan huur kan besteden.

Het wil ons voorkomen, dat in deze richting in ons land nog lang niet gedaan is, wat gedaan zou kunnen worden.

Dr. Ir. H. G. VAN BEUSEKOM.

## DE TIEN-JAARLIJSCHE BEDRIJFS- TELLING.

Dezer dagen is door de Staten-Generaal een klein wetsontwerp aangenomen van slechts vier artikelen, maar daarom van niet minder belang. Wij krijgen voortaan om de tien jaar een telling van de in Nederland aanwezige ondernemingen en een overzicht van de structuur van het geheele bedrijfsleven.

Sinds het begin van deze eeuw is al op zoo'n telling aangedrongen, maar pas in 1930 hebben wij er voor de eerste maal een gehad. De wet van 1930 was een gelegenheidswet, maar thans wordt telling om de tien jaar voorgeschreven, in overeenstemming dus met de wet op de volkstelling.

Volkstelling en bedrijfstelling hebben een soortgelijk hoofddoel; beide beoogen een samenvattend en vergelijkend overzicht met de onderscheidingen, welke wetenschap en practijk noodig hebben, maar de eene doet dit met betrekking tot de bevolking, de andere tot de bedrijven. De Nederlandsche bevolking wordt onderscheiden naar geslacht, leeftijd, burgerlijken staat, nationaliteit, woonplaats, godsdienst, beroep, huwelijksvruchtbaarheid enz.; de Nederlandsche bedrijven naar ondernemingen en plaatselijke vestigingen, naar de soort van het bedrijf, de plaats van vestiging, den omvang van het personeel in zijn voornaamste geledingen, soort en vermogen der machine-installatie, vaar- en voertuigen e.d.

Maar beide tellingen hebben bovendien nog in ander opzicht nuttige diensten bewezen. Tot dusver diende de volkstelling tevens ter controle en verbetering van de bevolkingsregisters, waarin, voornamelijk als gevolg van in de verhuisbiljetten geslopen onjuistheden en van verzuim van aangifte bij vertrek, tal van fouten voorkwamen. De omstandigheid dat een niet onaanzienlijk aantal personen ten onrechte in meer dan één gemeente stond ingeschreven,

had uiteraard voor het Rijk nadeelige gevolgen ten aanzien van de uitkeeringen aan de gemeenten. Door de invoering van het persoonskaartenstelsel verdwijnen deze fouten en de volkstelling is voor bovenbedoelde controle dus niet meer noodig. Onze bevolkingsboekhouding zal op 31 December 1940, datum waarop het persoonskaartenstelsel volledig doorgevoerd moet zijn, zelfs zoo betrouwbaar wezen, dat de volkstelling er voor een deel uit kan worden samengesteld en dat alleen maar de vragen, die het stadhuis niet kan beantwoorden, zooals beroep, godsdienst enz., aan de ingezetenen voorgelegd behoeven te worden.

En wat de bedrijfstelling betreft, deze is het waardoor men alle in ons land bestaande zaken te weten komt. Tot nu toe beschikt men nergens in ons land over een volledig register van alle ondernemingen, dat als basis voor een bedrijfstelling zou kunnen dienen.

Wel hebben verschillende Diensten, zooals de Arbeidsinspectie, de Rijksverzekeringsbank, de Kamers van Koophandel en Fabrieken, Crisisinstellingen e.a. zoo goed mogelijk bijgehouden registers of kaartstelsels van de ondernemingen, die aan hun toezicht onderworpen zijn of waarmede zij op een of andere wijze bemoeienis hebben, maar een volledige en actuele registratie van het geheele bedrijfsleven ontbreekt. Ook het Centraal Bureau voor de Statistiek was niet in staat, een op de uitkomsten van de bedrijfstelling 1930 gebaseerd volledig kaartregister geregeld bij te houden; ook niet met behulp van de bij de Arbeidsinspectie en de Kamers van Koophandel en Fabrieken bekende mutaties, want er zou ook dan nog een zeer groot aantal, uiteraard voornamelijk kleinere, ondernemingen aan ontbroken hebben.

Hierin zal nu waarschijnlijk verandering komen, indien namelijk uitvoering gegeven wordt aan het blijkbaar bij de Regeering bestaande voornemen tot instelling bij de Kamers van Koophandel van een op to date te houden kaartregister van alle kleinbedrijven in verband met de vestigingswet-kleinbedrijf. Is zulk een register in 1940 ingevoerd, dan zouden mogelijk de bij gelegenheid van de volks- en bedrijfstelling 1940 verkregen namen en adressen der ondernemingen — wel te onderscheiden van de daarna bij de ondernemingen te verzamelen statistische gegevens — kunnen dienen voor controle van de in het nieuwe register voorkomende inschrijvingen.

De bedrijfstelling-1940 zal op dezelfde wijze gehouden worden als in 1930, dus met gebruikmaking van de ten behoeve dezer telling met een aantal vragen aangevulde loonlijsten der Ongevallenverzekering voor zoover de verzekeringsplichtige ondernemingen betreft. De gegevens van de niet verzekeringsplichtige ondernemingen zullen m.m. evenals de vorige keer door tusschenkomst van de gemeentebesturen verzameld worden. Ook de vraagstelling zal met die van 1930 overeenkomen; in de vergelijkbaarheid toch schuilt de groote waarde van de statistiek.

Evenals de vorige keer zal de telling van de agrarische bedrijven — die tot dusver op crisismaatregelen berustte, maar door de nieuwe wet een beteren grondslag gekregen heeft — apart van de telling van de industrie, den handel, het verkeer, enz. plaats hebben; zij wordt ook op een andere wijze gehouden en de vragen zijn uiteraard ook anders, maar wel zal zooveel mogelijk naar aanpassing gestreefd worden.

Dat de uitkomsten van de telling 1940 met groote belangstelling tegemoet gezien zullen worden, daaraan behoeft niet getwijfeld te worden, temeer omdat 1930 toevalligerwijze het laatste jaar was, waarin de gevolgen van de kort tevoren ingetreden crisis nog niet of zoo goed als niet merkbaar waren ten aanzien van die punten, waarnaar bij de bedrijfstelling gevraagd wordt. Om meer dan één reden kan de bedrijfstelling 1940 heel belangrijk worden.

E. W. VAN DAM VAN ISSELT.

## WIJZIGING IN DE UITVOERINGS-ORGANISATIE DER ZIEKTEWET.

*Rapport van werkgevers- en werknemerscentrales.*

Er is aan de Ziektewet de laatste kwarteeuw bijzonder veel aandacht besteed. Niet wat betreft de vraag, of arbeiders, die door ziekte niet kunnen werken, een vergoeding voor loonderving moeten hebben; daarover is ieder het eens. Het blijft steeds gaan over de uitvoeringsorganisatie. Vóórdat de wet in werking trad (1930), was de vraag hoofdzakelijk: zal de uitvoering geschieden door ambtelijke organen (Raden van Arbeid) dan wel door particuliere organisaties, uitgaande van het bedrijfsleven (Bedrijfsverenigingen). De wet kent beide mogelijkheden; de praktijk is geworden, dat ruim 80 pCt. van het verzekerd loon bij de Bedrijfsverenigingen is ondergebracht.

De bedoeling van den wetgever met de particuliere organen is nu geweest, dat de uitvoering op bedrijfs-gewijzen grondslag zou geschieden. Uit den aard der zaak zou deze opzet zijn geslaagd, indien tot stand ware gekomen voor elken bedrijfstak of groep van aanverwante bedrijfstakken één uitvoeringsorgaan (vak-Bedrijfsvereniging) en voor de werkgevers, die niet zoodanig zijn in te deelen, één algemeene Bedrijfsvereniging. Zoo zou een logisch geheel op natuurlijke, bedrijfsorganisatorische basis tot stand zijn gekomen.

Helaas geeft de praktijk een geheel ander beeld.

Er zijn *negen algemeene* Bedrijfsverenigingen op een totaal van 53; deze hebben tezamen ca. 55 pCt. van het totaal bij de Bedrijfsverenigingen verzekerd loonbedrag. Er zijn enkele bedrijfstakken, waarin meerdere vak-Bedrijfsverenigingen van dezelfde soort naast elkaar bestaan. Er zijn o.a. vier vak-Bedrijfsverenigingen in het bouwbedrijf, maar er is één algemeene Bedrijfsvereniging, die meer verzekerd loon heeft in het bouwbedrijf dan genoemde vier tezamen. Er bestaat tusschen het meerendeel dezer organisaties een scherpe concurrentiestrijd, die belangrijke uitgaven vordert aan propaganda- en acquisitiekosten. De vrees bij premie-stijging leden te verliezen, kan leiden tot straffe wetstoepassing, waar soepelheid billijk zou zijn. Er werkt een Federatie van Bedrijfsverenigingen, die jarenlang gepoogd heeft uit eigen kracht, van binnen uit te saneren en te ordenen, maar tot op heden is een oplossing niet bereikt.

Inzake deze materie is nu echter een nieuw element aan den dag getreden. Er is nl. een eenheidsrapport uitgebracht aan den Minister van Sociale Zaken door zes centrale werkgevers- en arbeidersorganisaties<sup>1)</sup>, waarin de hierboven geschetste bezwaren tegen de huidige praktijk worden ontwikkeld. En er bestaat gegronde verwachting, dat de huidige bewindsman aan Sociale Zaken er veel voor zal voelen de uitvoering der Ziektewet „deugdelijker te fundeeren op den bodem van bestaande en zich ontwikkelende organisatorische verhoudingen”.

Hierbij staan grotere belangen op het spel dan alleen de Ziektewet. Het gaat om de verwerkelijking van het belangrijke vraagstuk de uitvoering van Rijkswetgeving, welke het bedrijfsleven raakt, zooveel mogelijk te leggen in handen van organen van dat bedrijfsleven zelve. Dat heeft het *zedelijk* voordeel van verhooging van verantwoordelijkheidsbesef, dat heeft het *maatschappelijk* voordeel, dat de bedrijfs-genooten met hun arbeiders in de paritaire besturen *gezamenlijke* belangen dienen te behartigen, dat heeft het *sociaal-economische* voordeel, dat de bedrijfsorganisatie wordt versterkt.

Wil op deze basis een bouwwerk van hoogere so-

<sup>1)</sup> T.w. het Verbond van Nederlandsche Werkgevers, de Alg. Katholieke Werkgeversvereniging, het Christelijk Werkgeversverbond, het Nederl. Verbond van Vakverenigingen, het R.K. Werkliedenverbond, het Christ. Nationaal Vakverbond.

ciale orde kunnen worden opgetrokken, dan is onontbeerlijke voorwaarde, dat de basis goed is.

Vandaar dat genoemde centrales zich thans met deze aangelegenheid hebben beziggehouden, omdat zij beseffen, dat wanneer de uitvoeringsorganisatie der Ziektewet een uit bedrijfsorganisatorisch oogpunt onzuiver beeld vertoont, de verdere uitbouw (bijv. inzake kinderbijslag- en ongevallenverzekering) terecht moeilijkheden kan ondervinden. In hoofdzaak stellen zij voor de thans loopende erkenningen van de Bedrijfsverenigingen in het licht van de hierboven ontwikkelde denkbeelden te herzien, waarbij dan dezen centrales een belangrijke taak zou moeten worden gegeven; als norm wordt voorgesteld, dat voor het voortbestaan van een Bedrijfsvereniging als eisch geldt, dat tenminste twee centrales van werkgevers en twee van werknemers zich daarmede accoord verklaren. Voorts opening van vertegenwoordigers dezer centrales in de besturen der Algemeene Bedrijfsverenigingen, verplichte aansluiting van alle particuliere uitvoeringsorganen bij de door de centrales bestuurde Federatie van Bedrijfsverenigingen en tenslotte het openen van de mogelijkheid, dat in nader te bepalen bedrijfstakken de werkgevers slechts de keuze zullen hebben zich aan te sluiten bij de betrokken vakbedrijfsvereniging<sup>2)</sup>, dan wel bij den Raad van Arbeid (z.g. verplichte vakbedrijfsvereniging). Tenslotte wettelijke versterking van de positie van het College van Toezicht (waarin deze centrales zitting hebben), opdat dit college voor bepaalde onderwerpen (bijv. acquisitie door makelaars) dwingende voorschriften kan geven.

In principe kunnen wij ons met de gedachten van dit Rapport vereenigen.

Men behoeft nog geen aanhanger te zijn van het „corporativisme” om te erkennen, dat het in economisch, doch bovenal in sociaal opzicht gewenscht is, dat de Overheid direct contact heeft met toporganisaties van het bedrijfsleven, waarin zij culminatiepunten moet kunnen vinden voor hetgeen in werkgevers- en werknemersorganisaties leeft.

Ook gaan wij accoord met de verdergaande gedachte werkgevers- en werknemerscentrales een leidende rol te geven bij de bepaling van de wijze, waarop sociale wetgeving door organen uit het bedrijfsleven zal worden uitgevoerd.

Maar wil deze delegatie op goede rechtsgronden verwezenlijkt kunnen worden, dan moeten ook *alle* centrales hieraan op voet van gelijkheid deelnemen, dan dienen zij ook in quantitatief opzicht voldoende representatief te zijn, en dan dient ook zekerheid te bestaan, dat de aangesloten organisatorische geledingen voldoende „recht van spreken” hebben.

Wat nu het aantal centrales betreft, zij opgemerkt, dat de werkgevers in Nederland uiteenvallen in drie organisatiedeelen, t.w. industrie, landbouw en middenstand, die ieder hun eigen neutrale en confessionele centrales hebben. Er zijn er dus in totaal negen. De drie werkgeverscentrales, welke zich thans in het onderhavige rapport hebben vereenigd, zijn in hoofdzaak industrieel georiënteerd. Indien er dan ook aanleiding zou bestaan aan de centrales de hierboven bedoelde bevoegdheden te verleenen, dan zullen o.i. de neutrale en confessionele middenstands- en landbouwcentrales in gelijkwaardige positie als de industriele centrales moeten worden ingeschakeld<sup>3)</sup>.

<sup>2)</sup> Aan het Rapport is een schrijven toegevoegd van de Alg. Katholieke Werkgeversvereniging, waarin t.d.a. een afwijkende meening wordt gehuldigd en wel in dezen zin, dat, indien er in een tak van nijverheid meerdere vakbedrijfsverenigingen bestaan, die een representatief karakter dragen, de werkgevers de bevoegdheid moeten blijven behouden zich bij één dezer aan te sluiten.

<sup>3)</sup> Het Rapport spreekt van overleg met deze centrales daar waar het gaat om de belangen der specifieke middenstands- en landbouwbedrijfsverenigingen. Zooals uit ons artikel blijkt, meenen wij, dat dit onvoldoende is en dat deze centrales op een gelijkwaardige positie aanspraak hebben.

In dit verband zij vermeld, dat de drie middenstandscentrales ruim 65.000 leden en de drie landbouwcentrales ca. 197.000 leden omvatten.

Wat de arbeiderscentrales betreft, vestigen wij de aandacht op het ontbreken van de neutrale organisatie, de „Nederlandsche Vakcentrale”, wier ledental ruim 45.000 bedraagt.

Het is een algemeen bekend feit, dat de aantallen werkgevers en werknemers, welke in de verschillende centrales zijn vereenigd, nog maar een bescheiden deel uitmaken van het totaal aantal bedrijfsgeenooten en arbeiders<sup>4)</sup> en ook in dat opzicht rijst de vraag, of reeds in de verschillende bedrijfstakken een zoodanig „overwegend deel” in organisatorisch verband is besloten, dat bevoegdheden kunnen worden verleend, welke ook t.a.v. niet-georganiseerde werkgevers en arbeiders en t.a.v. niet bij een centrale aangesloten bedrijfs- of vakorganisaties kunnen worden geldend gemaakt.

Men kan van deze laatste categorieën zeggen: zij zijn dan toch vrijwillig buiten de organisatieverbanden gebleven en zij moeten daarvan de gevolgen dragen, maar wie zich objectief instelt, zal toch eerst willen weten, of er wellicht redelijke motieven zijn, die bedoelde individueelen of collectiviteiten tot afzijdigheid hebben geroept.

Het zijn overwegingen van dezen aard, die ons de vraag doen opwerpen, of het niet gewenscht is, alvorens aan werkgevers- en werknemerscentrales (inclusief middenstand en landbouw) onder supercontrole van de Overheid de bevoegdheden te geven, die door hen in dezen — terecht — worden verlangd, het statuut en de positie dezer toporganen zelve wettelijk te regelen. Dan kan wellicht, binnen het kader van onze huidige staatkundige constellatie, een zoodanige opbouw der bedrijfsorganisaties tot stand komen, dat het volkomen verantwoord ware, de uitvoerende taak der sociale wetgeving in haar handen te leggen, en haar daarbij niet alleen met adviseerende, doch — zoo noodig — met beslissende bevoegdheden te bekleeden. Voor deze richting is in onze herziene Grondwet de basis te vinden. Dr. G. F. FORTANIER.

<sup>4)</sup> In de drie genoemde arbeiderscentrales is ca. 28 pCt. van het totaal aantal arbeiders in ons land georganiseerd.

## INGEZONDEN STUKKEN.

### TARIEVENREGELING EN COÖRDINATIE.

De Heer J. P. B. Tissot van Patot schrijft ons:

Dat een tarievenregeling een onmisbaar sluitstuk van de verkeerscoördinatie moet zijn, zooals wij in de E.-S.B. van 1 Maart jl. betoogden, vond bestrijding bij den heer Dr. Mr. E. D. de Meester, gelijk blijkt uit het nummer van 29 Maart jl. (blz. 255). De pointe van zijn betoog is of men moet aannemen, dat op den duur *in de praktijk* het prijsbederf zoodanig zal blijken, dat het door den Staat te behartigen *algemeen belang* zal vorderen, dat de Overheid zich met de eigenlijke tarieven gaat bezighouden en wel in den vorm van vaststelling van minimumtarieven.

Nu is de arbeid der profetie niet alleen zwaar, maar ook hachelijk. Hoe het in de toekomst praktisch zal loopen, weten noch onze opponent, noch wijzelf met precisie te zeggen. Derhalve moeten wij rekenen met waarschijnlijkheden. En dan meenen wij, dat er redenen zijn aan te nemen, dat ook bij een concessiestelsel het prijsbederf waarschijnlijk het algemeen belang zó zal schaden, dat de Overheid tot vaststelling der tarieven zal moeten overgaan.

Wij koesteren nl. niet de verwachting — zooals de heer De Meester — dat na invoering van een concessiestelsel de verkeersbedrijven zich onderling over de tarieven kunnen verstaan zonder voortdurend het risico te loopen, dat hun afspraken illusoir gemaakt worden door buitenstaanders. Hierbij veronderstelt men, dat allen van goeden wille zijn, en ook allen aan

een regeling willen deelnemen. Maar gezien de individualistische mentaliteit van velen onzer verkeersondernemers is dit niet zoo zeker en moet de Overheid de bevoegdheid gegeven worden een *allen* omvattende regeling te treffen, met een *sanctie* omtrent de nakoming.

Een van de voorwaarden van een dergelijke regeling is, dat alle producenten elkaar kennen en een gesloten geheel vormen. Dit ware bij het concessiestelsel zoo, indien alleen vergunningen voor *lijndiensten* te water en te land zouden worden verleend. Nu ook de „wilde” diensten een vergunning kunnen krijgen, zouden — zonder tariefregeling door de Overheid — regelingen tusschen de ondernemers van lijndiensten, welker aantal gefixeerd wordt, voortdurend plomp doorkruist kunnen worden door een concurrerende tarievenpolitiek van de „wilde diensten”, welker aantal niet gefixeerd is.

Ook zouden wij de vraag willen opwerpen: hoe staat de heer De Meester tegenover de tarievenregeling in de wilde vaart op grond van de evenredige vrachtverdeling? Wil hij deze bij coördinatie opheffen? Zoo ja, dan kan men haast wel met zekerheid voorspellen, dat de bovenaangegeven doorkruising zal plaats vinden! Zoo neen, waarom dan de wilde vaart in een uitzonderingspositie geplaatst?

Tenslotte, het verschil tusschen den heer De Meester en ons is niet groot. Voor de onmiddellijke invoering van een tarievenregeling bij coördinatie gevoelen wij weinig, zij het om andere redenen dan de heer De Meester aanvoert. Als men de tarievenregeling niet direct aan een coördinatie koppelt, dan heeft men den tijd te zien of een vrijwillige regeling der tarieven door de ondernemers mogelijk is en of zij effectief is. Het vraagstuk is dan uit het mysterie der profetie gehaald en geplaatst in het nuchtere licht der aanschouwing.

N a s c h r i f t. Ik ben het volkomen met den heer Tissot van Patot eens, wanneer hij wijst op het bestaan van factoren welke in staat kunnen zijn het prijsbederf een zoodanig karakter te verlenen dat Overheidsingrijpen met betrekking tot de tarieven op den duur niet achterwege kan blijven. Hij noch ik weten of het prijsbederf onder een concessiestelsel in feite een zoo ernstigen omvang zal blijven behouden. Mijn standpunt is nu het volgende. Te dikwijls reeds moet het Staatsgezag noodgedwongen voor doeleinden gebruikt worden, welke den Staat betrekken in aanlegenheden waar deze zich om eigentwille beter buiten zou kunnen houden. Door van den Staat te vragen, dat deze behulpzaam zal zijn bij de verdichting van het vervoer, stellen de vervoersbedrijven reeds zeer vérgaande vorderingen. Hierin kan de Staat hun echter met een groote mate van rechtvaardiging behulpzaam zijn, omdat verdichting van het vervoer (concessiestelsel) nu eenmaal reeds hierdoor een algemeen belang vertegenwoordigt, dat het de aan het vervoer verbonden kosten vermindert.

In de bevoegdheid tarieven vast te stellen, ligt een zoodanig element zeker niet. Het zal daar steeds gaan om handelingen, welke de strekking hebben van het bedrijfsleven hogere vrachten te vragen dan wanneer de tariefbepaling er niet was. En nu kunnen er zich zeker omstandigheden voordoen, waarbij zulks in het algemeen belang noodzakelijk is, doch het betreft hier, naar onze meening, den laatsten stap, welke in aanmerking komt om door den Staat gedaan te worden, wanneer — nadat alle andere mogelijkheden zijn uitgeput — het algemeen belang nog steeds niet voldoende is veilig gesteld.

En daarom zijn wij, overigens mét den heer Tissot van Patot, van meening, dat men eerst zal moeten afwachten, welke de gevolgen van de politiek tot verdichting van het vervoer zullen blijken te zijn. Men mag niet meer van den Staat vragen of verwachten dan redelijk en strikt noodig is. Hierin juist schuilt een der groote gevaren van dezen tijd.

Tenslotte moge ik op de mij met betrekking tot de evenredige vrachtverdeling gestelde vraag antwoorden, dat ik dezen vorm van steunverleening aan de binnenvaart zeker niet zonder meer zou willen afschaffen, voordat de toepassing van het beginsel der verdichting van het vervoer de positie van de binnenvaart zoodanig zal hebben verbeterd, dat deze steunverleening achterwege kan blijven.

Dr. Mr. E. D. DE MEESTER.

### Laat Nederland in Indië kansen voorbijgaan?

Rectificatie. Op blz. 271 in E.-S.B. van 5 April jl. komt aan het einde van de tweede alinea der tweede kolom de volgende zin voor: „Het is dan weer een tweede vraag of het zou loonen het artikel op te nemen en zich ervoor te outilleeren alsof er een blijvende afzet van een bepaalden omvang in te verwachten was”. Deze zin moet luiden: „Het is dan weer een tweede vraag of het zou loonen het artikel op te nemen en zich ervoor te outilleeren indien er een blijvende afzet van een bepaalden omvang in te verwachten was”. (Cursivering van de redactie).

### ONTVANGEN BOEKEN EN BROCHURES.

#### Boeken.

*De omzetbelasting* door A. Brinkman. Eerste gedeelte. (Purmerend 1939; J. Muusses. Prijs (vóór de verschijning van het complete werk) f 7.—).

*Die Eisenbahn im Wirtschaftsleben* door Kurt Wiedenfeld. (Berlijn 1938; Verlag von Julius Springer. Prijs R.M. 6.—).

*Geld, Banken, Börsen* door Adolf Weber. (Leipzig 1939; Verlag von Quelle & Meyer. Prijs R.M. 5.—).

*Jubileumnummer van „De Nederlandsche leder-industrie”*, ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van het vakblad. (Doetinchem 1939; Uitgevers Mij. „C. Misset” N.V.).

*De consequenties van 1 = 1. Wiskunde — óók voor U!* door Lancelot Hogben, vertaald door W. S. H. Elte. (Amsterdam 1939; H. J. W. Becht. Prijs f 6.90).

#### Brochures.

*Vragen op het gebied van het Administratief recht.* Toespraak gehouden, ter inleiding, in de eerste constituerende vergadering van de Vereniging voor Administratief recht, op 4 Maart 1939 te Utrecht, door Prof. Mr. C. W. de Vries. (Haarlem 1938; H. D. Tjeenk Willink & Zoon N.V. Prijs f 0.40).

*Bevordering van den Nederlandschen Export door I. Organisatie van het Export-apparaat.*

II. *Steun van Regeeringswege.*

III. *Organisatie in het Buitenlandsche Afzetgebied.*

Uitgave van de Nederlandsch-Egyptische Kamer van Koophandel. Samengesteld door F. J. W. J. Scheurleer. (Den Haag 1939; Drukkerij R. Ver-seveldt).

*Rapport inzake wijziging Ziektewet (betreffende de uitvoeringsorganisatie)*, uitgebracht aan den Minister van Sociale Zaken op 25 Nov. 1938 door Het Verbond van Nederlandsche Werkgevers, De Algem. Katholieke Werkgeversvereniging, Het Christelijk Werkgeversverbond, Het Nederl. Verbond van Vakverenigingen, Het R.K. Werkliedenverbond in Nederland, Het Christ. Nationaal Vakverbond in Nederland. (Den Haag 1938).

*Onderzoek naar den arbeid der gehuwde vrouw in Nederland* door Dr. W. H. Posthumus—van der Goot. Overdruk uit: Internationaal Archief voor de vrouwenbeweging. Jaarboek II. (Leiden 1938; E. J. Brill).

### MAANDCIJFERS.

#### HYPOTHEEKRENTEN IN NEDERLAND.

	Amsterdam	Arnhem	Den Haag Volle eigendom	Den Haag Erf-pacht	Middelburg	Rotterdam	Zwolle
1933.....	4.67	4.98	4.93	5.01	4.98	4.70	4.89
1934.....	4.49	4.65	4.69	4.95	4.89	4.52	4.65
1935.....	4.54	4.54	4.58	4.80	4.50	4.40	4.44
1936.....	4.58	4.69	4.63	4.87 <sup>5)</sup>	4.50	4.47	4.51
1937.....	4.—	4.—	4.04	4.34	4.—	4.12	4.03
1938.....	3.74	3.77	3.72	3.91	3.81	3.79	3.59
Jan. 1937 ..	4.58	4½	—	—	4½	—	4½
Febr. ....	—	—	4.25	4.50	4½	4.47	—
Maart .....	3.83	4-¼	4.—	—	4½ <sup>3)</sup>	4.50	4-4½
April .....	4.—	4-¼	4.10	4.50	4	—	4-4½
Mei .....	3.50	4-¼	4.25	4.50	4	4.31	3½-4½
Juni .....	—	4-¾	4.—	—	4	4.04	3½-4½
Juli .....	3.83	4-¼	4.—	4.25	4	4.50	3½-4½
Aug. ....	4.—	3½-4	4.—	4.25	4	4	3½-4½
Sept. ....	3.87 <sup>5)</sup>	3½-¾	4.—	4.25	4	4	3½-4½
Oct. ....	4.25	3½-¾	3.80	4.20	4	4.02	3½-4
Nov. ....	3.92	3½-¾	4.—	4.25	4-3½ <sup>4)</sup>	3.54	3½-4
Dec. ....	4.25	3½-¾	—	—	4-3½ <sup>4)</sup>	3.77	3½-4
Jan. 1938 ..	4.—	4	3.90	—	4-3½ <sup>4)</sup>	4.14	3½-4½
Febr. ....	3.75	4-¼	4.—	4	4-3½ <sup>4)</sup>	3.75	3½-4
Maart .....	3.50	3½-¾	3.90	4.10	4-3½ <sup>4)</sup>	4.15	3½-4
April .....	3.60	3½-¾	—	4	4-3½ <sup>4)</sup>	3.72	3½-¾
Mei .....	3.50	3½-¾	3.75	3.75	4-3½ <sup>5)</sup>	3.52	3½-¾
Juni .....	3.50	3½-¾	3.75	—	4-3½ <sup>4)</sup>	3.81	3½-¾
Juli .....	4.—	3½-¾	3.50	4.—	4	3.75	3½-4½
Aug. ....	—	3½-¾	3.75	—	4	3.69	3½-¾
Sept. ....	—	3½-¾	3.50	—	4-3½ <sup>4)</sup>	3.50	3½-¾
Oct. ....	3.75	3½-¾	3.75	4.—	4-3½ <sup>4)</sup>	—	3½
Nov. ....	4.—	3½-¾	3.50	3.50	4	3.76	3½
Dec. ....	3.75	3½-¾	3.65	—	4-3½ <sup>4)</sup>	3.92	3½
Jan. 1939 ..	3.50	3½	3.75	4.—	4-3½ <sup>5)</sup>	3.35	3½
Febr. „ ..	3.50	3½-¾	3.75	—	4-3½ <sup>4)</sup>	3.57	3½-¾
Mrt. „ ..	3.50	3½	3.75	4.—	4-3½ <sup>4)</sup>	4.—	3½

<sup>1)</sup> Bijzonder geval, geen maatstaf.

<sup>2)</sup> Door bijzondere omstandigheden.

<sup>3)</sup> Enkele hypotheeken à 4 0/0.

<sup>4)</sup> Voor hypotheeken op gebouwen 4 0/0; voor hypotheeken op landerijen 3½ 0/0.

<sup>5)</sup> Voor hypotheeken op gebouwen deels 4 0/0, deels 3½ 0/0; voor hypotheeken op landerijen 3½ 0/0.

Nadruk verboden.

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

Artikelen	Rotterdam			Amsterdam			Totaal	
	2-8 April 1939	Sedert 1 Jan. 1939	Overeenk. tijdvak 1938	2-8 April 1939	Sedert 1 Jan. 1939	Overeenk. tijdvak 1938	1939	1938
Tarwe .....	11.499	217.174	345.965	4.458	30.942	3.650	248.116	349.615
Rogge .....	1.190	50.544	48.898	—	400	—	50.944	48.898
Boekweit .....	550	4.676	4.210	—	—	—	4.676	4.210
Mais .....	17.747	194.264	358.023	1.631	37.114	45.657	231.378	403.680
Gerst .....	2.649	66.462	108.399	200	5.080	4.572	71.542	112.971
Haver .....	3.688	51.920	77.696	—	1.860	1.450	53.780	79.146
Lijnzaad .....	8.665	39.941	39.655	12.760	101.418	71.839	141.359	111.494
Lijnkoek .....	—	27.079	23.893	—	150	—	27.229	23.893
Tarwemeel .....	412	15.302	16.353	—	1.115	5.194	16.417	21.547
Andere meelsoorten .....	673	7.558	9.869	117	1.603	1.424	9.161	11.293



**STATISTIEKEN.**

**BANKDISCONTOS.**

Ned. { Disc. Wissels. 2 3 Dec.'36	Lissabon .... 4 11 Aug.'37
Bk. { Bel. Binn. Eff. 2 3 Dec.'36	Londen ..... 2 30 Jun.'37
{ Vrsch. in R.C. 2 3 Dec.'36	Madrid ..... 5 15 Juli.'35
Athene ..... 6 4 Jan.'37	N.-York F.R.B. 1 26 Aug.'37
Batavia ..... 3 14 Jan.'37	Oslo ..... 3 5 Jan.'38
Belgrado ..... 5 1 Febr.'35	Parijs ..... 2 3 Jan.'39
Berlijn ..... 4 22 Sept.'32	Praag ..... 3 1 Jan.'36
Boekarest ..... 3 5 Mei.'38	Pretoria .... 3 15 Mei.'33
Brussel ..... 2 26 Oct.'38	Rome ..... 4 18 Mei.'36
Boedapest ..... 4 23 Aug.'35	Stockholm ... 2 1 Dec.'33
Calcutta ..... 3 28 Nov.'35	Tokio ..... 3.46 11 Mrt.'38
Dantzig ..... 4 2 Jan.'37	Warschau .... 4 18 Dec.'37
Helsingfors ... 4 3 Dec.'34	Zwits. Nat. Bk. 1 25 Nov.'36
Kopenhagen .... 3 22 Febr.'39	

**OPEN MARKT.**

	1939				1938	1937	1914
	8 April	3/8 April	27 Mrt./1 April	20/25 Mrt.	4/9 April	5/10 April	20/24 Juli
<b>Amsterdam</b>							
Partic. disc.	—	9/16-5/8	1/2-5/8	1/2-5/8	1/4	1/4	3/4-4/4
Prolong.	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1	3-4 1/4
<b>Londen</b>							
Daggeld...	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1	1/2-1
Partic. disc.	13/16-1/2	13/16-1/2	3/4-13/16	9/16-3/4	17/32	17/32-9/16	9/16-3/4
<b>Berlijn</b>							
Daggeld...	—	23/16-3/8	23/16-3/8	21/8-3/4	23/16-3/8	21/8-3/4	25/16-3/8
Maandgeld	—	23/16-3/8	23/16-3/8	23/16-3/8	23/16-3/8	23/16-3/8	21/2-7/8
Part. disc.	—	27/16 2)	27/16	27/16	27/16	3	27/16
Warenw...	—	4-1/2 2)	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/2	4-1/4
<b>New York</b>							
Daggeld 1)	1	1	1	1	1	1	3/16
Partic. disc.	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	5/8	1

1) Koers van 7 April en daaraan voorafgaande weken t/m. Vrijdag.  
2) 3/6 April.

**WISSELKOERSEN.**

**KOERSEN IN NEDERLAND.**

Data	New York *)	Londen *)	Berlijn *)	Parijs *)	Brussel *)	Batavia 1)
4 April 1939	1.88%	8.82%	75.55	4.99%	31.71	100%
5 " 1939	1.88%	8.82	75.60	4.99%	31.70	100%
6 " 1939	1.88%	8.81%	75.60	4.99%	31.69	100%
7 " 1939	—	—	—	—	—	—
8 " 1939	—	—	—	—	—	—
10 " 1939	—	—	—	—	—	—
Laagste d.w <sup>1</sup> )	1.88	8.81%	75.40	4.98%	31.66	100
Hoogste d.w <sup>1</sup> )	1.88%	8.82%	75.60	4.99%	31.75	100%
Muntpariteit	1.469	12.1071	59.263	9.747	24.906	100

Data	Zwitserland *)	Praag 1)	Boekarest 1)	Milaan **)	Madrid **)
4 April 1939	42.29	—	—	—	—
5 " 1939	42.25	—	—	—	—
6 " 1939	42.25	—	—	—	—
7 " 1939	—	—	—	—	—
8 " 1939	—	—	—	—	—
10 " 1939	—	—	—	—	—
Laagste d.w <sup>1</sup> )	42.20	—	—	—	—
Hoogste d.w <sup>1</sup> )	42.33	—	1.40	9.95	—
Muntpariteit	48.003	7.371	1.488	13.094	48.52

Data	Stockholm *)	Kopenhaagen *)	Oslo *)	Helsingfors 1)	Buenos-Aires 1)	Montreal 1)
4 April 1939	45.50	39.40	44.35	3.89	43 1/2	1.87 %
5 " 1939	45.47 1/2	39.37 1/2	44.32 1/2	3.89	43 1/2	1.87 %
6 " 1939	45.47 1/2	39.37 1/2	44.32 1/2	3.89	43 1/2	1.88
7 " 1939	—	—	—	—	—	—
8 " 1939	—	—	—	—	—	—
10 " 1939	—	—	—	—	—	—
Laagste d.w <sup>1</sup> )	45.40	39.32 1/2	44.27 1/2	3.86	43	1.87
Hoogste d.w <sup>1</sup> )	45.52 1/2	39.42 1/2	44.37 1/2	3.91	44	1.88 1/2
Muntpariteit	66.671	66.671	66.671	6.266	95%	2.1878

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

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

Data	Londen (\$ per £)	Parijs (\$ p. 100 fr.)	Berlijn (\$ p. 100 Mk.)	Amsterdam (\$ p. 100 gld.)
4 April 1939	4,68%	2,64 15/16	40,10	53,09
5 " 1939	4,68 1/4	2,64 1/2	40,11	53,09
6 " 1939	4,68 1/2	2,64 15/16	40,12	53,09
7 " 1939	—	—	—	—
8 " 1939	4,68 1/2	2,64 15/16	40,12	53,08 1/2
10 " 1939	4,68 1/8	2,64 7/8	40,21	53,08 1/2
11 April 1938	4,97 1/2	3,10 1/2	40,17	55,53
Muntpariteit ..	4,86	3,90%	23,81 1/4	40 1/8

**KOERSEN TE LONDEN.**

Plaatsen en Landen	Noteerings-eenheden	25 Mrt. 1939	1 April 1939	3/8 April 1939 Laagste	Hoogste	8 April 1939
Alexandrië..	Piast. p. £	97 1/2	97 1/2	97 3/8	97 5/8	97 1/2
Athene ....	Dr. p. £	547 1/2	547 1/2	540	555	547 1/2
Bangkok...	Sh. p. tical	1/10 3/8	1/10 3/8	1/10 3/8	1/10 3/8	1/10 3/8
Budapest ..	Pen. p. £	23 1/2	23 1/2	23 3/8	24 1/8	23 1/2
BuenosAires <sup>1</sup>	p. pesop. £	20.32	20.29	20.15	20.31	20.19
Calcutta ...	Sh. p. rup.	1/5 11/32	1/5 15/16	1/5 29/32	1/5 31/32	1/5 15/16
Hongkong ..	Sh. p. \$	1/2 29/32	1/2 17/16	1/2 1/2	1/3	1/2 11/16
Istanbul ..	Piast. p. £	580	580	580	580	580
Kobe .....	Sh. p. yen	1/2	1/2	1/1 15/16	1/2 1/8	1/2
Lissabon ...	Escu. p. £	110 1/2	110 1/2	110	110 1/2	110 1/2
Montevideo ..	d. per £	18 1/2	18 1/2	18	19	18 1/2
Montreal ..	\$ per £	4.70 5/8	4.70 1/4	4.69 1/2	4.70 3/8	4.70 1/4
Rio d. Janeiro	d. per Mil.	3 1/16	3 1/16	3 1/32	3 1/16	3 1/32
Shanghai ..	d. p. \$	8 1/2	8 1/2	8	8 1/2	8 1/2
Singapore ..	Sh. p. \$	2/3 29/32	2/3 29/32	2/3 15/16	2/4	2/3 29/32
Valparaiso 2)	\$ per £	116	116	116	116	116
Warschau ...	Zl. p. £	24 1/2	24 1/2	24 1/2	25 1/8	24 1/2

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**

	Londen 1)	N.York 2)	A'dam 3)	Londen 4)
4 April 1939..	20	42 3/4	4 April 1939..	2120
5 " 1939..	19 15/16	42 3/4	5 " 1939..	2120
6 " 1939..	20	42 3/4	6 " 1939..	2120
7 " 1939..	—	—	7 " 1939..	—
8 " 1939..	—	42 3/4	8 " 1939..	—
10 " 1939..	—	42 3/4	10 " 1939..	—
11 April 1938..	18 1/2	42 3/4	11 April 1938..	2040
27 Juli 1914..	24 15/16	59	27 Juli 1914..	1648

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

**STAND VAN 's RIJKS KAS.**

Vorderingen.	31 Maart 1939	6 April 1939
Saldo van 's Rijks Schatkist bij De Nederlandsche Bank .....	f 34.186.106,16	f 18.981.680,68
Saldo b. d. Bank voor Ned. Gemeenten	" 173.789,97	" 36.021,53
Voorschotten op ultimo Februari 1939 a/d. gemeent. verstr. op a. haar uit te keeren hoofds. der pers. bel., aand. in de hoofds. der grondbel. en der gem. fondsbel., alsmede op de die belastingen en op de vermogensbelasting	—	—
Voorschotten aan Ned.-Indië .....	" 42.537.861,90	" 54.336.987,46
Idem aan Suriname .....	" 12.541.886,03	" 12.542.271,18
Kasvord. weg. creditverst. a/h. buitenl. Daggeldinstellingen tegen onderpand.	" 100.112.580,30	" 100.354.375,07
Saldo der postrek. v. Rijkscomptabelen Vord. op het Alg. Burg. Pensioenf. 1) ...	" 27.592.302,07	" 37.916.966,17
Vord. op andere Staatsbedrijven 1) ...	" 14.897.551,04	" 15.148.185,41
<b>Verplichtingen</b>		
Voorschot door De Ned. Bank ingev. art. 16 van haar octrooi verstrekt	—	—
Schatkistbiljetten in omloop .....	f 209.047.000,—	f 192.094.000,—
Schatkistpromessen in omloop .....	—	—
Zilverbons in omloop .....	" 1.075.514,50	" 1.075.262,50
Schuld op ultimo Februari 1939 gem. weg. a. h. uit te keeren hoofds. d. pers. bel., aand. i. d. hoofds. d. grondb. e. d. gem. fondsbel. alsmede op die bel. en op de vermogensbelasting ..	" 9.681.664,22	" 9.681.664,22
Schuld aan Curaçao 1) .....	" 1.672.976,31	" 1.736.527,81
Schuld aan het Alg. Burg. Pensioenf. 1) ..	" 314.495,91	" 6.917.217,49
Id. a. h. Staatsbedr. der P.T. en T. 1) ...	" 226.664.018,46	" 243.758.209,05
Id. aan andere Staatsbedrijven 1) .....	" 17.000.000,—	" 17.000.000,—
Id. aan diverse instellingen 1) .....	" 267.257.959,65	" 266.006.899,31

**NEDERLANDSCH-INDISCHE VLOTTENDE SCHULD.**

	1 April 1939	8 April 1939
Vorderingen: 1)		
Saldo Javasche Bank .....	f 215.000,—	—
Saldo b. d. Postchèque- en Girodienst	" 94.000,—	f 123.000,—
<b>Verplichtingen:</b>		
Voorschot 's Rijks kas e. a. Rijksinstell.	" 51.475.000,—	" 54.337.000,—
Schatkistpromessen in omloop .....	" 35.000.000,—	" 35.000.000,—
Schatkistbiljetten in omloop .....	—	—
Schuld a. d. Indische Pensioenfondsen	" 20.000.000,—	" 20.000.000,—
Schuld aan het Ned.-Ind. Muntfonds.	" 2.152.000,—	" 2.152.000,—
Idem aan de Ned.-Ind. Postspaarbank.	" 1.566.000,—	" 1.662.000,—
Belegde kasmiddelen Zelfbesturen...	" 535.000,—	" 535.000,—
Voorschot van de Javasche Bank ...	—	" 3.179.000,—
1) Betaalmiddelen in 's Lands Kas f 39.889.000,—.		

**SURINAAMSCH-BANK.**

**Voornaamste posten in duizenden gulden.**

Data	Metaal	Circulatie	Andere opsch. schulden	Discout.	Div. rekeningen 1)
11 Mrt. 1939..	848	1.094	711	536	1.200
4 " 1939..	821	1.209	698	530	1.201
25 Febr. 1939..	877	1.228	614	525	1.193
18 " 1939..	881	1.087	624	526	1.183
11 " 1939..	859	1.120	651	524	1.237
1 Juli 1914..	645	1.100	560	735	396

1) Sluftp. der activa.

1) Zie blz. 281 van E.-S. B. van 5 April jl.	GERST 64½ kg La Plata loco Rotterdam per 2000 kg.		MAIS Rotterdam per 2000 kg.				ROGGE Bahia Blanca loco Rotterdam per 100 kg.		TARWE Rotterdam per 100 kg.			BURMA RIJST Loonzein per cwt. f.o.b. Rangoon/Bassein		BOTER per kg.		KAAS Edammer Aikmaar Fabr. kaas gang exp. per 50 kg.		EIEREN (grote) Gem. not. Eiermijn Roermond p. 100 st.				
	f %		Termijn- Rotterdam op 1 of 2 mnd.		Amerik. Mixed No. 2.)		f %		Termijn- Rotterdam op 1 of 2 mnd.		80 kg Roemeensche 1) Locoprijs		Herl. Ned. Ct.   Not.		Leeuwar- der Comm. Noteering		Heffing Crisis Zuivel- Centr.		f %			
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%		
1927	237	110,2	171,50	89,3	176	87,1	12,475	102,5	13,825	110,1	14,75	109,3	6,83	104,5	11/3¼	2,03	98,4	—	43,30	95,0	7,96	99,3
1928	228,50	106,2	208,50	108,6	226	111,9	13,15	108,1	12,575	100,1	13,475	99,9	6,43	98,4	10/7¾	2,11	102,3	—	48,05	105,4	7,99	99,6
1929	179,75	83,6	196	102,1	204	101,0	10,875	89,4	11,275	89,8	12,25	90,8	6,34	97,0	10/6	2,05	99,4	—	45,40	99,6	8,11	101,1
1930	111,75	52,0	118,50	61,7	136,75	67,7	6,225	51,2	8,275	65,9	9,675	71,7	5,09	77,9	8/5	1,66	80,5	—	38,45	84,4	6,72	83,8
1931	107,25	49,9	78,25	40,8	84,50	41,8	4,55	37,4	4,65	37,4	5,55	41,1	3,09	47,3	5/6	1,34	64,9	—	31,30	68,7	5,35	66,7
1932	100,75	46,8	72	37,5	77,25	38,2	4,625	38,0	4,70	37,4	5,225	38,7	2,59	39,6	5/11½	0,94	45,6	—	22,70	49,8	4,14	51,6
1933	70	32,5	60,75	31,6	68,50	33,9	3,55	29,3	3,75	29,9	5,025	37,2	1,84	28,2	4/5½	0,61	29,6	0,96	20,20	44,3	3,71	46,3
1934	75,75	35,2	64,75	33,7	70,75	35,0	3,325	27,3	3,25	25,9	4,175	27,3	1,74	26,6	4/7¾	0,45	21,8	1	18,70	41,0	3,45	43,0
1935	68	31,6	56	29,2	61,25	30,3	3,075	25,3	3,875	30,9	4,325	30,6	2,07	31,7	5/8½	0,49	23,7	0,99	14,85	32,6	3,20	39,9
1936	86	40,0	74,50	38,8	74	36,6	4,275	35,1	5,75	45,8	6,275	46,5	2,19	33,5	5/7½	0,58	28,1	0,885	17,55	38,5	3,50	43,6
1937	137,75	64,0	105,75	55,1	111	55,0	8,95	73,6	8,025	63,9	8,925	66,2	2,70	41,3	6/—	0,78	37,9	0,67	19,75	43,3	3,96	49,4
1938	103,00	47,9	100,50	52,3	106,50	49,9	5,725	47,1	5,40	43,0	6,20	46,0	2,48	38,0	5/7	0,80	38,8	0,58	21,275	46,7	3,98	49,6
Febr. 1938	129,50	60,2	106	55,2	110,75	51,9	7,60	62,5	7,275	57,9	8,30	61,5	2,39	36,6	5/4	0,81	39,3	0,65	22,125	48,5	3,65	45,5
Mrt. " "	121,50	56,5	104,50	54,4	109,75	51,5	7,10	58,4	6,775	53,9	7,70	57,1	2,36	36,1	5/3	0,81	39,3	0,56	21,70	47,6	2,80	34,9
Apr. " "	117,50	54,3	107,50	56,0	117,75	55,2	6,65	54,7	6,55	52,1	7,35	54,5	2,42	37,1	5/5	0,87	42,2	0,475	19,60	43,0	2,90	36,2
Mei " "	113,50	52,8	104,50	54,4	111	52,1	6,175	50,8	6,125	48,8	6,95	51,5	2,64	40,4	5/10½	0,89	43,2	0,45	20	43,9	3,25	40,5
Juni " "	103,75	48,2	100,50	52,3	102,75	48,2	5,625	46,2	5,975	47,6	6,925	51,3	2,67	40,9	5/11½	0,80	38,8	0,51	19,575	42,9	3,39	42,3
Juli " "	103,75	48,2	104,75	54,6	106,75	50,1	5,95	48,9	5,375	42,8	6,775	50,2	2,74	42,0	6/11¼	0,78	37,9	0,50	20,45	44,9	3,71	46,3
Aug. " "	86,75	40,3	98,25	51,2	102,25	47,9	5,05	41,5	4,70	37,4	5,775	42,8	2,88	44,1	6/5¼	0,76	36,9	0,55	21,325	46,8	4,17	52,0
Sept. " "	80,50	37,4	96,25	50,1	105,25	49,4	4,275	35,1	4,15	33,0	4,80	35,6	2,81	43,0	6/3¼	0,78	37,9	0,57	22,80	50,0	5	62,3
Oct. " "	79	36,7	89,25	46,5	96,50	45,3	3,975	32,7	4,025	28,1	4,025	29,8	2,39	36,6	5/5½	0,74	35,9	0,70	23,45	51,4	5,07	63,2
Nov. " "	81	37,7	84,50	44,0	91	42,7	4,30	35,3	3,35	26,7	3,65	27,1	2,08	31,9	4/9¼	0,76	36,9	0,70	22,325	49,0	4,90	61,1
Dec. " "	91	42,3	97,25	50,7	106,75	50,1	4,425	36,4	3,525	28,1	3,75	27,8	2,05	31,4	4/9¼	0,83	40,3	0,70	20,60	45,2	4,73	59,0
Jan. 1939	88	40,9	96,75	50,4	106,25	49,8	4,30	35,3	3,75	29,9	3,85	28,5	2,12	32,5	4/11¼	0,84	40,8	0,625	20,075	44,0	4,29	53,5
Febr. " "	84,50	39,3	89	46,4	97,75	45,8	4,225	34,7	3,50	27,9	3,675	27,2	2,27	34,8	5/2¼	0,85	41,7	0,60	19,95	43,8	3,41	42,5
Maart " "	89,75	41,7	89,25	46,5	98,25	46,1	4,225	34,7	3,575	28,5	3,625	26,9	2,42	37,1	5/3¾	0,80	38,8	0,60	18,15	39,8	3,50	43,6
28 Mrt.-4 Apr.	90,50	42,1	88	45,8	99,50	46,7	4,25	34,9	3,50	27,9	3,75	27,8	2,51	38,4	5/8¼	0,77	37,4	0,60	16,50	36,2	3,55	44,3
4-12 April '39	93,50	43,5	90,75	47,3	101,50	47,6	4,25	34,9	3,60	28,7	3,80	28,2	2,56	39,2	5/9¼	0,75	36,4	0,55	16,75	36,7	3,55	44,3

	JUTE „First Marks” c.i.f. Londen per Eng. ton			KATOEN						AUSTRALISCHE WOL in olie gekamd; loco Bradford per lb.						JAPAN. ZIJDE 13/14 Dernier wit Gr. D. te New York per lb.			RUBBER Stand. Ribbed Smoked Sheets loco Londen p. lb.			
	Herl. Ned. Ct.   Not.			Middling Upland loco New York per lb.		Super Fine C. P. Oomra Liverpool per lb.				Crossbred Colonial Carded 50's Av.			Merino 64's Av.			Herl. Ned. Ct.   Not.			Herl. Ned. Ct.   Not.			
	f	%	£	cts.	%	cts.	%	pence	cts.	%	pence	cts.	%	pence	cts.	%	pence	f	%	£	cts.	%
1927	442,38	103,4	36.10/-	43,8	93,1	17,60	36,7	102,1	7,27	133,8	96,8	26,50	244,9	104,8	48,50	13,55	105,8	5,44	93	140,2	18,50	
1928	445,89	104,2	36.16/11	49,8	105,8	20	37,9	105,5	7,51	153,8	111,2	30,50	259,7	111,1	51,50	12,60	98,4	5,07	54	81,4	10,75	
1929	395,49	92,4	32.14/3	47,6	101,1	19,10	33,2	92,4	6,59	127,2	92,0	25,25	196,5	84,1	39	12,28	95,9	4,93	52	78,4	10,25	
1930	257,97	60,3	21.6/9	33,6	71,4	13,50	19,7	54,8	3,92	81,9	59,2	16,25	134,8	57,7	26,75	8,50	66,4	3,42	30	45,2	5,875	
1931	192,15	44,0	17.1/7	21,1	44,8	8,50	20,1	55,9	4,28	60,9	44,0	13	109,0	46,6	23,25	5,97	46,6	2,40	15	22,6	3,125	
1932	146,86	34,3	16.18/-	15,9	33,8	6,40	19,5	54,3	5,39	42,5	30,7	11,75	79,7	34,1	22	3,87	30,2	1,56	12	18,1	3,375	
1933	128,63	30,1	15.12/2	17,4	37,0	8,70	16,8	46,8	4,91	48,9	35,4	14,25	96,9	41,5	28,25	3,21	25,1	1,61	11	16,6	3,25	
1934	115,85	27,1	15.9/9	18,3	38,9	12,30	13,6	37,8	4,37	51,4	37,2	16,50	95,8	41,0	30,75	1,92	15,0	1,29	19	28,6	6,25	
1935	134,52	31,4	18.11/8	17,6	37,4	11,90	17,7	49,3	5,87	42,2	30,5	14	84,5	36,2	28	2,41	18,8	1,63	18	27,1	6	
1936	142,61	33,3	18.6/8	19,0	40,4	12,10	18,2	50,7	5,60	54,3	39,3	16,75	108,6	46,5	33,50	2,71	21,2	1,73	25	37,7	7,75	
1937	183,46	42,9	20.8/4	20,8	44,2	11,44	20,0	55,7	5,34	89,0	64,4	23,75	132,7	56,8	35,50	3,30	25,8	1,865	36	54,3	9,50	
1938	165,24	38,6	18.15/3	15,7	33,3	8,64	15,1	42,0	4,08	61,9	44,8	16,75	96,1	41,1	26	2,99	23,3	1,64	27	40,7	7,25	
Febr. 1938	166,62	38,9	18.11/7	16,1	34,2	9,00	16,5	45,9	4,41	63,9	46,2	17	98,1	42,0	26,25	2,78	21,7	1,555	27	40,7	7,125	
Mrt. " "	165,08	38,6	18.8/-	16,1	34,2	8,91	16,1	44,8	4,30	61,1	44,2	16,25	98,3	42,1	26,25	2,81	21,9	1,56	25	37,7	6,75	
Apr. " "	156,59	36,6	17.9/5	15,8	33,5	8,76	15,5	43,1	4,15	60,7	43,9	16,25	95,6	40,9	25,50	2,75	21,5	1,525	22	33,2	5,875	
Mei " "	158,09	36,9	17.12/2	15,3	32,5	8,48	15,2	42,3	4,06	61,7	44,6	16,50	98,9	42,3	26,50	2,82	22,0	1,56	21	31,7	6,25	
Juni " "	153,41	35,9	17.2/6	15,1	32,1	8,37	14,3	39,8	3,85	60,5	43,8	16,25	95,5	40,9	25,50	2,81	21,9	1,55	23	34,7	6,25	
Juli " "	169,20	39,5	18.17/10	16,1	34,2	8,88	15,7	43,7	4,20	60,9	44,0	16,25	97,1	41,5	26	3,22	25,1	1,775	28	42,2	7,50	
Aug. " "	174,59	40,8	19.10/8	15,3	32,5	8,37	14,7	40,9	3,95	61,4	44,4	16,50	96,8	41,4	26	3,11	24,3	1,695	29	43,7	7,875	
Sept. " "	170,11	39,8	19																			

	GE-SLACHTE RUNDEREN (versch) per 100 kg Rotterdam		GE-SLACHTE VARKENS (versch) per 100 kg Rotterdam		DEENSCH BACON middelgew. No. 1 Londen per cwt.			BEVROREN ARG. RUND-VLEESCH Londen per 8 lbs.			CACAO G.F. Accra per 50 kg c.i.f. Nederland			KOFFIE Loco R'dam/A'dam per 1/2 kg.		SUIKER Witte krist-suiker loco Rotterdam/A'msterdam per 100 kg.		THEE N.-Ind. thee-veiling A'dam Gem. Java- en Sumatrathee per 1/2 kg.		Indexcijfer voedings- en genot-middelen		
	f	%	f	%	f	%	sh.	f	%	sh.	f	%	sh.	cts.	%	cts.	%	cts.	%			
	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.		Not.	
1927	—	—	—	—	65,15	97,8	107/6	2,73	92,2	4/6	41,21	119,4	68/-	46,875	95,5	54,10	91,4	19,125	119,6	82,75	109,2	101,3
1928	93,-	98,2	77,50	90,8	66,80	100,3	110/5	3,03	102,4	5/-	34,64	100,4	57/3	49,625	101,1	63,48	107,3	15,85	99,1	75,25	99,3	102,2
1929	96,40	101,8	93,125	109,2	67,81	101,8	112/2	3,12	105,4	5/2	27,70	80,2	45/10	50,75	103,4	59,90	101,2	13,-	81,3	69,25	91,4	94,7
1930	108,-	114,0	72,90	85,5	57,19	85,9	94/7	2,97	100,3	4/11	21,04	61,0	34/11	32	65,2	38,10	64,4	9,60	60,0	60,75	80,2	72,1
1931	88,-	92,9	49,-	56,3	35,72	53,6	63/6	2,44	82,4	4/4	13,84	40,1	24/7	25	50,9	27,10	45,8	8,-	50,0	42,50	56,1	53,3
1932	61,-	64,4	37,50	44,0	25,46	38,2	58/7	1,70	57,4	3/11	11,77	34,1	27/1	24	48,9	30,04	50,8	6,325	39,6	28,25	37,3	43,0
1933	52,-	54,9	49,50	58,0	30,74	46,2	74/7	1,54	52,0	3/9	9,30	26,9	22/7	21,10	43,0	22,83	38,6	5,325	34,5	32,75	43,2	37,0
1934	61,50	64,9	46,65	54,7	32,94	49,5	88/1	1,42	48,0	3/9 1/2	8,15	23,6	21/10	16,80	34,2	18,40	31,1	4,075	25,5	40	52,8	34,9
1935	48,125	50,8	51,625	60,5	32,-	48,1	88/5	1,19	40,2	3/3 1/2	8,15	23,6	22/6	14,10	28,7	15,21	25,7	3,85	24,1	34,50	45,5	32,5
1936	53,425	56,4	48,60	57,0	36,37	54,6	93/6	1,48	50,0	3/9 1/2	12,05	34,9	30/4	13,625	27,8	16,875	28,5	4,025	25,2	40	52,8	39,2
1937	71,275	75,3	61,85	72,5	42,27	63,5	94/1	1,90	64,2	4/3	17,35	50,3	38/8	16,625	33,9	22,375	37,8	6,225	38,9	53,50	70,6	59,6
1938	67,55	71,3	63,625	74,6	44,17	66,3	99/5	1,95	65,9	4/4 1/2	10,48	30,4	23/8	13,20	26,9	14,91	25,2	5,20	32,5	51,-	67,3	46,6
Febr. 1938	70,25	74,2	68,75	80,6	43,95	66,0	98/-	2,08	70,3	4/7 1/2	12,44	36,0	27/9	13	26,5	16	27,0	5,40	33,8	50,25	66,3	50,3
Mrt. " "	69,15	73,0	66,375	77,8	45,87	68,9	102/2	1,90	64,2	4/3	13,30	38,5	29/8	13	26,5	15,50	26,2	5,05	31,6	52,25	69,0	48,6
Apr. " "	70,35	74,3	64,40	75,5	47,29	71,0	105/6	1,88	63,5	4/2	11,68	33,8	26/1	13	26,5	15	25,4	4,65	29,1	53,50	70,6	47,9
Mei " "	71,50	75,5	62,-	72,7	46,22	69,4	103/-	1,92	64,9	4/3 1/2	8,64	25,9	19/3	12,50	25,5	14	23,7	4,70	29,4	53,-	70,0	47,1
Juni " "	70,50	74,4	59,95	70,3	43,99	66,1	98/2	1,96	66,2	4/4 1/2	8,74	25,3	19/6	12,50	25,5	13,75	23,2	4,725	29,6	49,50	65,3	45,5
Juli " "	67,20	71,0	62,40	73,1	46,46	69,8	103/9	1,98	66,9	4/5	9,76	28,3	21/9 1/2	12,75	26,0	14	23,7	4,95	31,0	47,75	63,0	46,5
Aug. " "	67,-	70,7	63,75	74,7	45,32	68,1	101/5	1,96	66,2	4/4 1/2	10,04	29,1	22/5 1/2	13,30	27,1	14,10	23,8	5,-	31,3	49,50	65,3	45,5
Sept. " "	64,65	68,3	62,45	73,2	43,67	65,6	99/-	1,90	64,2	4/3 1/2	10,41	30,2	23/4 1/2	13,50	27,5	14,50	24,5	5,35	33,5	53,-	70,0	45,7
Oct. " "	63,65	67,2	62,50	73,3	43,-	64,6	98/-	1,99	67,2	4/6 1/4	10,02	29,0	22/10 1/2	14,30	29,1	15,50	26,2	5,225	32,7	54,-	71,3	44,6
Nov. " "	62,15	65,6	60,875	71,4	39,28	59,0	90/7	1,99	67,2	4/7	9,51	27,5	22/11 1/2	14	28,5	15,50	26,2	5,45	34,1	50,25	66,3	43,2
Dec. " "	63,35	66,9	59,75	70,0	41,46	62,3	96/6	1,89	63,9	4/4 1/2	9,03	26,2	21/-	13,50	27,5	15	25,4	5,725	35,8	46,50	61,4	43,8
Jan. 1939	63,675	67,2	56,875	66,7	41,93	63,0	97/6	1,94	65,5	4/6 1/4	8,95	25,9	20/9 1/2	13,20	26,9	15	25,4	5,85	36,6	47,50	62,7	43,4
Febr. " "	61,85	65,3	55,95	65,6	43,61	65,5	100/-	1,90	64,2	4/4	9,14	26,5	20/10 1/2	13	26,5	15	25,4	5,775	36,1	48,75	64,4	41,7
Maart " "	62,475	66,0	55,825	65,4	43,69	66,7	100/7	1,84	62,2	4/2	9,27	26,9	21/-	13	26,5	15	25,4	6,275	39,2	50,50	66,7	42,8
28 Mrt.-4 Apr.	63,30	66,8	56,-	65,6	45,43	68,2	103/-	1,86	62,8	4/2 1/2	9,21	26,7	20/10 1/2	13	26,5	15	25,4	7,-	43,8	51,50	68,0	43,1
4-12 April '39	65,30	69,0	56,25	65,9	45,43	68,2	103/-	1,86	62,8	4/2 1/2	9,21	26,7	20/10 1/2	13	26,5	15	25,4	7,125	44,6	51,50	68,0	43,4

	GRENHOUT Zweedsch ongesort. 2 1/2 x 7 per standaard ex opslagpl. Londen		VURENHOUT basis 7" f.o.b. Zweden/Finl. per standaard van 4.672 M³.		KOE-HUIDEN Gaaf, open kop 57-61 pond Veiling te Amsterdam		COPRA Ned.-Ind. f. m. s. per 100 kg Amsterdam		GRONDNOTEN Gepelde Coromandel, per longton c.i.f. Londen		LIJNZAAD La Placa loco Rotterdam per 1000 kg. 1)		GOLD cash Londen per ounce fine		Indexcijfer agrarische grondstoffen	Algemeen Indexcijfer Indische uitvoer-producten					
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%							
	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.	Herl. Ned.Ct.	Not.							
1927	230,28	100,1	19,-	100,0	160,50	105,1	40,43	100,9	32,625	106,5	266,03	106,4	21,18/11	185,-	95,0	51,50	100,1	85/-	105,0	104,4	124,1
1928	229,90	100,0	19,-	100,0	151,50	99,2	47,58	118,7	31,875	104,1	254,10	101,6	21,-	185,25	95,1	51,45	100,0	85/-	102,0	100,2	94,6
1929	229,71	99,9	19,-	100,0	146,-	95,6	32,25	80,5	27,375	89,4	230,16	92,0	19,-	214,-	109,9	51,40	99,9	85/-	92,7	95,4	84,5
1930	218,43	95,0	18,1/2	141,50	92,7	25,36	63,3	22,625	73,9	175,55	70,2	14,10/4	181,75	93,3	51,40	99,9	85/-	69,6	75,1	60,0	60,0
1931	187,88	81,7	16,14/-	110,75	72,5	18,65	46,5	15,375	50,2	136,69	54,7	12,2/11	95,50	49,0	52,-	101,1	92/5	47,8	54,6	44,7	44,7
1932	136,14	59,2	15,13/4	69,-	45,2	11,15	27,8	13,-	42,4	130,52	52,2	15,-	70,-	35,9	51,25	99,6	118/-	35,1	43,0	38,4	38,4
1933	136,48	59,3	16,11/2	73,50	48,1	13,26	33,1	9,30	30,4	90,39	36,1	10,19/4	75,50	38,9	51,35	99,8	124/7	33,1	39,0	34,5	34,5
1934	134,02	58,3	17,18/4	76,50	50,1	12,07	30,1	6,90	22,5	71,90	28,7	9,12/3	72,75	37,3	51,50	100,1	137/8	31,6	37,3	36,5	36,5
1935	127,91	55,6	17,13/4	59,50	39,0	12,54	31,3	9,15	29,9	104,26	41,7	14,8/-	67,25	34,5	51,50	100,1	142/2	32,2	37,0	34,8	34,8
1936	139,98	60,9	17,19/10	78,25	51,3	15,40	38,4	11,90	38,9	113,49	45,4	14,11/9	85,-	43,6	54,60	106,1	140/4	39,0	42,2	40,7	40,7
1937	205,35	89,3	22,17/2	132,25	86,6	23,35	58,2	15,225	49,7	127,81	51,1	14,4/8	110,50	56,8	63,20	122,8	140/9	53,4	57,8	55,9	55,9
1938	189,94	82,6	21,7/7	109,50	71,7	15,38	38,4	10,075	32,9	92,12	36,8	10,7/3	99,-	50,9	63,30	123,0	142/6	41,1	48,5	43,3	43,3
Febr. 1938	199,56	86,8	22,5/-	122,50	80,2	17,-	42,4	10,95	35,8	95,86	38,3	10,13/9	108,-	55,5	62,70	121,9	139/9 1/2	43,4	51,0	43,4	43,4
Mrt. " "	197,49	85,9	22,5/-	116,25	76,1	15,-	37,4	10,975	35,8	92,92	37,2	10,7/2	106,25	54,6	62,75	122,0	139/11	41,8	49,9	42,0	42,0
Apr. " "	197,23	85,8	22,-	110,-	72,0	14,50	36,2	10,625	34,7	90,22	36,1	10,1/3	101,75	52,6	62,65	121,8	139,0	40,0	48,9	38,8	38,8
Mei " "	195,17	84,9	21,15/-	105,50	69,1	14,50	36,2	10,425	34,0	91,54	36,6	10,4/-	98,50	50,6	62,85	122,2	140,-	39,4	47,8	37,5	37,5
Juni " "	190,37	82,8	21,5/-	102,50	67,1	14,-	34,9	9,775	31,9	92,40	36,9	10,6/3	96,-	49,3	63,05	122,5	140/8 1/2	38,9	47,1	39,2	39,2
Juli " "	188,10	81,8	21,-	102,50	67,1	14,75	36,8	10,125	33,1	97,26	38,9	10,17/2	102,-	52,4	63,20	122,8	141/2	41,3	48,2	43,8	43,8
Aug. " "	187,70	81,6	21,-	103,-	67,5	14,75	36,8	9,725	31,8	93,55	37,4	10,9/3	96,50	49,6	63,60	123,6	142/4	40,9	47,6	44,7	44,7
Sept. " "	182,97	79,6	20,15/-	105,-	68,8	15,25	38,0	9,475	30,9	91,44	36,6	10,5/-	96,25	49,4	64,55	125,5	144/9	41,0	48,0	46,0	46,0
Oct. " "	184,29	80,1	21,-	107,-	70,1	15,75	39,3	9,075	29,6	88,01	35,2	10,9/-	92,50	47,5	63,90	124,2	145/9 1/2	41,3	47,8	47,2	47,2
Nov. " "	177,72	77,3	20,10/-	108,50	71,1	15,50	38,7	8,725	28,5	85,14	34,0	9,16/7	90,-	46,2	63,95	124,3	147/7 1/2	40,8	46,8	45,4	45,4
Dec. " "	175,-	76,1	20,7/6	108,50	71,1	14,50	36,2	9,-	29,4	87,24	34,9	10,2/10	91,25	46,9	63,95	124,3	148/10	40,2	46,6	45,1	45,1
Jan. 1939	174,17	75,7	20,5/-																		

## BANK VAN ENGLAND.

Data	Metaal	Bankbilj. in circulate	Bankbilj. in Banking Departm.	Other Securities	
				Disc. and Advances	Securities
29 Mrt. 1939	227.231	481.987	44.173	4.776	22.472
22 „ 1939	227.145	477.412	48.621	3.179	22.434
22 Juli 1914	40.164		29.317		33.633

  

Data	Gov. Sec.	Public Depos.	Other Deposits		Reserve	Dek-kings-perc. 1)
			Bankers	Other Accounts		
29 Mrt. '39	102.301	21.774	98.509	36.268	45.245	28,9
22 „ '39	99.406	28.597	92.206	35.708	49.733	31,7
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 buitent.	Wissels	Waarv. op het buitent.	Beleeningen	Renteloos voorschot a. d. Staat
23 „ '39	87.266	646	15	11.180	745	3.535	30.627
23 Juli '14	4.104	640	—	1.541	8	769	—

  

Data	Bons v. d. zelfst. amort. k.	Diversen 1)	Circulatie	Rekg. Courant		
				Staat	Zelfst. amort. k.	Particulieren
30 Mrt. '39	5.470	3.305	119.748	1.803	2.152	16.702
23 „ '39	5.470	2.838	115.922	2.575	2.161	18.969
23 Juli '14	—	—	5.912	401	—	943

1) Sluitpost activa.

## DUITSCHER RIJKSBANK.

Data	Goud	Daarvan als goud-tent. circ. banken 1)	Deviezen als goud-dekking geldende	Andere wissels en cheques	Beleeningen
23 „ 1939	70,8	10,6	6,0	6.990,9	37,0
30 Juli 1914	1.356,9	—	—	750,9	50,2

  

Data	Effecten	Diverse Activa 2)	Circulatie	Rekg.-Crt.	Diverse Passiva
23 „ 1939	677,2	1.303,4	7.463,7	1.014,2	469,4
30 Juli 1914	330,8	200,4	1.890,9	944,-	40,0

1) Onbelast. 2) w.o. Rentenbankscheine 31, 23 Mrt. '39, resp. 11, 32 mill.

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

Data 1939	Goud	Munt en metaal	Munt en diversen	Buitenlandsche deviezen en goudwaarden	Binnen- en buitenlandsche wissels	Beleeningen op Belgische Staatsfondsen	Voorschot aan den Staat	Overheidsfondsen	Circulatie	Rekg. Crt.	
										Schatkist	Partic.
5/4	3.060	54	662	368	146	144	234	4.373	14	192	
30/3	3.059	57	678	337	149	144	234	4.324	23	223	

## FEDERAL RESERVE BANKS.

Data	Goudvoorraad			Wissels	
	Totaal bedrag	Goud-certificaten 1)	„Other cash” 2)	In her-d. member banks	In de open markt gekocht
15 Mrt. '39	12.263,1	12.253,8	403,4	3,5	0,6
8 „ '39	12.193,8	12.183,7	415,2	3,3	0,6

Data	Belegd in U. S. Gov. Sec.	F. R. Notes in circulate	Totaal Deposito's	Gestort Kapitaal	Goud-Dek-kings-perc. 3)	Algem. Dek-kings-perc. 4)
8 „ '39	2.564,0	4.343,6	10.596,6	135,0	84,4	—

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 opeischbare 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
1 „ '39	2	8.186	13.408	7.368	28.781	5.202

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 11 April 1939

Activa.	
Binnenl. Wis-sels, Prom., enz. in disc.	Hfdbk. f 9.683.447,47 Bijbnk. „ 185.522,37 Ag.sch. „ 1.107.078,89
Papier o. h. Buitent.	f 2.700.000,—
Af: Verkocht maar voor de bk. nog niet afgel. „	—
Beleeningen	f 2.700.000.—
incl. vrsch. in rek.-crt. op onderp.	Hfdbk. f 173.865.912,061 Bijbnk. „ 1.910.420,30 Ag.sch. „ 32.781.047,38
	f 208.557.370,74
Op Effecten enz. „	f 207.696.525,801
Op Goederen en Ceel. „	860.853,94
Voorschotten a. h. Rijk	—
Munt, Goud „	f 106.637.555,—
Muntmat., Goud „	1.189.175.659,65
	f 1.295.813.214,65
Munt, Zilver, enz. „	20.724.476,94
Muntmat., Zilver „	—
Belegging van kapitaal, reserves en pensioenfonds	—
Gebouwen en Meub. der Bank	—
Diverse rekeningen	—
Staat d. Nederl. (Wet v. 27/5 '32, S. No. 221)	—
	f 1.607.715.891,39

## Passiva.

Kapitaal	f 20.000.000,—
Reservefonds	4.860.787,51
Bijzondere reserve	7.102.179,67
Pensioenfonds	12.090.239,96
Bankbiljetten in omloop	1.022.345.755,—
Bankassignatiën in omloop	19.111,52
Rek.-Cour. f Het Rijk	22.770.448,84
saldo's: Anderen „	512.778.403,52
Diverse rekeningen	535.548.852,36
	5.748.965,37
	f 1.607.715.891,39

Beschikbaar metaalsaldo f 693.556.476,58  
Minder bedrag aan bankbiljetten in omloop dan waartoe de Bank gerechtigd is „ 1.733.891.190,—  
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	Beschikk. Metaal-saldo	Dek-kings-perc.
	Munt	Muntmat.				
11 April '39	106638	1 189 176	1022.346	535.568	693.556	84
3 „ '39	106638	1 203.225	1014.053	553.562	706.482	85
25 Juli '14	65.703	96.410	310.437	310.198	43.521	54

Data	Totaal bedrag disconto's	Schatkist-promessen rechtstreeks	Beleeningen	Papier op het buitent.	Diverse rekeningen 1)
3 „ 1939	9.715	—	202.899	2.700	11.769
25 Juli 1914	67.947	—	61.686	20.188	509

1) Onder de activa.

## JAVASCHE BANK.

Data	Goud	Zilver	Circulatie	Andere opeischb. schulden	Beschikk. metaal-saldo
1 „ '39a)	138.760	188.380	80.290	31.292	
11 Mrt. 1939	116.886	21.938	190.870	82.326	29.545
4 „ 1939	116.886	22.162	188.286	84.560	29.909
25 Juli 1914	22.057	31.907	110.172	12.634	4.842

Data	Wissels, buiten N.-Ind. betaalb.	Dis-conto's	Beleeningen	Diverse rekeningen 1)	Dek-kings-percentage
1 „ '39a)	5.270	71.010	68.460	52	
11 Mrt. 1939	10.194	14.571	47.143	61.747	51
4 „ 1939	11.483	14.527	47.101	59.174	51
25 Juli 1914	6.395	7.259	75.541	2.228	44

1) Sluitpost activa. 2) Cijfers telegrafisch ontvangen.